

## Motion till riksdagen 2005/06:Sk5

**av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp)  
med anledning av prop. 2005/06:65**

# Ny vägtrafikskattelag, m.m.

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår proposition 2005/06:65 i den del som avser nedsatt koldioxidbelopp för fordon som är utrustade med teknik för drift med alkohol eller gas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa miljöfaktor 1 för miljövänliga dieselfordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förnybara drivmedel permanent skall undantas från koldioxidskatt.

## Inledning

Globala klimatförändringar som orsakas av människan är ett av vår tids största miljöhot. Mängden koldioxid i luften har ökat med ungefär 30 procent sedan mitten av 1800-talet. Transportsektorn står i dag för drygt 30 procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser och är den sektor som ökar sina utsläpp mest. En stor del av detta består av vägtrafikens utsläpp av fossil koldioxid från bensin och diesel. Om vi ska uppnå det långsiktiga klimatmålet att temperaturen inte ska stiga med mer än 2 °C måste dessa utsläpp minskas kraftigt, vilket kräver att användningen av fossila bränslen minskar kraftigt.

Folkpartiet anser att Sverige behöver en tydlig strategi när det gäller att ställa om samhället till klimatvänliga transportsystem. I en sådan strategi ingår att styra både mot användning av alternativa bränslen och mot en lägre bränslekonsumtion för samtliga fordon. När man tar fram lagstiftningen på skatteområdet är det viktigt att denna är långsiktig och hållbar även vid nya tekniskprång. Vi anser därför att följande grundprinciper bör gälla:

- Skattelagstiftningen på bränsleområdet bör vara sådan att den gynnar övergång till icke-fossila bränslen.
- Fordonskatten bör däremot framför allt syfta till att gynna fordon med låg förbrukning av bränsle, ett bra mått på det är låga utsläpp av koldioxid.

Fel! Okänt namn på

## En koldioxidbaserad fordonsskatt för personbilar

Regeringen föreslår att fordonsskatten för personbilar ska göras om så att den baseras på koldioxidutsläpp i stället för på vikt. Detta är ett steg i rätt riktning. Det kommer att premiera både bränslesnålare fordon och utsläppsfria fordon som elbilar, vilket är positivt.

## Miljöfaktor för dieselfordon

Vi tycker det är olyckligt att regeringen inte redan nu inför en lagstiftning som likställer miljövänliga dieselfordon och bensinfordon. Vi anser att regeringen bör införa begreppet miljöfaktor 1 när det gäller dieselmotorer. Denna skall gälla för moderna dieselmotorer med låga utsläpp av partiklar och kväveoxider. Dessa fordon skall icke belastas med den 30 procent högre fordonsskatt som regeringen föreslår för dieselmotorer jämfört med bensinfordon, utan ha en multiplikationsfaktor 1 i stället för 1,3 vid beräkningen av fordonsskatten. Regeringen bör uppdraga åt Vägverket att snarast ta fram kriterierna för miljöfaktor 1 för dieselfordon.

## Beskattningen av fordon som kan drivas av alternativa drivmedel

Regeringen föreslår att *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* skall ha ett nedsatt koldioxidbelopp, 10 kronor per gram i stället för 15 kronor per gram för övriga fordon.

I dag finns det två typer av personbilar på marknaden som kommer att omfattas av denna regel, dels s.k. flexifuel-bilar som kan drivas av antingen ren bensin eller valfri blandning av bensin/etanol upp till 85 procent etanol (E85), dels s.k. bi-fuel-bilar som kan drivas av antingen ren bensin eller fordonsgas. Denna fordonsgas kan i sin tur vara naturgas eller biogas (eller en valfri blandning mellan dem).

Detta innebär att i stort sett alla bilar på marknaden i dag som kommer att omfattas av denna regel också går att köra på vanlig bensin. När dessa bilar körs på vanlig bensin uppnår man inga som helst miljövinster jämfört med vanliga bensinbilar.

Drygt 40 procent av Europas etanol och en fjärdedel av världens etanol produceras ur eten, som i sin tur produceras från råolja. Att använda fossil etanol i stället för bensin medför ingen som helst miljövinster. Så vitt vi vet används inte fossil etanol som fordonbränsle i Sverige i dag, men det kan

inte uteslutas att det kommer att bli så i framtiden om det införs ogenomtänkta styrmedel.

Etanol är inte i sig miljövänligare än bensin, fördelen är att med dagens teknik går det att framställa etanol ur biomassa. Men det går även att framställa dieselolja ur biomassa (syntetisk diesel, Fischer-Tropsch-diesel). Det kan inte uteslutas att det i framtiden utvecklas teknik för att på liknande sätt framställa syntetisk bensin ur biomassa. Det finns dock risk att den här typen av teknikbaserade styrmedel motverkar en sådan utveckling. Risken är att utveckling tar hänsyn till vad som står i lagen i stället för att bara se på vad som är miljömässigt bra och kostnadseffektivt. Lagar och regler på detta område bör ta fasta på konkreta miljöeffekter, som koldioxidutsläpp, och inte peka ut specifika tekniker.

I dag finns det ett lapptäcke med olika styrmedel med syfte att gynna bioetanol och biogas. Bioetanol och biogas är gynnade som drivmedel genom (en tidsbegränsad) befrielse från energiskatt och koldioxidskatt. Dessutom är denna typ av fordon gynnade genom undantag från trängselskatter i Stockholm, genom förmånligare parkeringsregler i en rad kommuner, genom gynnammare förmånsvärden, etc. Vi menar att ett sådant lapptäcke inte ger någon effektiv styrning, i stället bör man sträva efter att ha färre, enklare och mer heltäckande system. I det här fallet är styrningen på drivmedel bäst, eftersom den positiva miljöeffekten bara uppstår om rätt sorts drivmedel används.

Folkpartiet föreslår alltså att andra och tredje stycket i 2 kap. 9 § i regeringens förslag till vägtrafikskattelag skall utgå.

## Beskattning av förnybara drivmedel

I dag bygger beskattningen av förnybara drivmedel på tidsbegränsade undantag. Det ger ingen bra grund för investeringar i produktion av förnybara drivmedel. Det är viktigt att skattesystemet ändras så att det blir långsiktigt och bygger på hållbara principer, utan undantag. I väntan på en mer genomgripande reform borde det gå att redan i dag permanent befria förnybara drivmedel från koldioxidskatt. Detta bör ges regeringen till känna.

## Andra åtgärder för att minska biltrafikens klimatpåverkan

Vi har i olika sammanhang föreslagit en rad andra åtgärder för att minska biltrafikens klimatpåverkan. Vi vill öka möjligheten till låginblandning av förnybara bränslen i bensin och diesel (t.ex. etanol i bensin och FAME/RME i diesel). Det är också viktigt att miljövänliga alternativ, som syntetisk diesel, inte missgynnas som de görs i dag. För att uppnå detta måste det svenska miljöklassningssystemet ändras. Vi vill också införa ett miljöcertifierings-system för förnybara drivmedel för att säkerställa den totala miljönyttan. Se

**Fel! Okänt namn på**

våra motioner 2004/05:MJ2 och 2005/06:T7 där vi för fram dessa och andra förslag på detta område.

Stockholm den 31 januari 2006

*Anna Grönlund Krantz (fp)*

*Gunnar Andrén (fp)*

*Karin Pilsäter (fp)*

*Torkild Strandberg (fp)*

*Sverker Thorén (fp)*

*Marie Wahlgren (fp)*

*Gunnar Nordmark (fp)*

*Anne-Marie Ekström (fp)*

*Carl B Hamilton (fp)*

*Lennart Fremling (fp)*

*Anita Brodén (fp)*

*Heli Berg (fp)*