

Motion till riksdagen 2008/09:Sk473

av **Ann-Kristine Johansson och Lars Mejern
Larsson (s)**

Diesel som miljöalternativ

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om behovet av en översyn av skattelagstiftningen rörande dieselmotorer.

Motivering

Det finns en stor potential att minska Sveriges klimatpåverkan genom att påverka valet av nya bilar. Sverige har den mest bränsleslukande bilparken i EU och koldioxidutsläppen för nya bensin- och dieselmotorer ligger högt. Därför bör kravet på nya bilar vara bränsleeffektivitet för att därmed förbruka så lite bränsle som möjligt.

Andelen dieseldrivna bilar i nybilsförsäljningen har ökat kraftigt. Dagens beskattning av såväl diesel som drivmedel men även beskattningen av dieseldrivna fordon bör ses över. Det behövs incitament för att fler skall välja nya bränslesnåla, partikelrenade bilar fram till dess att nya bränslen finns tillgängliga i hela Sverige och att de räcker till.

Det behövs en klimatdifferentierad registreringskatt och en starkare differentiering av fordonsskatten för att snabbt få fram en bränslesnåla fordonspark i Sverige.

Oljekommissionen, som den tidigare socialdemokratiska regeringen tillsatte, föreslog i sin slutrapport bland annat:

- ? Utveckla incitament för bränslesnåla fordon och minskade utsläpp av koldioxid.
- ? Öka andelen moderna dieselfordon, då dieseltekniken är 25–30 procent energieffektivare än bensinmotorer.
- ? Successivt bör dieseltekniken förses med förnybara dieselbränslen som t.ex. syntetdiesel.

Fel! Okänt namn på

- ? Dieseln släpper dock för närvarande ut mer kväveoxider än bensinbilen. Detta måste åtgärdas genom bl.a. nya avgaskrav och bättre partikelfilter för att minska utsläppen av de farliga partiklarna.
- ? Betydligt effektivare lagstiftning när det gäller de tre huvudkomponenter som styr mot bränslesnålare fordon:
koldioxidbaserad fordonsskatt,
förmånsbeskattning av tjänstebilar som premierar bränslesnåla,
energi- och koldioxidbeskattning på bränslet.
- ? Bränsleeffektivitet bör ingå som ett viktigt krav när det gäller miljöklassning av bilar. För att en bil skall klassas som miljöbil är det rimligt att dess energieffektivitet är bättre än det motsvarande konventionella alternativet.
- ? Sverige bör pröva att införa ett konsumentanpassat energimärkningssystem för bilar av den typ som numera finns i Nederländerna och Storbritannien.

Problemet med utsläpp av farliga partiklar måste lösas, och vissa biltillverkare har tagit fram en teknik som innebär att en stor del av partiklarna filtreras bort ur avgaserna. Om partikelfiltren kommer till bred användning innebär det en drastisk förbättring av dieselbilarnas miljöprestanda och utsläppen av partiklar minskar. Ett kvarstående problem för dieselbilarna är utsläppen av kväveoxider och här utvecklas nu nya katalysatorer som testas i trafik.

Det behövs en teknikneutral beskattning, vilket innebär att man inte gör någon skillnad på vilket bränsle som fordonet drivs av utan att man endast beskattar fordonet efter vad det släpper ut för miljöfarliga avgaser. Men det är också viktigt att driva frågan om bättre rening av avgaserna för att minska farliga partiklar och kväveoxider.

I den borgerliga budgeten för 2008 höjdes skatten på diesel, vilket drabbade både åkerinäringen och kollektivtrafiken. Regeringen valde också att enbart höja skatten på de miljövänligare mk 1 och mk 2-klasserna av dieselolja. Det har inneburit att den miljöfarligare dieseln, mk 3, kunnat ta marknadsandelar. Vi socialdemokrater krävde att även skatten på mk 3-dieseln skulle höjas med 20 öre per liter.

Stockholm den 2 oktober 2008

Ann-Kristine Johansson (s)

Lars Mejern Larsson (s)