

Motion till riksdagen 2005/06:Sk6

**av Lennart Hedquist m.fl. (m)
med anledning av prop. 2005/06:65**

Ny vägtrafikskattelag, m.m.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering mellan bensin- och dieseldrivna fordon vad gäller skattereglernas utformning.
2. Riksdagen beslutar att fordonsbeskattningen av lätta bussar och lastbilar skall återgå till den nivå som gällde före den 1 januari 2006.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lätta lastbilar.

Regeringens förslag i korthet

Regeringen föreslår att fordonsskatten för personbilar läggs om till att vara baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt från och med modellår 2006 och framåt samt för personbilar av tidigare modellår som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Övriga fordon föreslås kvarstå i dagens viktbaserade fordonsskattesystem.

Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett grundbelopp på 360 kronor per år och ett koldioxidbelopp på 15 kronor per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer per år. För fordon som drivs med dieselloja föreslås att skatten beräknas genom att summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,5.

Därtill föreslås dels att definitionen av personbil ändras till att även omfatta husbilar, dels att personbilar definitionsmässigt delas in i personbilar klass I och personbilar klass II, där personbilar klass II utgör husbilar och personbilar klass I övriga personbilar. Den koldioxidbaserade fordonsskatten föreslås endast omfatta personbilar klass I.

Fel! Okänt namn på

Vår principiella ståndpunkt

Hela transportsektorn behöver utvecklas i en mer miljövänlig riktning. Transporter i sig är nödvändiga och vi tror inte att lösningen ligger i att dramatiskt minska dem utan i stället se till att transporternas miljöbelastning minimeras.

Rätt utformade kan skatter användas för att främja miljövänligare transporter av gods och människor. Det är viktigt att i sammanhanget påpeka att skatternas utformning inte får leda till försämrade kommunikationer. Ur ett legitimitetsperspektiv är det också viktigt att det finns en tydlig koppling mellan effekter på miljön och skattereglernas utformning. Vi anser att det är kontraproduktivt att använda sig av miljöfrämjande argument för att öka de statliga intäkterna eller köpa sig politiskt stöd.

Under senare tid har vi tyvärr sett hur den politiska kohandeln inom vänsterkartellen exempelvis resulterat i skatt på flygbiljetter, trängselskatter i Stockholm och kraftigt ökade skatter på drivmedel. I dessa fall, och fler därtill, har vi sett hur åtrån till makten och ständigt ökade behov av utgiftsökningar har skylts med nödortfoga miljöargument. Det är ofrånkomligt att politiska åtgärder måste vidtas för att värna vår miljö, men förtroendekapitalet för sådana åtgärder eroderar hos medborgarna som ett resultat av vänsterkartellens politik.

Vi ställer oss tveksamma till om en övergång från viktbaserad till koldioxidbaserad fordonsbeskattning är rätt väg att gå. Regeringens förslag förbiser behovet av ökad trafiksäkerhet till förmån för miljön. Trafiksäkrare fordon innebär generellt ökad vikt, vilket i sin tur kräver starkare motorer. Att ensidigt fokusera på utsläppen utan att ta trafiksäkerhetsaspekten i beaktande riskerar att leda till försämrad trafiksäkerhet jämfört med andra beskattningsmodeller. En alternativ väg till regeringens ensidigt miljörelaterade förslag till fordonsbeskattning hade varit att i högre utsträckning ta hänsyn till fordonens trafiksäkerhetsprestanda, anser vi. Det är också tveksamt om regeringens förslag till utökad beskattning av fordon med koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer per år är rätt. Ytterligare en invändning är att fordonsbeskattningen inte tar hänsyn till den faktiska miljöpåverkan som fordonen medför. Ett fordon med högre utsläpp per kilometer kan i det individuella fallet användas i mindre utsträckning än ett fordon med lägre utsläpp per kilometer, vilket leder till att den föreslagna beskattningen inte träffar den reella miljöpåverkan.

Vi anser att den allmänna bilfientligheten inom vänsterkartellen lyser igenom och därför bör regeringens förslag förbättras i några avseenden.

Fordonsskattens utformning

Grundbeloppet

Regeringen anser att ”fordonsskatten är en viktig och stabil intäktskälla för staten” och att det därför inte går att göra fordonsskatten helt koldioxidbase-

rad. Därför bör ett fiskalt grundbelopp ingå, för att skattebasen inte skall erodera.

Utan att motsätta oss förslaget i sak noterar vi dock att vad regeringen egentligen säger är att bilarna inte kan tillåtas bli alltför rena. Då skulle nämligen staten gå miste om intäkter.

En miljö- och bränslefaktor för dieselfordon

Regeringen föreslår att det fiskala grundbeloppet och koldioxidbeloppet skall multipliceras med en miljö- och bränslefaktor på 3,5 för dieseldrivna fordon.

Vi anser att skattesatserna skall vara teknikneutrala för fordon och drivmedel som används av diesel- respektive bensindrivna fordon. Teknikutvecklingen har gått framåt när det gäller att utveckla avgasrening för båda fordonskategorierna. Inte minst har ny teknik möjliggjort väsentligt minskade partikelutsläpp från dieseldrivna fordon. Vänsterkartellens ensidiga motstånd mot dieseldrivna fordon riskerar att leda till att teknikutvecklingen motverkas.

I sammanhanget bör nämnas att regeringen anför att kostnaderna för drivmedel utgör en stor del av kostnaderna för den yrkesmässiga tunga trafiken som ett argument mot att införa koldioxidbaserad beskattning av tunga bussar och lastbilar. Då insikter i företagandets villkor knappast kan sägas präglade vänsterkartellens politik vill vi poängtera att kostnaderna för drivmedel utgör en stor kostnadspost för omfattande delar av näringslivet vid sidan av den tunga trafiken. Många småföretagare är beroende av personbilar (taxi, budbilar etc.) eller lätta bussar och lastbilar (hantverkare, bussbolag, speditorsföretag etc.) i sin verksamhet. Att straffbeskatta dieseldrivna fordon på det sätt som regeringen föreslår motverkar därför småföretagsamheten.

Vi anser att en harmonisering bör ske av fordonsbeskattningen mellan diesel- och bensindrivna fordon.

Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonskatten

Det är endast personbilar som omfattas av regeringens förslag eftersom uppgifter om koldioxidutsläpp saknas för övriga fordon. Trots det eftersatta kunskapsläget anser sig regeringen tvungen att chockhöja fordonsbeskattningen för lätta bussar och lastbilar i årets budgetproposition.

Vi motsatte oss regeringens höjning av fordonskatten för lätta bussar och lastbilar och vill passa på att göra det även här.

Lätta lastbilar har en lägre fordonskatt än motsvarande personbil. Det är en riktig differentiering, eftersom lastbilen används i huvudsak för arbetsuppgifter och därtill har ett begränsat kupéutrymme. Fordonskatt höjningarna för lätta lastbilar motiveras med att man vill minska fusk som sker genom omregistrering av personbilar till lätta lastbilar. Vi anser att då flertalet fordonsägare är laglydiga skall dessa inte straffas för att ett fåtal fuskar.

Fel! Okänt namn på

Vid en omregistrering av dieselpersonbil till lätt lastbil minskar fordonsskatten radikalt. Att då föreslå en skattehöjning på alla lätta lastbilar med 60 procent varken löser problemet eller är en åtgärd i rätt riktning. Det stora flertalet lätta lastbilar som finns på marknaden blir drabbade av fordonsskattehöjning på grund av att en minoritet fuskar.

Fusket består i att man monterar ett galler bakom förarsätet i en personbil och sedan registreringsbesiktigar den som en lätt lastbil. Problemet med dagens system är att det inte finns några lagregler mot dem som utstuderat utnyttjar denna lucka i lagen.

Vi anser att det vore en mycket enkel åtgärd att införa bötesbelopp för dem som färdas med uttaget galler i kupéutrymmet. Vidare anser vi att det norska systemet med gröna registreringsplåtar för lätta lastbilar är bra. Om färgen på registreringsskyltar skiljer sig mellan personbil och lätt lastbil så ser polisen enkelt om fordonet är byggt för att vara lätt lastbil eller inte. Att införa dessa enkla regler innebär att samtliga fordonsägare inte behöver straffbeskattas genom att man generellt höjer fordonsskatten för lätta lastbilar.

Stockholm den 25 januari 2006

Lennart Hedquist (m)

Ulf Sjösten (m)

Maud Ekendahl (m)

Henrik Westman (m)

Stefan Hagfeldt (m)

Anna Lilliehöök (m)