

Yttrande över remiss av promemoria Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

Övergripande anser VTI att de föreslagna åtgärderna visar att malussystemet som det är utformat har brister som medför att undantag bedöms behöva genomföras. Beträffande undantag för husbilar ställer vi oss frågande till varför den sedan tidigare beslutade regeln för återbetalning vid avställning inte anses vara tillräcklig. Rörande undantaget för vissa alternativbränslefordon är den föreslagna ändringen väl motiverad utifrån uppskattningen att de flesta sådana fordon ändå till största del framdrivs på bensin. Sammantaget anser VTI att dessa olika kompensatoriska ändringar fram och tillbaka medför att regeringen bör överväga en större översyn av malussystemet och hur dess tänkta styrning fungerar och inte fungerar. I det sammanhanget vill vi också hänvisa till vårt yttrande över promemorian "Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet" från 2021.

Mer utvecklade synpunkter följer nedan:

- Det saknas oomtvistade¹ samhällsekonomiska argument för att en fordonsskatt ska vara koldioxidbaserad med avseende på utsläppen vid drift då koldioxidutsläppen sker just i samband med drift och inte baserat på ägandet i sig. Nuvarande politisk majoritet har valt att genomföra åtgärder (*de facto* sänkningar av priset på fossila bränslen) som ökar incitamentet för fordon som släpper ut mer koldioxid i samband med användning. Det medför att det kan finnas skäl att upprätthålla ett malussystem, men det blir inte ett mer samhällsekonomiskt effektivt styrmedel för den saken.
- Att frågan om ett undantag från malus för husbilar kommer upp beror på att det inte finns någon direkt koppling mellan ägande och användning av ett fordon. Konsekvensen och motivet till undantaget för husbilar är i stället mångt och mycket resultatet av ett system som inte fungerar bra från början. Risken med kompensatoriska särregleringar precis som den föreslagna för husbilar är att det öppnar upp för argument från andra grupper av fordonsägare som också anser att just deras typ av fordon drabbas extra hårt av malussystemet. Det kan emellertid finnas andra skäl till att differentiera fordonsskatten, vilket skulle kunna vara föremål för en utredning av hela fordonsskatte- och malussystemet.

¹ Det finns forskning som tyder på att så kallade myopiska preferenser spelar stor roll vid val av bil för nyinköp, men det finns också forskning som tyder på att den effekten är marginell.

Ytterligare en aspekt som behöver utredas är hur systemet hänger samman med styrmedel på EU-nivå, exempelvis ett kommande förbud att sälja bilar som drivs av fossila bränslen.

- Det är oklart varför inte tidigare ändring om återbetalning vid avställning av husbilar är tillräckligt för att uppnå den önskade effekten. Särskilt som det anges i avsnitt 6.3 i promemorian att den faktiska fordonsskatten för husbilar blir lägre än den malus som finns för helår då husbilar i många fall är avställda en stor del av året. En annan effekt av att malus för husbilar tas bort är att det tenderar gynna hushåll med höga inkomster.
- Stora delar av argumentationen som förs fram rörande att bilar anpassade för drift med alternativa bränslen, såsom E85, ska vara belagda med malus är välavvägda, med särskild styrka i argumentet att undantag från malus enbart bör gälla bilar som med säkerhet drivs med drivmedel som ger upphov till låga koldioxidutsläpp. Ett liknande resonemang som för alternativbränslefordon skulle emellertid också kunna appliceras på laddhybrider, för vilka det finns en hel del forskning² som visar att de körs betydligt mer på fossila bränslen än vad som antas i dess utsläppsdeklaration.
- I avsnitt 6.4 finns ett resonemang om att förslaget att införa malus för vissa alternativbränslefordon på sikt bedöms ha en indirekt fördelningseffekt som gynnar bilägare med lägre inkomster. Det resonemanget är bristfälligt och bygger på implicita antaganden som inte alls behöver vara uppfyllda. Att begagnatmarknaden i framtiden består av mer energieffektiva fordon i genomsnitt behöver inte nödvändigtvis gynna de med lägre inkomster. Det kommer fortfarande att finnas bilar med olika drivmedelsförbrukning i begagnatbilparken, vilket medför relativprisskillnader för att köra olika bilar. De skillnaderna kommer med största sannolikhet att kapitaliseras i bilpriserna på begagnatmarknaden.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Yttrandet har handlagts av forskningschef Jan-Erik Swärdh.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

² <https://www.isi.fraunhofer.de/en/presse/2022/presseinfo-16-Kraftstoffverbrauch-Plug-in-Hybridfahrzeuge.html>
