SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2826

av Eric Palmqvist (SD)

Sänkt fordonsskatt på dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till minskad fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda malusskattens kontraproduktiva effekter och dess eventuella avskaffande och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det bonus malus-system som den tidigare socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen införde hade som syfte att styra sammansättningen av den svenska fordonsparken mot en högre andel så kallade klimatneutrala fordon. Intentionerna med bonus malus-systemet må ha varit till synes välmenande, men den faktiska klimatnyttan är i en större kontext ytterst tveksam. Istället har bonus malus-systemet i realiteten fungerat som en skatteväxling mellan stad och landsbygd, där bilägare på svenska landsbygder som i relativt begränsad omfattning kunnat förlita sig på de elbilar som finns på marknaden genom sina köp av dieselbilar har bidragit till att finansiera elbilar i stor-stadsområden där andra transportalternativ oftast finns att tillgå. En negativ

sidoeffekt som sannolikt inte var lagstiftarens intention då bonus malus-systemet beslutades. Denna skatteväxling mellan stad och landsbygd har emellertid upphört i och med avskaffandet av bonusdelen, medan malusdelen alltjämt kvarstår.

För att uppnå en hög grad av elektrifiering av den svenska fordonsflottan måste flera olika faktorer samverka. Representanter för Volvo och fordonsindustrin som investerar stora summor i att utveckla och sprida den nya tekniken menar att utbyggnaden av laddinfrastruktur och andra system som krävs för att ersätta den fossila fordonsflottan med en elektrifierad dito kommer att ta uppemot ett decennium att anlägga. Inte minst mot bakgrund av att det på sina håll föreligger problem med att bli tilldelad den effekt som behövs för att uppföra laddstationer.

Utöver att laddinfrastrukturen måste stärkas måste också den vanlige bilisten ha råd att köpa en elbil som möter hela familjens samlade transportbehov. De elbilar som gör detta på ett tillfredsställande sätt är ännu förhållandevis dyra i inköp. En omständighet som för övrigt också gäller för elbilar med en godtagbar krocksäkerhet.

Övergången till en elektrisk fordonspark riskerar att bli en utdragen process. Risken för att äldre och miljömässigt sämre fordon behålls längre är uppenbar. Detta då nivåerna på fordonsskatten på moderna och miljövänligare fordon tillsammans med malusskatten upplevs som orimliga. Miljömålen blir därmed onödigt svåra att uppnå.

Om målet med fordonsskatterna är att aktivt styra fordonsförsäljningen i en riktning som bidrar till att sänka utsläppen av koldioxid bör de utformas på ett sätt som inte kraftigt missgynnar dieselbilar.

Dieselmotorn med sin höga verkningsgrad utgör ett effektivare alternativ än en traditionell ottomotor. Ottomotorn drivs i regel med bensin, etanol eller gas och har en verkningsgrad på 30–35 procent. En dieselmotor har en verkningsgrad på 41–46 procent. Dieselmotorn kan drivas med traditionellt dieselbränsle, raps eller HVO och normalt sett krävs inga konverteringar när man byter bränsle. En modern dieselbil skulle således snabbt kunna bli ett klimatneutralt fordon genom att tankas med biobränsle. Under alla omständigheter är nyttjandet av moderna dieselbilar en snabb och effektiv väg till minskade utsläpp av koldioxid.

Den omotiverat höga skatten på moderna dieselbilar bromsar enligt detta resonemang effektivt övergången till en miljömässigt bättre fordonspark. Malusskatten tillsammans med den höga fordonsskatten för dieselbilar blir direkt kontraproduktiv i arbetet med att minska våra utsläpp av koldioxid.

Utsläppen av kväveoxider (NOx) från en modern dieselbil i Euroklass 6d-Temp är 85 procent lägre än från Euro 5-bilar. Dessutom aviserar fordonsindustrin att ny teknik som ytterligare kan sänka utsläppen från dagens redan låga nivåer kan implementeras inom kort. Detta innebär att fordon utrustade med den senaste motortekniken som tankas med ett alternativt bränsle, exempelvis HVO 100, gör en modern dieselbil klimatneutral redan från den första milen.

Utifrån de skäl som anges ovan är det därför rimligt att utreda möjligheten att kraftigt minska skatten på dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar för att på så sätt snabbare nå klimatmålen. Av samma skäl som ovan bör även den så kallade malusskattens kontraproduktiva inverkan på försäljningen av moderna och miljömässigt bättre bilar utvärderas och malusskatten om möjligt avskaffas.

Eric Palmqvist (SD)