# Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att sätta elskatten för elbussar på samma nivå som för spårbunden kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

# Motivering

Eldrivna fordon har många fördelar – de är tysta, energieffektiva och utsläppsfria. Region Skåne har beslutat att all kollektiv trafik ska vara fossilbränslefri senast år 2020. Under 2019 blev statsbussflottorna i Landskrona, Ystad och Trelleborg fullt ut eldrivna. Inom en snar framtid kommer även stadsbussarna i Malmö att bytas ut från biogas­bussar till elbussar. Det totala antalet elbussar i Skåne kommer då att vara cirka 150. Förutom lägre kostnad för bränsle (energi) är också kostnaderna för service och under­håll av elfordon lägre än för konventionella fordon. En övergång till eldrivna bussar innebär alltså inte enbart stora fördelar i form av minskad miljöpåverkan, utan också en besparing av skatte­betalarnas pengar. Coronakrisen har orsakat stora förluster för kollek­tivtrafiken i Skåne. En nedsättning av elskatten till samma nivå som för spårbunden trafik är inte ens i närheten av att kompensera förlusterna, men kommer att vara en upp­muntrande signal att regeringen tror på kollektivtrafikens framtid.

Riksdagen antog 2017 ett nytt klimatpolitiskt ramverk om att utsläpp av koldioxid från inrikestransporterna ska minska med minst 70 procent fram till år 2030 jämfört med år 2010. Det är därför angeläget att riksdag och regering för en politik som innebär tydliga incitament att ställa om fordonsflottan. Mot den bakgrunden är det högst anmärk­ningsvärt att regeringen motarbetar omställningen till eldriven kollektivtrafik. Medan spårvagnstrafik och tunnelbana är befriade från elskatt tvingas elbussar betala 43 öre per kilowattimme.

Elskatten på 43 öre gör att en elbuss som går 8 000 mil årligen har en merkostnad på 340 000 under sin livslängd. För de 150 elbussar som planeras införas i Skåne inom tre år skulle merkostnaden bli drygt 50 miljoner kronor om vi räknar med en 10-årig livslängd för bussarna. Det finns ingen som helst anledning att på detta sätt prioritera spårbunden kollektivtrafik framför bussar. För att kollektivtrafiken på bästa sätt ska bidra till att uppfylla beslutet om att minska koldioxidutsläppen är det mest effektiva och snabbaste sättet att ställa om bussflottan till eldrivna bussar. Att i motsvarande omfattning bygga ut den spårbundna trafiken skulle både ta betydligt längre tid, och vara väsentligt mer kostsamt.

|  |  |
| --- | --- |
| Tobias Billström (M) |  |
| Boriana Åberg (M) | Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) |
| Anders Hansson (M) | Ulrika Heindorff (M) |
| Maria Malmer Stenergard (M) | Noria Manouchi (M) |
| Louise Meijer (M) | Hans Wallmark (M) |