

Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU20

Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen ställer sig bakom regeringens förslag att sänka den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut från 90 till 75 gram koldioxid per kilometer och att sänka gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut från 130 till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp t.o.m. 125 gram, och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkandena.

I betänkandet finns två reservationer (M, SD) och fem särskilda yttranden (C, V, KD, L, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2021/22:91 Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet.

Tre yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet.....	5
Tillkännagivande om att avskaffa bonus malus-systemet.....	8
Reservationer	9
1. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (M, SD).....	9
2. Tillkännagivande om att avskaffa bonus malus-systemet, punkt 2 (M, SD).....	9
Särskilda yttranden	11
1. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (C).....	11
2. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (V).....	11
3. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (KD).....	12
4. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (L).....	13
5. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (MP).....	14
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	15
Propositionen	15
Följdmotionerna	15
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:91 och avslår motionerna

2021/22:4401 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 1 och

2021/22:4404 av Niklas Wykman m.fl. (M).

Reservation 1 (M, SD)

2. Tillkännagivande om att avskaffa bonus malus-systemet

Riksdagen avslår motion

2021/22:4401 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 2.

Reservation 2 (M, SD)

Stockholm den 5 april 2022

På skatteutskottets vägnar

Niklas Wykman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Ulla Andersson (V), Magnus Stuart (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Gulan Avci (L), Anne Oskarsson (SD), Kjell Jansson (M), Eva-Lena Jansson (S), Helena Vilhelmsson (C), Ola Möller (S), Anders Österberg (S) och Lorentz Tovatt (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2021/22:91 Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Lagförslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan art att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte begärt Lagrådets yttrande över förslaget.

Två motioner har väckts med anledning av propositionen. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

Utskottets överväganden

Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag om att sänka den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut i bonus malus-systemet. Därmed avslår riksdagen motioner om att avslå regeringens förslag.

Jämför reservation 1 (M, SD) och särskilt yttrande 1 (C), 2 (V), 3 (KD), 4 (L) och 5 (MP).

Bakgrund och gällande rätt

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt. Vissa nyare fordon inom den koldioxidbaserade fordonsskatten omfattas därutöver av det s.k. bonus malus-systemet, där bonus ges vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd skatt under tre år.

Grundläggande utgångspunkter för den koldioxidbaserade fordonsskatten är att den tas ut med en fiskal del i form av ett grundbelopp och en miljöstyrande del som beror av fordonets koldioxidutsläpp. Därutöver har dieselfordon högre fordonsskatt än bensinfordon, för att kompensera för den lägre energiskatten per energiinnehåll på diesel jämfört med bensin. Dieselfordon får därutöver även ett s.k. miljötillägg avsett att beakta dieselfordonens högre utsläpp av bl.a. kväveoxider och partiklar. Bonus malus-systemet syftar till att öka andelen miljöanpassade fordon i nybilsförsäljningen, varför styrningen inom detta system ligger i relativt nära anslutning till köptillfället (bonus i samband med inköpstillfället och en malus som tas ut under tre år).

Det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet regleras i vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VSL, och omfattar personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006 men uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass el eller miljöklass hybrid, samt personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2010 (2 kap. 7 § VSL). Den 1 juli 2018 trädde bonus malus-systemet i kraft (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54), där köp av miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas

med högre skatt. Bonus malus-systemet omfattar nya personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Med nya avses fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare.

Bestämmelser om bonus har införts genom förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordonsskatten. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon tas ett förhöjt koldioxidbelopp ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången (2 kap. 9 a § första stycket VSL).

Den 1 april 2021 trädde nya bestämmelser i kraft i syfte att förstärka miljöstyrningen och finansieringen av systemet (prop. 2020/21:68, bet. 2020/21:SkU16, rskr. 2020/21:206). De innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon är koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp t.o.m. 130 gram
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram (2 kap. 9 a § andra stycket VSL).

För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller dock äldre bestämmelser om det förhöjda koldioxidbeloppet. År fyra och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram, precis som för den övriga fordonsflottan inom den koldioxidbaserade fordonsskatten. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § och 9 a § tredje stycket VSL).

Propositionen

Regeringen föreslår att den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 90 till 75 gram koldioxid per kilometer. Gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 130 till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp t.o.m. 125 gram
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 juni 2022. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Som skäl anför regeringen bl.a. följande. För att nå målen att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 och att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, behöver omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta påskyndas. Reduktionsplikten och koldioxidskatten är centrala styrmedel för att nå dessa mål. Bonus malus-systemet är ett komplement till dessa och syftar till att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen.

En grundläggande princip i bonus malus-systemet är att intäkterna ska täcka kostnaderna. Att systemet är självfinansierat och därigenom inte belastar de offentliga finanserna är en viktig utgångspunkt. Ett underskott i systemet innebär en nettosubventionering av nybilsköp. Andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen ökar just nu snabbt, vilket är positivt för omställningen av fordonsflottan men också en indikation på att den tekniska utvecklingen går framåt och att laddbara fordon blir mer konkurrenskraftiga. Av dessa skäl behöver bonus malus-systemet kontinuerligt anpassas i takt med den tekniska utvecklingen.

Ändringarna föreslås gälla för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som blir skattepliktiga för första gången fr.o.m. den dag då ändringen träder i kraft. Från år fyra och därefter gäller även fortsättningsvis att koldioxidbeloppet är 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För dieselfordon som omfattas av förslaget kommer i enlighet med 2 kap. 7 och 10 §§ VSL bränsletillägg att tillämpas även efter de tre första åren, precis så som gäller för de fordon som i dag omfattas av bonus malus-systemet.

Motionerna

I motion 2021/22:4404 av Niklas Wykman m.fl. (M) föreslås att propositionen avslås. Motionärerna anför bl.a. att regeringens föreslagna skärpning av bonus malus-systemet kan innebära en höjd malusskatt om flera tusen kronor om året. Riksdagen bör avslå regeringens förslag om skärpt bonus malus som är en ytterligare försämring av ett redan bristfälligt skattesystem.

Även i motion 2021/22:4401 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås att riksdagen avslår propositionen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att de föreslagna förändringarna i fordonsbeskattningen är väl avvägda för att bidra både till en skärpt miljöstyrning och till en långsiktig finansiering av systemet. Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet regeringens förslag och avstyrker motionerna.

Tillkännagivande om att avskaffa bonus malus-systemet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att avskaffa bonus malus-systemet.

Jämför reservation 2 (M, SD).

Motionen

I motion 2021/22:4401 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 2 föreslås att riksdagen tillkännager för regeringen att den bör återkomma med förslag om att avskaffa bonus malus-systemet.

Utskottets ställningstagande

Generellt verkande styrmedel, såsom koldioxid- och energiskatterna på drivmedel som sätter ett pris på koldioxidutsläpp respektive energianvändning, är enligt utskottets mening viktiga delar i svensk klimatpolitik. Dessa skatter är teknikneutrala, följer principen om att förorenaren ska betala och bidrar till att klimat- och miljömålen nås på ett kostnadseffektivt sätt. Bonus malus-systemet är avsett att ge en tydlig signaleffekt och styra mot val av fordons-teknik som inte bidrar till koldioxidutsläpp eller som ger låga koldioxidutsläpp. Regeringen bedömer att omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta behöver påskyndas. Utskottet delar denna bedömning.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att riksdagen behöver tillkännage för regeringen att den bör återkomma med förslag om att avskaffa bonus malus-systemet. Motionsförslaget avstyrks.

Reservationer

1. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (M, SD)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Magnus Stuart (M), David Lång (SD), Anne Oskarsson (SD) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens lagförslag.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:4401 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 1 och

2021/22:4404 av Niklas Wykman m.fl. (M) samt

avslår proposition 2021/22:91.

Ställningstagande

För att sänka koldioxidutsläppen behöver miljöåtgärderna ha en tydlig effekt. Miljö- och klimatpolitiken behöver mer av kostnadseffektiva åtgärder och mindre symbolpolitik. Miljövänliga transporter är en hörnsten för en lyckad klimatomställning. För det behövs bl.a. en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet samt satsningar på utbyggd kärnkraft för att tillgodose det ökade behovet av el. Regeringens föreslagna skärpning av bonus malus-systemet kan innebära en höjd malusskatt om flera tusen kronor om året. Riksdagen bör avslå regeringens förslag som är en ytterligare försämring av ett redan bristfälligt skattesystem.

2. Tillkännagivande om att avskaffa bonus malus-systemet, punkt 2 (M, SD)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Magnus Stuart (M), David Lång (SD), Anne Oskarsson (SD) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4401 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 2.

Ställningstagande

Bonus malus innebär i korthet att tyngre fordon beläggs med högre skatt, pengar som sedan subventionerar inköp av exklusiva miljöbilar. Inverkan på koldioxidutsläppen är begränsad och det bör framhållas att elektrifieringen av bilflottan fortgår även utan subventioner. Det mest fundamentala problemet är att bonus malus motverkar sitt syfte att ställa om fordonsflottan. De som har fossilbilar får ett svagare ekonomiskt incitament att byta ut sin bil mot en som drivs på förnybar energi, vilket i sig gör att bonus malus bidrar till att omställningsprocessen blir långsammare än vad som är avsikten. Enligt bedömare ökar den genomsnittliga bytestiden för fordon med flera år till följd av de omvända effekter som uppstår i bonus malus. I realiteten innebär bonus malus även att pengar överförs från familjer, ofta på landsbygden, som behöver något större fordon, till höginkomsttagare i tätort. Problemet är att skattehöjningen för många bilägare blir högst kännbar; det handlar om tusentals kronor per år, beroende på bilmodell. Bonus malus ska ses i en större kontext, där regeringen konsekvent lägger allt större pålagor på bilister i glesbygd. Regeringen bör återkomma med förslag om att avskaffa bonus malus.

Särskilda yttranden

1. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (C)

Helena Vilhelmsson (C) anför:

Grundtanken i bonus malus-systemet är bra men ett flertal problem byggdes in redan när regeringen lanserade systemet och de har inte åtgärdats sedan dess. För det första är tidsrymden på tre år i malusdelen för snålt tilltagen. Det gör att när bilar, som ofta leasas på tre år, kommer ut på andrahandsmarknaden finns det få incitament att välja en miljöbil, eftersom skillnaden minskar drastiskt efter tre år. Centerpartiet har länge förespråkade att den bör förlängas till fem år vilket också hade inneburit en betydligt stabilare finansiering av systemet. Det saknas också tydlig framförhållning i justeringar av både bonus- och malusgränser. Framförallt det sistnämnda är uppenbart eftersom denna proposition inte aviserades i höstbudgeten, utan i stället lämnades när det visade sig att bonusutbetalningarna blivit högre än förväntat. En bättre framförhållning skapar tydliga förhållningsregler för konsumenter och företag. Vi ser också ett fortsatt flöde av nya miljöbilar som exporteras till utlandet strax efter att den inledande bonusen betalats ut. Det är oacceptabelt att regeringen fortfarande inte åtgärdat det systemfel det innebär att bilar kan hämta ut en bonus för att sedan exporteras. Regeringen har i det avseendet inte uppfyllt den klimathandlingsplan som förhandlades fram tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna under januariavtalet. Slutligen kvarstår problemet med tyngre lätta lastbilar och husbilar, vilket är fordon där det idag finns mycket få möjligheter till miljöbilsval. Dessa fordon får betala en mycket hög malus. Centerpartiet påtalade det orimliga i att dessa typer av fordon ska ingå i bonus malus-systemet redan innan systemet infördes. Jag anser att de i stället bör ha ett eget system för att uppmuntra till de bästa miljövalen även inom dessa kategorier fordon.

Bonus malus-systemet behöver reformeras mycket mer än vad som föreslås i denna proposition, men trots det så tillstyrker jag regeringens förslag.

2. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (V)

Ulla Andersson (V) anför:

Vänsterpartiet avsåg att motionera på proposition 2021/22:91 Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, men de förslag Vänsterpartiet avsåg lägga ansågs inte vara inom ärendets ram. Därför lägger jag detta särskilda yttrande.

Vänsterpartiet anser att Sverige ska följa det klimatpolitiska ramverket som med bred majoritet antogs av Sveriges riksdag 2017 där etappmålet för inrikes transporter är att utsläppen från inrikestransporter (förutom flyg) ska minska med minst 70 procent till senast 2030, jämfört med 2010.

Utsläppen från vägtrafiken minskar inte tillräckligt snabbt för att klimatmålen ska nås. För att nå målet till 2030 behöver utsläppen minskas i en takt med i genomsnitt cirka nio procent per år. Enligt Trafikverket är en viktig del för att nå målet att antalet elbilar fortsätter att öka. Transportsektorn måste uppenbarligen ställa om snabbare för att nå etappmålet för inrikes transporter. Dessvärre är regeringens främsta åtgärd reduktionsplikten vilket riskerar att äventyra den biologiska mångfalden.

Bonus malus är ett effektivt styrmedel för att sänka växthusgasutsläppen från nya personbilar. Bilar med låga utsläpp uppbär en bonus som finansieras av att personbilar med högre utsläpp får en höjd fordonsskatt. Det styr transportsektorn mot elektrifiering, vilket är en väsentlig del av den utveckling som krävs för att nå Sveriges klimatmål, men vi måste skärpa systemet för att nå etappmålet för inrikes transporter.

Vänsterpartiet anser att taket för bonus-delen av systemet för bonus malus bör sänkas för att främst komma dem till del som har störst behov av det för att kunna köpa en elbil. Ett förslag kan även vara att regeringen återkommer med en bonus för andrahandsbilarna i syfte att både öka omsättningen på dem genom att göra elbilarna mer attraktiva för låg- och medelinkomsttagare, och att dessa andrahandsbilar stannar i Sverige.

Vidare anser Vänsterpartiet att det behövs en högre bonus för biogasbilar, en biogaspremie. Vi anser att biogasbilar spelar en mycket viktig roll i omställningen av svensk transportsektor. Den signalen borde regeringen tydligt sända ut genom en högre bonus för biogasbilar. Den fordonsgas som tankas i Sverige består till 95 procent av förnybar biogas som produceras hållbart i vårt närområde och ger mycket stor klimatnytta. Redan i dag minskar klimatpåverkan i genomsnitt med över 80 procent då man tankar fordonsgas i stället för bensin.

Vänsterpartiet anser att finansieringen av såväl bonusen för elbilar som höjd biogaspremie bör ske genom höjd malus. Det är en förutsättning för hela bonus malus-systemet att det är självfinansierande. Bilar med högre utsläpp ska finansiera omställningen till personbilar med lägre utsläpp, främst då elbilar och biogasbilar, för att effektivare styra transportsektorn mot sektorsmålet.

Med detta sagt ställer jag mig bakom regeringens förslag i propositionen.

3. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (KD)

Hampus Hagman (KD) anför:

Kristdemokraternas uppfattning är att nuvarande system för fordonsskattning, där bonus malus-systemet ingår, behöver ersättas av en helt ny modell. Den nya modellen måste ta hänsyn till stad och landsbygd, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med dagens moderna teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens modell. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig i.

En utförlig beskrivning av vårt förslag finns i vår trafikpolitiska motion. Vi anser att denna nya beskattningsmodell behöver utredas snarast.

Samtidigt är situationen med de kraftigt ökade bränslepriserna akut för såväl företag som privatpersoner. Kristdemokraterna har presenterat förslag om tillfälligt slopad energiskatt för drivmedel i tre månader, varaktig sänkt reduktionsplikt samt en dieselskattebefrielse för näringarna jord- och skogsbruk. Detta medför en sänkning av dieselpriiset med nio kronor samt sänker bensinpriset med fem kronor. Dessa förslag har tagits fram eftersom dieselpriiserna pressats upp kraftigt, både på grund av regeringens politik och på grund av faktorer i vår omvärld.

I det nu aktuella ärendet föreslås skärpningar av nuvarande bonus malus-system, som är en konsekvens av budgetbeslutet i november. Propositionen medför en offentligfinansiell effekt om 210 miljoner kronor i ökade skatteintäkter 2022. Att avslå proposition 2021/22:91 leder alltså till ett gap i statens budget. Det finns, enligt vår mening, inte något skäl att bryta budgetpraxis genom att avslå propositionen. En god och förutsägbar budgetprocess är en hörnsten för långsiktigt hållbara statsfinanser

Jag stödjer därför utskottets förslag.

4. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (L)

Gulan Avci (L) anför:

Bonus malus-systemet är raskt på väg att förlora sin betydelse. Det är inte längre utsikten att få sitt nybilsköp subventionerat eller att undvika malus-betalningen för en fossilbil som gör att människor köper elektriska bilar. Hälften av alla bilar som säljs är laddbara, en fjärdedel är rena elbilar. Omställningen drivs av att människor vill göra vad de kan för att minska koldioxidutsläppen. Det som kan få köpare att avstå är att framförallt avsaknaden av laddinfrastruktur.

Statens insatser måste skifta fokus. Miljardsubventionerna till bilköpare måste skiftas till en snabb utbyggnad av laddinfrastruktur där människor bor och arbetar. Alla parkeringsplatser där bilar står parkerade mellan ett par timmar och ett dygn ska ha laddmöjlighet. Dessutom behövs ett heltäckande väldimensionerat system av snabbbladdare över hela landet. Det är för att bygga laddinfrastruktur staten behövs. Att välja bil gör människor bättre själva.

De fallande elbilspriserna, som närmar sig priset på förbränningsmotorbilar innebär att det är hög tid att bonus malus-systemet börjar fasas ut. Liberalerna har föreslagit en sänkning av bonusdelen för att systemet ska komma i balans. Det är rimligt att bonusdelen är helt avskaffad till 2025. Malusdelen behöver finnas kvar ytterligare en tid för att betala av den skuld som byggts upp genom systemets underfinansiering.

Regeringen lägger nu inte några förslag som syftar till att systemet ska vara självfinansierande, som var en grundtanke med bonus malus-systemet. Jag tycker att det är beklagligt. Även om de ändringar som regeringen nu föreslår inte kommer att vara tillräckliga för att undvika att ett underskott uppstår även

under 2022, är de emellertid steg i rätt riktning. Därför ställer jag mig bakom utskottsmajoriteten i detta betänkande.

5. Skärpt miljöstyrning i bonus malus-systemet, punkt 1 (MP)

Lorentz Tovatt (MP) anför:

Bonus malus är en avgörande byggsten för den svenska klimatpolitiken. Effekten har varit väldigt positiv och Sverige tillhör därför världseliten vad gäller elektrifiering av transportsektorn. Miljöpartiet har varit med och förhandlat fram systemet i regering och ställer sig därför bakom förändringarna som föreslås. Jag och mitt parti menar dock att systemet behöver uppdateras och skärpas ytterligare. Med dagens system går reformen back och nya pengar behöver skjutas till gång på gång. Om malusnivåerna hade skärpts ytterligare hade mer pengar kunnat tillföras automatiskt. Samma sak gäller bonusen, så snart som möjligt bör hybrider tas bort ur systemet och fler bilar bör beläggas med malusskatt. Dessa förändringar hade även kraftigt ökat miljöstyrningen i bonus malus. Med detta sagt ställer jag mig bakom regeringens förslag i propositionen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2021/22:91 Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

Följdmotionerna

2021/22:4401 av Eric Westroth m.fl. (SD):

1. Riksdagen avslår proposition 2021/22:91.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa bonus malus och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4404 av Niklas Wykman m.fl. (M):

Riksdagen avslår proposition 2021/22:91 Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i
vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 9 a § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.**9 a §¹**

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 april 2021 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

Första stycket gäller inte för fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol.

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juni 2022 eller senare ska, i stället för vad som sägs i 9 § om koldioxidbeloppet, andra stycket gälla under tid som infaller under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Koldioxidbeloppet är för ett skatteår summan av

– 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och

– 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2. För fordon som blivit skattepliktiga för första gången före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

¹ Senaste lydelse 2021:164.