**Bonusmalus-systemet behöver ses över**

Många samhällstrender pekar mot att behovet av transporter kommer att fortsätta öka. E-handel skapar större behov av varutransporter, inte minst med mindre fordon. Samtidigt väljer alltfler människor att arbetspendla vilket också underlättar för företagen att hitta rätt kompetens. För människor på landsbygden är samtidigt biltransporter helt avgörande för att kunna leva ett normalt liv. Rörlighet är en förutsättning för att klara jobb och välfärd samtidigt som hela landet kan leva.

Samtidigt som transporterna ökar har utsläppen från vägtrafiken, i form av växthusgaser och kväveoxider, minskat markant sedan 1990. Det finns ingen motsättning mellan ökad mobilitet och bättre miljö.

Genomtänkta lagar och regler kan påverka utvecklingen positivt. Ett exempel på när det tyvärr gått lite fel är Bonus-malus-systemet som infördes 2018. Det är i korthet en skattemodell för att belöna nya fordon med mycket låga utsläpp och att öka beskattningen för alla andra nya fordon. De som köper en ny bil med låga utsläpp får en bonus på 60 000 kronor, medan den som köper ett fordon som släpper ut mer får högre skatt. Det kan verka sympatiskt, men det finns några grundläggande problem.

För det första är systemet överfinansierat. Staten tar in långt mycket mer i skatt (malus) än vad som betalas ut i bonus. Så styr man inte mot bättre miljö, utan bara ökar det totala skattetrycket.

Ett andra problem är att endast nya fordon omfattas av systemet. I värsta fall skapar detta inlåsningseffekter där både företag och privatpersoner avstår från att köpa nya säkrare och mer miljövänliga fordon.

För det tredje slår systemet hårt mot de som behöver ett större fordon av olika skäl. Ingen hänsyn tas till vilken kapacitet att transportera människor eller varor som ett fordon har. En familj som kanske behöver en större bil har många gånger inget alternativ. En person med funktionshinder som behöver ett större fordon drabbas också. På samma sätt straffas lätta transportbilar och mindre lastbilar som ofta är det enda alternativet vid mindre transporter. Även kollektivtrafik och taxi drabbas. Detta är ett tydligt exempel på hur feltänkta regelverk straffar vissa transportbehov utan att styra mot bättre miljö.

Under sommaren blossade en diskussion upp om hur en ny beskattningsmodell som träder i kraft den 1 september kraftigt skulle höja skatten på nya husbilar. Effekten riskerade att bli att man skulle bromsa försäljningen av nya säkrare och mer miljövänliga husbilar, samt att de som i god tro ändå köpt en ny husbil skulle drabbas av en skattechock. Sedan dess har staten, i form av Transportstyrelsen, meddelat att ingen sådan förändring kommer att ske. Istället kommer man att göra en skälighetsbedömning vid beräkning av skatt, en beräkningsmodell som har stöd i lag. Som det verkar kan husbilsägarna andas ut.

Frågan är varför inte samma princip skulle tillämpas för andra fordon som lätta lastbilar? De tillför stora värden i samhället och är en förutsättning för jobben och välfärden. Generella styrmedel är bättre än de som bara försvårar situationen för de människor och de branscher som är i behov av lite större fordon. Behovet av transporter kommer att öka, och politiken måste ta hänsyn till detta. Hela systemet med Bonus-malus behöver en översyn för att få bort oönskade effekter.

Jan Ericson, Sofia Westergren, Lars Beckman, Kjell Jansson

Riksdagsledamöter (M) och initiativtagare till Riksdagens Bilnätverk