



ENHET
Enheten för Ekonomisk politik
HANDLÄGGARE
Balder Bergström

DATUM
2020-11-23
ERT DATUM
2020-10-27

DIARIENUMMER
20200310
ER REFERENS
Fi2020/04288

Finansdepartementet

103 33 Stockholm

Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet (Fi2020/04288)

Sammanfattning av LOs synpunkter:

- LO tillstyrker förslaget om en förstärkning av bonus–malus-systemet genom höjd fordonsbeskattning de tre första åren efter nyregistrering baserat på fordonets utsläppsnivåer.
- LO vill påtala det stora behovet av komplementära åtgärder som gör att fördelningseffekten av förd miljöpolitik inte blir skev, varken geografiskt eller inkomstmässigt. Idag utgör beskattningen av vägtrafiken genom den ”gröna skatteväxlingen” en finansiering av sänkta inkomstskatter. Detta är en politik som, givet utformningen av inkomstskattesänkningarna under mandatperioden, förstärker den redan regressiva beskattningen¹ av växthusgasutsläpp från vägtrafiken.

Inledning

Klimatförändringarna drabbar människors hälsa, arbets- och livsvillkor. Kostnaderna för att inte agera är allt för stora. För en facklig centralorganisation kan motivet för att som en stark samhällsaktör aktivt delta i omställningsarbetet enkelt sammanfattas genom det globala fackets slogan inför klimatförhandlingsmötet i Paris ”Det finns inga jobb på en död planet”.

Samtidigt kommer det att kosta att uppnå transportsektorns klimatmål om att minska utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) med 70 procent mellan år 2010 och 2030. LO anser att denna kostnad måste fördelas rättvist. LO-förbundens medlemmar lever och verkar i samtliga Sveriges

¹ Enligt Trafikverket har beskattningen av drivmedel en svagt regressiv fördelningsprofil. Källa: Trafikverket (2020). *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037.*

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

290 kommuner. I storstad såväl som glesbygd. Det innebär att behoven av bilen såväl i arbetsrelaterade transporter som privat varierar stort bland våra medlemmar. För många medlemmar finns inga realistiska alternativ till bilen.

Med denna bakgrund ser LO positivt på den riktning som svensk klimatbeskattning har tagit med reduktionsplikt och bonus-malus systemet som komplement till beskattning av fossila bränslen. Vi ser att utvidgningen av den klimatpolitiska verktygslådan gör att klimatmålen kan nås utan att den tydligt snedfördelande koldioxidskatten på fossila drivmedel behöver höjas lika mycket som annars varit fallet.

Föreslagna ändringar av Bonus-Malus systemet

Då växthusgasutsläppen står i direkt proportion till konsumtionen av fossila drivmedel är den teoretiskt mest kostnadseffektiva utformningen av ekonomiska styrmedel för att minska vägtrafikens växthusgasutsläpp en ”korrekt” prissättning av drivmedlen. Vid exempelvis informationsbrist hos konsumenter kan därutöver beskattning vid köptillfälle vara motiverat för att motverka att konsumenten binder upp sig i långsiktigt mer klimatskadliga teknikval. I praktisk politik måste dock ytterligare faktorer vägas in. För LO är fördelningsaspekten av förd politik viktig. Att komplettera de ekonomiska styrmedlen med en förstärkning av bonus-malus innebär inte att frågan om fördelningsaspekten är löst.

En viktig faktor är att de nya energieffektiva fordonen som kommer in i fordonsflottan genom bonus-malus-systemet stannar kvar i Sverige och på så viss kan bli tillgängliga för de som inte har råd att införskaffa nybilar. Idag går en stor del av de begagnade klimatbonusbilarna på export.² Detta är tänkt att åtgärdas av ny lagstiftning i enlighet med förslagen i promemorian *Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år*, som LO nyligen yttrat sig över. En sådan regelförändring stärker bonus-malus-systemets omfördelande potential.

Bonus-malus-systemets har inte en direkt effekt på växthusgasutsläppen. Dock har försäljningen av elbilar i diverse former tilltagit kraftigt sedan införandet av nuvarande lagstiftning. Även om andra faktorer så som ett större utbud av elbilar påverkar, förefaller det uppenbart att bonus-malus-systemet bidrar till en effektivisering av fordonsstocken. En ytterligare förstärkning av systemet bidrar således än mer till omställningen.

Konjunkturinstitutet har tidigare framfört flera synpunkter värda att lyssna på.³ LO vill bidra med fler konstruktiva synpunkter genom att ställa den

² Konjunkturinstitutet (2019) *Styrning mot energi- och fossilsnåla fordon - en analys av det svenska bonus-malus-systemet*.

³ Ibid.

öppna frågan om varför inte beskattningen i malus-systemet av dieselfordon godkända för HVO100 liknar det för etanolbilar och gasbilar. Att även undanta HVO100-godkända fordon skulle öka trycket på fordonsindustrin att godkänna detta drivmedel. Men i samtliga dessa fall är endast olik beskattning jämfört med fordon endast godkända för fossila drivmedel motiverat om de faktiskt framförs på biodrivmedel. Idag är det för etanolbilar inte så. Fokus bör riktas mot att dessa fordon faktiskt körs på biodrivmedel. Därutöver är subventioner av nybilar som kan drivas på biodrivmedel något som måste vägas mot vilket nyttjande av biomassan som är optimalt. Det är möjligt att det finns en konflikt mellan reduktionsplikten å ena sidan och att subventionera höginblandade drivmedel å andra sida. Detta då biomassan är begränsad.

Därutöver anser LO att livscykelperspektivet bör utgöra grunden för svensk miljöbeskattning. Idag styrs växthusgasutsläppen från delar av fordonens produktion genom till exempel EU ETS. Det bör undersökas om bonus-malus-systemet bör och kan utformas så att även miljöpåverkan vid produktionen tas med i beskattningen.

Kompletterande åtgärder

LO ser en investeringsledd klimatpolitik som vägen framåt. Sverige kan genom en sådan bli ett föregångsland som visar hur en omställning kan bli till gagn för alla i samhället. För vägtrafiken är det uppenbart att omställningen kräver både en utbyggd infrastruktur för nya drivmedel och substitut genom kollektiva transportlösningar. Den klimatpolitik som idag förs utgör dock en grund för en så kallad ”grön skatteväxling” där högre beskattning av miljövådliga aktiviteter utgör en finansiering av sänkt beskattning av arbete.

Mot detta har LO två principiella invändningar. För det första är det inte möjligt att långsiktigt sänka skatten på en stabil skattebas (arbete) och ersätta detta med höjd skatt på en instabil skattebas (utsläpp) utan att försvaga skatteintäkterna.⁴ För det andra utgör en sådan politik givet den inriktning som skatteförändringar av förvärvsinkomster haft under mandatperioden en regressiv fördelningspolitik som varken gynnar låginkomsttagare eller invånare i mer glesbefolkade regioner. LO anser att det är viktigt att de inkomster som kommer från beskattning av den höjda fordonsbeskattningen som föreslås i promemorian antingen används inom miljöområdet eller kommer invånarna i Sverige till gagn på ett rättvist sätt. Sannolikt behövs en ännu bredare palett av styrmedel där exempelvis kompensation för invånare där bilen saknar substitut kan ingå. Ett ytterligare styrmedel skulle kunna vara en skrotningspremie som har en klart fördelningsmässigt progressiv potential och samtidigt bidrar till en snabbare omställning av fordonsflottan.

⁴ SOU 1997:11. Skatteväxlingskommittén. *Skatter, miljö och sysselsättning*.

Med vänlig hälsning
Landsorganisationen i Sverige

Susanna Gideonsson

Balder Bergström
Handläggare