Svar på fråga 2018/19:448 av Mikael Eskilandersson (SD)
Val av bil och bilbränsle

Mikael Eskilandersson har frågat mig om jag avser förändra politiken så att konsumenter kan finna ekonomiska skäl att välja det mest miljövänliga alternativet vid varje bilköp i stället för mindre miljövänliga alternativ.

Jag delar inte Mikael Eskilanderssons uppfattning att dagens politik inte styr mot mer miljöanpassade alternativ. Personbilar beskattas sedan 2006 utifrån deras koldioxidutsläpp. I det nya bonus–malus-systemet stärktes miljöstyrningen ytterligare. Fordon med höga utsläpp får via en malus, förhöjd fordonskatt under de tre första åren, och köp av nya fordon med låga utsläpp premieras genom en bonus som är störst för fordon med noll utsläpp.

För lätta dieseldrivna fordon omfattar fordonsskatten även en bränslefaktor och ett miljötillägg för att kompensera för att energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensin och för att dieseldrivna fordon generellt sätt har högre utsläpp av miljö- och hälsopåverkande kväveoxider och partiklar än bensindrivna fordon.

Fordonens koldioxidutsläpp bestäms på ett enhetligt sätt inom EU enligt en standardiserad körcykel. Den standardiserade körcykeln gör det möjligt att jämföra olika fordon avseende utsläpp av koldioxid och avgaser. Det är därför riktigt att utgå från koldioxidutsläppen enligt körcykeln vid en miljörelaterad beskattning av fordon.

Av det totala antalet bilresor i Sverige är ungefär hälften kortare än 5 kilometer enligt Trafikverket. Eftersom en genomsnittlig laddhybrid har en räckvidd på el om ungefär 50 kilometer så bedöms en majoritet av alla resor med laddhybrider att ske enbart på el. Det är skälet till att laddhybrider generellt sett har lägre miljöpåverkan jämfört med dieseldrivna fordon.

Regeringen avser att se över bonus-malus-systemet, inklusive förordningen om klimatbonusbilar.

Stockholm den 3 april 2019

Isabella Lövin