



Trängselskatt för miljöbilar

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag (prop. 2008/09:12) att miljöbilsundantaget i lagen (2004:629) om trängselskatt ska upphöra att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. För bilar som är undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan också är införda i vägtrafikregistret, ska undantaget fortsätta att gälla fram till den 1 augusti 2012. Utskottet avstyrker de motioner som har väckts i ärendet. Till betänkandet har lämnats två reservationer (s och v).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	6
Reservationer	8
1. Trängselskatt för miljöbilar (s)	8
2. Trängselskatt för miljöbilar (v)	9
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	11
Propositionen	11
Följdmotionerna	11
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	12

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Trängselskatt för miljöbilar

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:12 och avslår motionerna 2008/09:Sk1 yrkandena 1–3, 2008/09:Sk2 och 2008/09:Sk3.

Reservation 1 (s)

Reservation 2 (v)

Stockholm den 13 november 2008

På skatteutskottets vägnar

Lennart Hedquist

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Olovsson (s), Lennart Sacrédeus (kd), Fredrik Schulte (m), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Åke Sandström (c), Helena Leander (mp) och Agneta Berliner (fp).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2008/09:12 Trängselskatt för miljöbilar och tre motioner som väckts med anledning av propositionen. Regeringens förslag till riksdagsbeslut redovisas i bilaga 1. Regeringens förslag till lagtexter återges i bilaga 2.

Bakgrund

Under försöksperioden för trängselskatt i Stockholm den 3 januari–31 juli 2006 undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När trängselskatten sedan återinfördes stadigvarande den 1 augusti 2007 behölls undantaget, men begränsades till att gälla under en övergångsperiod.

Miljöbilsundantaget omfattar bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol eller med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, se 5 § 4 lagen (2004:629) om trängselskatt. Undantaget upphör att gälla den 1 augusti 2012. I praktiken upphör undantagets betydelse emellertid redan en månad tidigare, på grund av att trängselskatt inte tas ut alls under juli.

En av regeringen utsedd förhandlingsman har haft i uppdrag att bland annat utvärdera hur trängselskatt kan vara en del av finansieringen av väginfrastrukturen i Stockholms län. Förhandlingsmannens uppdrag har slutrapporterats den 19 december 2007 i form av en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen om en samlad trafiklösning. Förslagen innefattar bl.a. att det nuvarande undantaget från skatteplikt för miljöbilar ska upphöra att gälla vid årsskiftet 2008/2009. För befintliga miljöbilar föreslås undantaget fortsätta att gälla till 2012.

I en promemoria från Finansdepartementet den 18 juni 2008, Nya regler om trängselskatt (dnr Fi2008/3996), föreslås utifrån överenskommelsen vissa ändringar i lagen om trängselskatt. Promemorians förslag har remissbehandlats. Propositionen tar upp promemorians förslag såvitt avser trängselskatt för miljöbilar.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det s.k. miljöbilsundantaget i lagen (2004:629) om trängselskatt ska upphöra att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. För bilar som är undantagna från skatteplikt före den

1 januari 2009 och som dessförinnan också är införda i vägtrafikregistret, föreslås att undantaget ska fortsätta att gälla fram till den 1 augusti 2012. Befintliga miljöbilar påverkas därmed inte av förslaget.

Förslaget om förtida upphörande av miljöbilsundantaget och om övergångsregel omfattar även efterkonverterade bilar. Uppgift om godkänd registreringsbesiktning avseende efter konvertering måste ha förts in i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 för att övergångsregeln ska omfatta en efterkonverterad bil.

Utskottets överväganden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag om ändring vad avser undantaget från trängselskatt för miljöbilar och avslår motionerna.

Propositionen

I propositionen föreslås att miljöbilsundantaget från trängselskatten ska upphöra att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. För bilar som är undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan också är införda i vägtrafikregistret, föreslås att undantaget ska fortsätta att gälla fram till den 1 augusti 2012.

Enligt propositionen har det under 2007 skett en kraftig ökning i Stockholmstrafiken av antalet personbilar som omfattas av miljöbilsundantaget. Den andel som sådana bilar utgör av det totala antalet bilar i Stockholms län är också väsentligt större än motsvarande andelar för andra län. Det ökade antalet undantagna personbilar och den redan nu stora andelen passager med sådana bilar riskerar att underminera trängselskattens primära syfte att leda till minskad trängsel.

Undantaget innebär vidare en risk för att skatteintäkterna minskar. Intäktsbortfallet på grund av de i dag undantagna fordonen kan enligt regeringens beräkningar, vid antagande om att fordonen skulle användas i Stockholmstrafiken även om undantaget inte fanns, bedömas uppgå till 30–40 miljoner kronor per år. Detta motsvarar 4–5 % av de totala intäkterna. Med minskade intäkter skulle också de medel som kan finansiera satsningar på t.ex. körfält för kollektivtrafik och annan väginfrastruktur minska.

Med hänsyn till vikten av förutsebarhet för dem som anskaffat undantagna miljöbilar eller efterkonverterat bilar före den 1 januari 2009 bör dessa bilar inte omfattas av inskränkningen i miljöbilsundantaget.

Motionerna

I motion 2008/09:Sk1 av Lars Johansson m.fl. (s) yrkas att propositionen ska avslås (yrkande 1). Vidare föreslås (yrkande 2) ett tillkännagivande till regeringen med innebörd bl.a. att grunden för miljöbilsundantaget har ett fortsatt berättigande för att stimulera fordonsteknikens utveckling, vilket talar för att miljöbilsundantaget bör finnas kvar. Enligt motionen (yrkande 3) har satsningarna på en utökad kollektivtrafik inte varit tillräckliga. Sådana åtgärder är enligt motionärerna nödvändiga annars riskerar undantaget för miljöbilar att leda till en successivt ökande trafik i takt med att antalet avgiftsbefriade miljöbilar ökar. Motionärerna föreslår ett tillkännagivande härom till regeringen.

Även i motion 2008/09:Sk2 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) yrkas att propositionen ska avslås. Miljöbilsundantaget bör enligt motionärerna behållas till 2012, eftersom undantaget är bra för miljön, luften och hälsan i Stockholm.

I motion 2008/09:Sk3 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkas att miljöbilsundantaget ska upphöra att gälla ett halvår senare än vad regeringen föreslår. Den av regeringen föreslagna tidpunkten för avskaffandet av miljöbilsundantaget innebär att riksdagens beslut kommer att tas nära årsskiftet. Svårigheter kan därvid enligt motionärerna uppkomma med att kommunicera beslutet med allmänheten, som därmed ges små möjligheter till betyendeförändringar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att det ökande antalet undantagna personbilar och den redan nu stora andelen passager med sådana bilar riskerar att underminera trängselskattens primära syfte att leda till minskad trängsel. Utskottet delar regeringens bedömning att miljöbilsundantaget bör avskaffas tidigare än vad som var planerat. Den föreslagna övergångsbestämmelsen medför även att bestämmelserna är förutsebara för bilisterna, eftersom miljöbilar som anskaffats eller efterkonverterats och införts i vägtrafikregistret före den 1 januari 2009 har undantagits.

Utskottet tillstyrker propositionen och avstyrker motionerna.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Trängselskatt för miljöbilar (s)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s),
Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Britta Rådström (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) avslår regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt samt

b) tillkännager för regeringen vad som i reservationen anförs om undantag från trängselskatt för miljöbilar och satsningar på utökad kollektivtrafik.

Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Sk1 yrkandena 1–3 och 2008/09:Sk2 samt avslår proposition 2008/09:12 och motion 2008/09:Sk3.

Ställningstagande

Efter tre propositioner på två år har regeringen fortfarande inte helt kommit fram till hur trängselskatten ska fungera. Nya skatteregler och ändrade undantag tillkommer fortlöpande. Vi socialdemokrater menar att regeringen måste bereda sina ärenden bättre, lägga fram färdiga propositioner, ha sammanhållna och tydliga regelverk samt inte ändra i dessa efter kort tid. Att efter ett och ett halvt år ta bort miljöbilsundantaget för nyinköpta miljöbilar är inkonsekvent och skapar ryckighet. Skatteregler måste vara hållbara över en längre tid.

Miljöbilssatsningen har varit en del av den svenska miljöpolitiken. När nu väsentliga delar av denna avvecklas är framtiden osäker för den fortsatta miljöanpassningen. Sverige har en ovanligt hög medelålder på sin bilpark och att fasa ut gamla miljöskadliga bilar och ersätta dessa med rena, moderna bilar bör vara en prioriterad åtgärd. Osäkerhet inför vilka regler som gäller för dagen och framöver kommer att bromsa intresset för miljöbilar hos både konsumenter och producenter.

Miljöbilsundantaget bör inte upphöra att gälla den 1 januari 2009. Miljöbilsundantaget har ett fortsatt berättigande för att stimulera fordonsteknikens utveckling. Undantaget för miljöbilar har också varit av stor betydelse för att öka miljöbilsförsäljningen, etablera fler tankställen för för-

nybara drivmedel och minska personbilstrafikens nettotillskott av koldioxid. För att den tekniska utvecklingen på miljöbilsområdet ska fortsätta hålla ett högt tempo krävs dock att lagstiftningen är drivande. Nya miljöbilar har en successivt lägre klimatpåverkan. Detta faktum talar också emot att ta bort undantaget för nya miljöbilar samtidigt som undantaget för ”sämre” miljöbilar finns kvar. Vidare kan konstateras att förslaget är negativt för både byte av miljöbilar och försäljning av begagnade miljöbilar. En minskad nybilsförsäljning totalt sett är inte nödvändigtvis negativ, men när den framför allt sker inom områden där snabb teknisk utveckling skulle göra ett utbyte miljömässigt intressant, är det knappast lyckat. Definitionen av ”miljöbil” bör dock utvecklas och få en skärpning så att den exempelvis endast gäller för bilar som inte drivs med fossila bränslen. Det är också en dålig pedagogik om stora bensinslukande stadsjeepar och liknande fordon, med hög klimatpåverkan och stor trängseffekt, har fortsatt skattebefrielse t.o.m. 2012. Skattebefrielsen gäller om de bara har någon form av hybridteknik eller kan framföras med etanol. Dessa bilar utgör inte någon större del av den totala trafikmängden, men det är ändå angeläget att fasa ut undantaget för dem.

Vi socialdemokrater har ingen annan uppfattning än regeringen om att undantaget givetvis ska vara tidsbegränsat utifrån nuvarande förutsättningar. Vi betonar givetvis också vikten av andra, kompletterande åtgärder för att personbilstrafiken ska minska, så att inte undantaget för miljöbilar leder till en successivt ökande trafik i takt med att antalet avgiftsbefriade miljöbilar ökar. Sådana åtgärder har endast delvis genomförts. Satsningarna på en utökad kollektivtrafik har inte varit så omfattande som vore önskvärt. Dessa har dessutom minskats när det ursprungliga Stockholmsförsoket övergick i det nuvarande trängselskattesystemet.

Oberoende av vad som anförts om att undantaget ska vara tidsbegränsat måste vi fortsätta att tänka framåt. Enligt uppgift kommer det kring år 2010–2012 att komma nya typer av miljöbilar på marknaden i form av nästa generations elbilar samt vätgas- och bränslecells-bilar. Då behövs en diskussion om att eventuellt också efter år 2012 ha möjlighet att gynna dessa fordon, i synnerhet som de så starkt bidrar till inte bara en minskad global klimatpåverkan, utan också till en väsentligt förbättrad innerstadsluft.

2. Trängselskatt för miljöbilar (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt, med den ändringen att i ikraftträdande bestämmelsen uttrycket ”1 januari 2009” byts ut mot ”1 juli 2009”,

2. lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:Sk3, bifaller delvis proposition 2008/09:12 och avslår motionerna 2008/09:Sk1 yrkandena 1–3 och 2008/09:Sk2.

Ställningstagande

Vänsterpartiet sympatiserar i grunden med regeringens förslag vad gäller avskaffandet av miljöbilsundantaget. Eftersom andelen miljöbilar som nu färdas in till staden har ökat i sådan stor omfattning, riskerar syftet med miljöbilsundantaget att försvinna. Om miljöbilsundantaget behålls skulle det kunna leda till ökad trängsel och en ökad mängd trafik i en situation där det redan i dag råder kapacitetsproblem.

Vi anser även att det är viktigt att de miljöbilar som redan är köpta ges en längre omställningstid innan även de ska betala trängselskatt. De skatteregler som finns måste vara långsiktiga för individen, och förändringar av regler måste därför kompenseras med undantag i tid.

Vänsterpartiet är emellertid mer tveksamt till själva tidpunkten för när miljöbilsundantaget kan avskaffas. Regeringen anser att det kan ske redan den 1 januari 2009. Med tanke på riksdagens handläggningstider för propositioner och utskottsbetänkanden kommer det faktiska beslutet i riksdagen att ske väldigt nära årsskiftet. Det kan därför vara svårt att kommunicera detta med allmänheten, som därmed ges små möjligheter till beteendeförändringar. Inköp av bil är för de flesta en lång process.

Mot bakgrund av det ovan anförda bör avskaffandet av miljöbilsundantaget ske ett halvår senare, dvs. det s.k. miljöbilsundantaget i lagen (2004:629) om trängselskatt ska upphöra att gälla den 1 juli 2009. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2008/09:12 Trängselskatt för miljöbilar:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
2. lag om ändring i lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.

Följdmotionerna

2008/09:Sk1 av Lars Johansson m.fl. (s):

1. Riksdagen avslår proposition 2008/09:12 Trängselskatt för miljöbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöbilsundantaget ska finnas kvar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om satsningar på och investeringar i kollektivtrafik i Stockholm.

2008/09:Sk2 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen avslår proposition 2008/09:12.

2008/09:Sk3 av Peter Pedersen m.fl. (v):

Riksdagen beslutar att det s.k. miljöbilsundantaget i lagen (2004:629) om trängselskatt ska upphöra att gälla den 1 juli 2009.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Skattepliktig är inte

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

4. bil som enligt uppgift i vägtrafikregistret är utrustad med teknik för drift

a) helt eller delvis med elektricitet eller annan gas än gasol, eller

b) med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.

2. För bil som före ikraftträdandet dels är införd i vägtrafikregistret, dels är undantagen från skatteplikt enligt 5 § 4, gäller 5 § i sin äldre lydelse till och med den 31 juli 2012.

¹ Senaste lydelse 2007:616.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:617) om
ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att lagen (2007:617) om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt ska utgå.