Svar på fråga 2019/20:979 av Helena Antoni (M)
Satsningen på miljöbilar

Helena Antoni har frågat mig om jag tänker ta några initiativ med anledning av de uppgifter som har kommit fram i Riksrevisionens rapport avseende statliga åtgärder för fler miljöbilar.

Riksrevisionen har granskat flera olika reformer som sträcker sig fyra mandatperioder bakåt i tiden, sedan 2006. Kritiken mot att det saknas samhällsekonomiska bedömningar gäller framför allt miljöbilspremien och supermiljöbilspremien som infördes under alliansregeringen. I kontrast till detta föregicks införandet av bonus–malus-systemet 2018 av en ordentlig utredning som även innefattade konsekvensanalyser.

Bonus–malus-systemet ersatte den tidigare supermiljöbilspremien och den femåriga fordonsskattebefrielsen. Till skillnad från tidigare stöd till miljöbilar innehåller det nya systemet både en bonus till bilar med låga utsläpp av koldioxid och en malus i form av förhöjd skatt på bilar med högre utsläpp. En viktig utgångspunkt för styrmedlet har varit att bonuskostnaderna skulle täckas av intäkterna från malus. Det är rimligt att de som köper nya bilar med höga utsläpp belastas med högre kostnader.

Riksrevisionen konstaterar att en höjd koldioxidskatt på drivmedel är ett mer kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen än stöd till miljöbilar. Jag in­stämmer i att koldioxidskatten bidrar till en kostnadseffektiv minskning
av utsläppen, så den bör även i fortsättningen utgöra en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke-handlande sektorn. Samtidigt nämner Riksrevisionen i rapporten att koldioxidskatten skulle behöva höjas till upp till 20 kronor per kilo koldioxid om endast det styrmedlet ska användas för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Det kan jämföras med dagens nivå på koldioxidskatt som är 1,19 kronor per kilo. En så stor höjning skulle få omfattande konsekvenser för ekonomin och inte minst för människor
i glesbefolkade områden där bilberoendet är stort. Därför menar jag att
det behövs en kombination av olika styrmedel. Stöden till miljöbilar har bidragit till att Sverige i dag har högst andel elbilar och laddhybrider i EU och ökningen går snabbt. Jag delar dock Riksrevisionens bild av att det finns utrymme för förbättringar.

Som jag nämnde i ett tidigare svar avser jag inom kort att presentera åtgärder som minskar exporten av miljöbilar. Sådana krav behöver emellertid god­kännas av Europeiska kommissionen innan de kan antas. Riksrevisionens rapport kommer att utgöra ett värdefullt underlag för den översyn av bonus–malus-systemet som regeringen nu genomför. Jag kommer därför att åter­komma till riksdagen kring detta i samband med höstens budgetproposition.

Stockholm den 26 februari 2020

Isabella Lövin