

Motion till riksdagen 2009/10:Sk310

av **Staffan Danielsson och Stefan Tornberg (c)**

Beskattning av Europadiesel som svensk diesel (mk 1)

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en likställdhet beskattningsmässigt mellan Europadiesel och mk 1-diesel.

Motivering

Rimligen finns det mycket som talar för att Sverige borde ha likvärdiga regler för beskattningen av olika dieselkvaliteter som övriga EU. Gränserna är öppna, och bilar, lastbilar och bussar rör sig ständigt över dem och drivs fortfarande i huvudsak med fossila drivmedel, även om de förnybara successivt ökar.

Sedan decennier tillbaka har dock den svenska dieselförsäljningen helt dominerats av en särskild miljöklassad diesel, mk 1. Den är placerad i lägsta skatteklass och tillverkas av några raffinaderier, främst av Preem. Konkurrensen och volymerna för denna raffinering är dock naturligen mindre än för Europadiesel i övrigt.

Inom EU i övrigt sker nu en övergång till en svavelfri Europadiesel som miljömässigt har förbättrats och närmat sig mk 1.

Statoil och andra bensinbolag argumenterar tillsammans med t ex Sveriges Åkeriförbund för att den nya Europadieseln skattemässigt ska jämföras med mk 1, enligt citatet nedan.

Från den 1 januari 2009 är det krav på att endast svavelfri Europadiesel, som innehåller max 10 ppm svavel, får säljas inom EU. Med modern avgasreningsteknik minskar utsläppen av reglerade emissioner väsentligt, vilket innebär att Europadieseln miljömässigt i stort är att jämföras med den svenska MK1. Europadieseln har dessutom ett högre energiinnehåll, vilket innebär att det går åt ca 3 % mindre diesel för att köra samma

Fel! Okänt namn på

sträcka. Idag återfinns Europadieseln i miljöklass 3 och beskattas med 38,6 öre mer per liter.

En diesel som är mer konkurrensutsatt och mer energieffektiv och som motsvarar den miljömässigt bästa dieseln MK1 bör ges samma beskattning som den. Svensk diesel MK1 var när den infördes 1991 världens renaste diesel och har varit viktig i Sveriges miljöarbete. Idag spelar MK1-dieseln inte längre samma avgörande roll. Den svavelfria europadieseln är ett fullgott alternativ till den svenska MK1 dieseln. Men den kan inte säljas på den svenska marknaden på grund av nuvarande dieselbeskattning som gör att den placeras i den sämsta miljöklassen.

Den svavelfria europadieseln är mer energieffektiv. Vi räknar med ca 3 % lägre bränsleförbrukning med svavelfri europadiesel jämfört med en MK1-diesel. Härtill kommer att våra inköspriser skulle förbättras om vi kunde handla på en europeisk marknad med många konkurrerande raffinaderier. Om svavelfri europadiesel skulle beskattas på samma sätt som den svenska MK1-dieseln är vår bedömning att det i dagsläget skulle innebära en prissänkning på ca 30 öre per liter.

Preem och några andra bolag argumenterar enligt citatet nedan – och med än fler argument på sin hemsida – för att skillnaderna i beskattning ska bestå.

Lång tid kvar innan alla gamla dieselfordon är utbytta

Av de svenska dieselfordonen var endast 3 procent utrustade med reningsutrustning/partikelfilter vid årsskiftet 2005/2006. Det betyder att nästan hela den svenska dieselvagnparken behöver köras på MK1 Diesel för att inte öka utsläppen av framför allt partiklar och kväveoxider.

Dieselmotorer som tillverkades före oktober 2005 är inte utrustade med reningsutrustning/partikelfilter som renar fordonets utsläpp. Motorer tillverkade efter oktober 2005 är så kallade Euro 4-motorer och klarar av att rena utsläppen effektivare än sina föregångare.

Livslängden på ett dieselfordon är ca 20 år för personbilar och cirka 10 år för tyngre fordon. När det gäller arbets- och entreprenadmaskiner är livslängden ca 20–25 år. Euro 4-motorer började produceras oktober 2005, vilket gör att det kommer att dröja innan fordonsparken är utbytt mot Euro 4-motorer eller bättre.

Entreprenadmaskiner, som används dagligen, har inte kommit lika långt när det gäller utveckling av motorer vilket innebär att det kommer att ta ytterligare längre tid innan maskinparken är utbytt. Entreprenadmaskiner står idag för 30 procent av den årliga dieselförbrukningen.

Vi bedömer att det verkar finnas goda skäl att minska skillnaderna i beskattning mellan mk 1 och den nya Europadieseln, och att riksdagen bör ge regeringen till känna att detta noga bör övervägas.

Stockholm den 29 september 2009

Staffan Danielsson (c)

Stefan Tornberg (c)