Svar på fråga 2018/19:469 av Lars Beckman (M)  
Bonus–malus-reglerna och den nya mätmetoden WLTP

Lars Beckman har frågat mig om hur jag ser på att bonus–malus-reglerna och den nya mätmetoden WLTP riskerar att försena en omställning till en renare fordonsflotta.

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg som ingår i EU-ETS, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att styra utvecklingen mot fordon med lägre koldioxidutsläpp kan utformningen av fordonsbeskattning och premier utgöra viktiga komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna och EU:s koldioxidkrav för nya lätta fordon. Därför infördes bonus–malus-systemet för lätta fordon den 1 juli 2018. Eftersom systemet är baserat på koldioxidutsläpp per kilometer ges ekonomiska incitament för nybilsköparen att välja ett effektivare fordon med lägre förbrukning, incitament finns också att välja fordon som drivs med alternativa drivmedel.

Den nya mätmetoden WLTP ger en mer rättvisande bild av fordonens verkliga koldioxidutsläpp jämfört med den äldre metoden NEDC. Vid införandet av bonus–malus-systemet bedömdes det dock finnas flera osäkerheter, bl.a. avseende hur den nya körcykeln WLTP påverkar koldioxidvärdena per kilometer. Regeringen föreslog därför att koldioxidvärdena enligt den gamla metoden skulle användas vid beräkningen av fordonsskatt till den 1 januari 2020 samt att en utvärdering bör göras i ett

tidigt skede. Effekterna som den nya körcykeln kan få på beskattningen analyseras inom Regeringskansliet.

Stockholm den 10 april 2019

Magdalena Andersson