

Finansdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Yttrande över Skatteverkets promemoria *Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning*

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

Förslaget till förmånligare villkor utgår från en tydlig beställning av en nedsättning av skatten för husbilar och detta har utmynnat i ett förslag från Skatteverket. Förslagets analys och utformning har VTI inte några synpunkter på.

Emellertid har VTI en del andra synpunkter på frågan om bonus-malus och styrmedel med, enligt vår bedömning, relevans även för denna fråga.

- Det är tydligt som förslaget är konstruerat att det ska motverka (oönskade) effekter av bonus-malus.
- Det framgår inte tydligt i uppdraget varför just husbilar ska undantas, är det inte meningen att bonus-malus ska styra bort från inköp av fordon med stora koldioxidutsläpp?
- Bonus-malus är i sig hårt kritiserat och är (i bästa fall) en så kallad second best-lösning. Genom att införa undantag för att kompensera för bonus-malus får vi något av en "third best-lösning".
- Om rädslan finns för att husbilar ersätts av husvagnar med ökade koldioxidutsläpp som följd, borde det åtminstone finnas med en analys av substitutionseffekten mellan inköp av husbilar och husvagnar.

Av Skatteverkets PM ges: "Vidare framgår av uppdraget att många husbilsägare upplever att de missgynnas av dagens regler då användningsmönstret är annorlunda än för andra fordon". Detta sätter tydligt fingret på att styrmedlet (fast årlig) fordonsskatt inte är ett effektivt styrmedel för att minska koldioxidutsläpp och som är roten till husbilsbranschens upplevda orättvisa. Skulle en "first best-lösning" i form av skatt på använt bränsle tas ut istället för (en fast oavsett användning) fordonsskatt för att styra bort ifrån koldioxidutsläpp skulle både den marginella användningen och det påpekade körsättet av husbilar premieras i form av lägre brukarkostnader.

Bonus-malus har även ifrågasatts som styrmedel av Konjunkturinstitutet (2019) i dess årliga miljöekonomiska rapport, där de främst kritiserar bonus-malus ur ett kostnadseffektivitets-perspektiv. Konjunkturinstitutet påpekar även att bonus-malus riskerar att medföra rekyleffekter i form av ökat bilåkande eftersom drivmedlet elektricitet blir betydligt billigare än bensin/diesel. Även Pyddoke m.fl. (2019) har kommit fram till att bonus-malus inte är ett verkningsfullt styrmedel för att nå mål för minskade koldioxidutsläpp till 2030. Denna bild konfirmeras även av Konjunkturinstitutet (2019).

Fördelningseffekter är en annan aspekt som sällan diskuteras i samband med bonus-malus. Det finns emellertid studier som visar att bonus-malus är mer progressivt än att direkt beskatta koldioxidutsläppen (se Eliasson m.fl., 2018; Pyddoke m.fl., 2019) och med husbilspriserna i åtanke torde det vara vanligast att äga en högst tre år gammal husbil bland individer i den övre halvan av inkomstfördelningen. Den fördelningsmässiga konsekvensen av förslaget blir då att skattemedel finansierar ett undantag från bonus-malus-systemet, där detta undantag i praktiken medför utgiftsminskningar för individer med relativt höga inkomster.

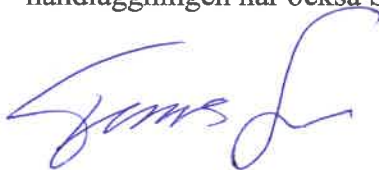
REFERENSER

Eliasson, J., Pyddoke, R. och Swärdh, J-E. 2018. Distributional effects of taxes on car fuel, use, ownership and purchases, *Economics of Transportation* 15 s. 1-15.

Konjunkturinstitutet. 2019. Transportsektorns klimatmål, Årlig rapport 2019.

Pyddoke, R., Swärdh, J-E., Algers, S., Habibi, S. och Sedehi Zadeh, N. 2019. Long-term responses to car-tax policies: distributional effects and reduced carbon emissions, *Research Programme in Transport Economics*, working paper 2019:4. https://swopec.hhs.se/trnspr/abs/trnspr2019_004.htm

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Tillfordnad forskningschef Jan-Erik Swärdh har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Senior forskare Roger Pyddoke deltagit.



Tomas Svensson
Generaldirektör