

Synpunkter på Promemorian "Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon"

Sammanfattning

Promemorians förslag till ändrad fordonsbeskattning tillstyrks vad avser fordon vars certifierade utsläpp är 95 g CO₂ per km och högre.

Förslaget om en bonus avstyrks däremot. Att använda statliga skattemedel för att uppmuntra förhållandevis välbärgade, manliga storstadsbors elbilsinköp är inte motiverat från klimatsynpunkt, det motverkar en angelägen dämpning av privatbilismen i storstadsregionerna och är direkt stötande från fördelnings- och regionalpolitiska utgångspunkter. Istället bör alla fordon, dvs. även de med utsläpp under 95 g CO₂ per km, omfattas av koldioxidbeloppet (22 kr per certifierat gram CO₂).

Avgörande att fordonsskatten leder till ökat utbud av bränslesnåla begagnade fordon

EU-direktivet om bilar och koldioxid ger biltillverkarna starka incitament att öka försäljningen av bränslesnåla bilar och elbilar. Att uppmuntra svenska nybilsköpare att välja bränslesnåla bilar i högre utsträckning än vad biltillverkarna enligt EUs lagstiftning ändå är skyldiga att leverera, leder inte självklart till att den samlade europeiska bilparken blir mera bränslesnål. Principiellt är det tveksamt att utforma det svenska skattesystemet i syfte att underlätta för en viss näringsgren att uppfylla EUs lagstiftning.

En svensk särslagstiftning blir meningsfull först om den betraktas som ett verktyg för att öka acceptansen för de prishöjningar på drivmedel som sannolikt både är en förutsättning för och en följd av en utfasning av de fossila drivmedlen, och som har en betydligt mera avgörande roll för klimatomställningen än hur den specifika bränsleanvändningen i bilparken utvecklas. Från klimatsynpunkt bör promemorians förslag därför främst bedömas utifrån i vilken mån de underlättar en snabb höjning av den föreslagna reduktionsplikten till 100 procent, dvs. den totala utfasningen av fossila drivmedel.

Med detta i bakhuvudet välkomnas promemorians förslag till nytt system för beskattning av lätta fordon, främst därför att det om 5-10 år kommer att öka utbudet av bränslesnåla fordon på den begagnat-marknad låginkomsttagare och de flesta glesbygdsbor är hänvisade till. I kombination med dels det parallella förslaget till nytt system för beskattning av förmånsbil, dels EUs nya testcykel bör den nya beskattningen bidra till att begränsa risken för oönskade fördelnings- och regionalpolitiska effekter av (och därmed öka den folkliga acceptansen för) de framtida, sannolikt oundvikliga, högre drivmedelspriserna. På så sätt kan de föreslagna förändringarna göra en snabbare utfasning av de fossila drivmedlen (= en höjning av reduktionsplikten till 100 procent) politiskt möjlig. Så långt är förslaget klimatpolitiskt effektivt och har i huvudsak positiva fördelnings- och regionalpolitiska effekter.

Slopa förslaget om bonus – tillämpa i stället koldioxidbeloppet på alla lätta fordon

Förslaget om en bonus för fordon med certifierade utsläpp under 60 g CO₂ per km bör däremot, av flera skäl, inte genomföras.

Ett skäl är att bonusen troligen har begränsad betydelse från klimatsynpunkt:

- Redan EU-lagstiftningen ger, som nämnts, biltillverkarna mycket starka incitament att öka andelen elbilar av sin försäljning.
- Transportstyrelsens förslag om möjlighet att införa förbud för bilar med förbränningsmotor i centrum av större städer kommer sannolikt att vara ett mera kraftfullt incitament för ökad elbilsförsäljning än den föreslagna bonusen.
- Promemorian föreslår (via koldioxidbeloppet) en relativt kraftig, generell differentiering av fordonsskatten som i sig ger påtagliga fördelar för fordon med låga certifierade utsläpp.
- Via Klimatklivet lämnar staten redan stora subventioner till introduktionen av de fordon som ska bli föremål för den föreslagna bonus.

Ett annat skäl är att det från principiella utgångspunkter är milt uttryckt tveksamt att satsa statliga pengar – som uppenbarligen behövs inom t.ex. åldringsvården, skolan eller på förbättringar i glesbygden – på att ytterligare belöna den lilla grupp medborgare – företrädesvis välbärgade storstadsbor av manligt kön – som sannolikt kommer att utgöra de typiska mottagarna av bonusen:

- De mer eller mindre renodlade elbilar som främst kommer att gynnas är inte anpassade för glesbygdsbilisters behov utan gjorda för stadstrafik och förutsätter dessutom en mera utbyggd laddinfrastruktur än den som finns eller kan förväntas i glesbygden.
- Eftersom bonusen sannolikt kommer att öka bilinnehavet bland främst storstadsbor, kommer den att motverka den strävan att minska biltrafiken och istället stimulera en övergång till kollektivtrafik och aktivt resande (gång och cykel) som trafik- och stadsplaneringen i just storstadsområdena syftar till och som bl.a. manifesteras i stadsmiljöprogrammen och stora satsningar på spårtrafiken.
- Att bonusen är extremt storstadsinriktad leder till att den kommer att begränsa utbudet av lämpliga, bränslesnåla bilar för de glesbygdsbor som letar efter begagnade fordon. Den fördelnings- och regionalpolitiska profilen på bonusen kan med andra ord förväntas bli direkt stötande.
- Om staten är beredd att skänka den som köper en elbil 45 000 kronor – hur mycket är staten beredd att skänka till den medborgare som INTE köper en ny elbil?

Istället för en bonus till fordon med utsläpp under 60 g CO₂ per km borde regeringen överväga att låta CO₂-differentieringen av skatten gälla lika för alla nya fordon, dvs. att ta ut koldioxidbeloppet redan från fordon med certifierat utsläpp på 1 g CO₂ per km.

Magnus Nilsson, miljökonsult

Magnus Nilsson Produktion