

Motion till riksdagen 2005/06:Sk7

av **Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström**
(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 anføres 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.

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. Vänsterkartellens dieselmotstånd innebär även att man inte ser möjligheten till att minska koldioxidutsläppen på ett enkelt sätt. En diesebil släpper ut cirka 20 procent mindre koldioxid per mil. I Europa är i dag ungefär varannan bil som säljs en diesebil. Under 2004 var andelen diesebilar i Sverige endast 8 procent. Under 2005 ökade andelen marginellt till 10 procent. Det finns ett stort intresse bland svenska folket för att köra diesebil men tyvärr motarbetas detta av de skatteregler som vänsterkartellen infört.

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

Fel! Okänt namn på

tunga trafiken. Många småföretagare är beroende av personbilar (taxi, budbilar etc.) eller lätta bussar och lastbilar (målare, bussbolag, speditörsföretag 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 och därför måste beskattningen av dieselfordon sänkas.

Fordon som inte omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten

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 fordonsskatten för lätta bussar och lastbilar och vill passa på att göra det även här.

Lätta lastbilar har en lägre fordonsskatt än motsvarande personbil. Det är en riktig differentiering, eftersom lastbilen används i huvudsak för arbetsuppgifter och därtill har ett begränsat kupéutrymme. Fordonskatteshöjningarna för lätta lastbilar motiveras med att man vill minska fuskets 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.

Vid en omregistrering av dieselpersonbil till lätt lastbil minskar fordonsskatten radikalt. Att då föreslå en skatteshöjning 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 fordonsskatteshöjning på grund av att en minoritet fuskar.

Fuskets 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 1 februari 2006

Jan-Evert Rådström (m)

Elizabeth Nyström (m)