|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr M2016/02017/Kl |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Miljö- och energidepartementet** |
| Miljöministern |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2015/16:1522 av Karin Svensson Smith (MP) Problem med miljöbilsstödet

Karin Svensson Smith har frågat mig om jag avser vidta åtgärder för att svenska miljöbilsstöd i en mer betydande grad än i dag ska bidra till att antalet miljöbilar i svenska fordonsflottan ökar.

Utsläppen av växthusgaser från personbilar minskar. Under 2015 minskade utsläppen från nya personbilar med 5 gram koldioxid per kilometer. Förklaringen till minskningen är energieffektivare personbilar och ökad andel biodrivmedel.

Andelen förnybar energi i transportsektorn i Sverige uppgick 2015 till 23,7 pro-cent, enligt förnybartdirektivets beräkningsmetod. Det är en ökning med 5 procent jämfört med 2014. Det gör Sverige bäst i EU på biodrivmedel.

Antalet elbilar, elhybrider, laddhybrider och gasbilar fortsätter också att öka. Under 2015 registrerades över 60 000 nya miljöbilar.

En kraftigt bidragande faktor till energieffektiviseringen är EU:s koldioxidkrav för personbilar på 95 gram koldioxid per kilometer till 2021 och för lätta lastbilar på 147 gram koldioxid per kilometer till 2020.

I Sverige har även, som Karin Svensson Smith skriver, flera nationella åtgärder och styrmedel bidragit till energieffektivare bilar. Exempel på styrmedel är beskattningen på drivmedel, den koldioxidbaserade fordonsskatten, nedsättningen av förmånsskatten för vissa miljöbilar och supermiljöbilspremien till bilar med mycket låga utsläpp av koldioxid.

Liksom Sverige har allt fler EU-länder börjat införa ekonomiska incitament för miljöbilar. Det har ökat efterfrågan på miljöbilar, även på andrahandsmarknaden. I exempelvis Nederländerna finns ekonomiska incitament även för begagnade elbilar.

Genom EU:s gemensamma marknad kan ett företag eller en privatperson i Sverige utan hinder sälja sin miljöbil på andrahandsmarknaden i ett annat EU-land. I Sverige är det, enligt Trafikanalys, särskilt företag som hittills gjort detta. Därför är det främst företags- och tjänstebilar som sålts på andrahandsmarknader utomlands. Det kan bero på att relativt få svenska privatpersoner efterfrågar miljöbilar som elbilar, laddhybrider och gasbilar som i stället i högre grad efterfrågas utomlands.

Det är alltså svårt att förhindra att miljöbilar i den svenska fordonsflottan säljs på andrahandsmarknader utomlands. Det går inte att förbjuda enligt EU-rätten. Det finns också en risk att stränga villkor för de ekonomiska stöden minskar efterfrågan på miljöbilar i Sverige. I dagens styrmedel finns likväl redan villkor av denna karaktär. Det krävs till exempel att miljöbilen används i fem år för att fullt ut komma i åtnjutande av den fordonsskattebefrielse som finns. Och supermiljöbilspremien får inte kombineras med andra ekonomiska stöd.

Bonus–malus-utredningen överlämnade den 29 april 2016 sitt betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33). Utredningen har lämnat förslag på hur miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid kan premieras vid inköpstillfället genom en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus). Utredningen föreslår ikraftträdande den 1 januari 2018. Betänkandet har remitterats och remisstiden gick ut den 15 augusti 2016. Utredningens betänkande bereds nu vidare inom Regeringskansliet. Vilka effekter som systemet har på andrahandsmarknaden är en av flera viktiga faktorer att ta hänsyn till vid utformningen av bonus-malus-systemet.

Stockholm den 5 september 2016

Karolina Skog