

Motion till riksdagen 2005/06:Sk8

av **Lars Gustafsson m.fl. (kd)**
med anledning av prop. 2005/06:65

Ny vägtrafikskattelag, m.m.

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till trafikbeskattning som entydigt utgår från fordonens miljöpåverkande utsläpp.
2. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till lagstiftning med likvärdiga skattevillkor för bensin- respektive diesel- fordon.
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till lagstiftning som utvidgar den koldioxidbaserade fordonsskatten till att gälla fler personbilar av äldre modell.

2 Inledning

Kristdemokraterna välkomnar den närmare koppling av trafikbeskattningen till utsläppen av koldioxid som föreslås i föreliggande proposition. Den socialdemokratiska regeringen har dock valt att inte ta steget fullt ut och beskatta de faktiska utsläppen av koldioxid. I stället motverkas det grundläggande klimatpolitiska syftet genom att regeringen vill behålla sådana skattemässiga strukturer som på ett omotiverat sätt missgynnar ägandet och användandet av dieselfordon. Det socialdemokratiska intresset att generera skatteintäkter till statskassan motverkar den mer långtgående miljöstyrning som Kristdemokraterna efterfrågar.

Kristdemokraterna vill se en mer genomgripande omläggning av beskattning från fordonet till själva bränsleanvändningen. Principen att förorenaren ska betala förutsätter enligt Kristdemokraterna att det i högre grad är de faktiska utsläppen som beskattas. De ekonomiska styrmedlen måste utformas så att den uppsjö av bränslealternativ som finns eller som är på väg in på marknaden ges bättre förutsättningar att konkurrera utifrån sin grad av miljöpåverkan.

Mot bakgrund av klimatfrågans överordnade betydelse för miljö- och trafikpolitiken, behöver bland annat dieselns fördel jämfört med bensinen, vad

Fel! Okänt namn på

gäller koldioxidutsläpp, få större betydelse för trafikbeskattningen. Kristdemokraterna har därför under en rad år i riksdagen och gentemot Vägtrafikskatteutredningen varit pådrivande för att få till stånd en förändring i den skeva beskattningen av diesel kontra bensin respektive av ägande kontra användande av fordon. Regeringens proposition visar att det fortsatt kommer att finnas skäl att med kraft driva dessa frågor för att få till stånd en mer miljöriktig och rättvis vägtrafikbeskattning.

3 Dieselbilar mer koldioxideffektiva än bensinbilar

År 2004 var den officiella siffran för de genomsnittliga utsläppen för nysålda bilar i Sverige 197 gram per kilometer, vilket var den klart högsta siffran i Europa. De höga koldioxidnivåerna beror dels på att det i Sverige köps rymligare, säkrare och mer motorstarka bilar än genomsnittligt i Europa, dels på den låga andelen dieselbilar i Sverige. Under 2005 minskade dock koldioxidutsläppen per nysåld bil i Sverige betydligt.

En av de främsta orsakerna till sänkta koldioxidutsläpp är att försäljningen av dieselbilar ökat. En dieselbil är cirka 30 procent energieffektivare än en bensinbil och släpper ut cirka 20 procent mindre koldioxid per mil. I Europa är idag ungefär varannan bil som säljs en dieselbil. Under 2004 var andelen dieselbilar i Sverige endast 8 procent. Under 2005 ökade andelen till cirka 10 procent.

Fördelarna med diesel från klimatsynpunkt har länge motverkats av större utsläpp av hälsofarliga ämnen (kväveoxider, kolväten, partiklar, svavel). Dessa har dock stegvis sänkts kraftigt, och idag motsvaras utsläppsmängden från ungefär 100 moderna bilar den från en bil från 1970-talet. Dessutom introduceras nu i snabb takt partikelfilter för dieselbilar som gör att dessa bilar enligt Vägverket är ett "bra miljöval".

4 Beskatta utsläppen snarare än fordonstypen

Kristdemokraterna anser att beskattningen i så stor utsträckning som möjligt skall läggas på de utsläpp som faktiskt sker. Det förutsätter att beskattningen av fordonsägandet relativt sett minskar och beskattningen av utsläppen, det vill säga bränslekonsumtionen, relativt sett ökar. Det innebär att den miljömässigt motiverade skatteskillnaden mellan fordon, till exempel på grund av drivmedelstyp, bör minska.

Den fordonsbeskattning som det trots allt är motiverat att ha vid sidan av bränslebeskattningen ska enligt Kristdemokraterna entydigt utgå från den negativa miljöpåverkan de olika fordonen har. Det är väsentligt att då inte göra en generell åtskillnad av bensindrivna bilar och dieseldrivna bilar som inte är grundad i de faktiska utsläppen.

Den förändring av fordonsskatten som Kristdemokraterna eftersträvar, skulle göra det ekonomiskt lönsamt för fler att köpa dieselmotorer, vilket bidrar till att minska utsläppen av koldioxid.

För närvarande är energi- och koldioxidskatten 3,645 kronor per liter för dieselmotorer miljöklass 1 och 4,96 kronor per liter för bensin, miljöklass 1. Som regeringen framhåller i propositionen, motiverar detta i sig, enligt det socialdemokratiska fiskala synsättet, att fordonsskatten för dieseldrivna personbilar är högre än för bensindrivna i det nuvarande viktbaserade fordonsskattesystemet, i varje viktclass cirka 3,2 gånger högre.

Det gör att det finns en brytpunkt efter vilken det skattemässigt lönar sig att äga och köra en dieseldriven personbil jämfört med en bensindriven personbil.

Regeringen bedömer att en "teknikneutral beskattning" kräver att den olikformade drivmedelsbeskattningen får genomslag även i den koldioxidbaserade fordonsskatten. Regeringen anser att detta ska ske genom att fordonsskatten multipliceras även med en bränslefaktor på 2,7 som tillämpas i kombination med miljöfaktorn på 1,3, vilket ger en total multiplicering av fordonsskatten för dieselfordon med 3,5 jämfört med bensinfordon.

Kristdemokraterna anser att detta synsätt är kortsiktigt och i alltför hög grad grundat på fiskala hänsyn, det vill säga på vilka intäkter som kan genereras för staten. Förekomsten av en sådan skattemässig brytpunkt, efter vilken det blir lönsamt eller olönsamt att äga en viss typ av fordon, bör undvikas eftersom trafikens miljöpåverkan inte styrs av sådana individuella brytpunkter.

Att miljöstyrningen kommer i andra hand tydliggörs särskilt av att också fordonsskattens rent fiskala grundavgift på 360 kronor om året, som tas ut av alla personbilar oavsett koldioxidutsläpp, föreslås multipliceras med 3,5 för dieselmotorer.

Vägrafikskatteutredningen har i SOU 2004:63 lagt fram principer för en beskattning av drivmedel och fordon som innebär att skatten på bensin och diesel på sikt likställs enligt objektiva kriterier. Dessa förslag bör realiseras, med viss modifikation vad gäller yrkestrafiken.

Kristdemokraterna beklagar att regeringen i föreliggande proposition inte gjort mer för att eftersträva en vägrafikbeskattning som utgår från de faktiska utsläppen.

Därför bör riksdagen begära att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på lagstiftning om en trafikbeskattning som dels entydigt utgår från fordonens miljöpåverkande utsläpp, dels innebär likvärdiga villkor för bensinrespektive dieselfordon.

5 Hanteringen av äldre fordon

Från såväl klimatsynpunkt som av andra miljö- och hälsoskäl är det angeläget att i en hög takt fasa ut de bränsletörstiga äldre personbilar som saknar modern reningsteknik. Likaså är det viktigt att effektivt prissätta också dessa äldre fordons koldioxidutsläpp.

Fel! Okänt namn på

5.1 Fler fordon bör kunna ingå i nya fordonsskatten

Enligt propositionens förslag ska den koldioxidbaserade fordonsskatten gälla för personbilar av modellår 2006 eller senare samt för personbilar som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Övriga fordon föreslås kvarstå i dagens viktbaserade fordonsskattesystem. Som motiv för att begränsa miljöstyrningen anför regeringen att koldioxidavgift saknas för fordon av äldre modell.

För att optimera skattens miljöstyrande effekter anser Kristdemokraterna att ambitionen bör vara att så få personbilar som möjligt blir kvar i det vikt-baserade systemet fordonsskatt. Det bör därför eftersträvas en teknisk lösning av det informationsproblem som regeringen pekar på. Vägverket besitter även för äldre fordonmodeller mycket omfattande information om bränsleförbrukning och utsläppsnivåer som bör kunna användas för detta ändamål.

Kristdemokraterna föreslår därför att riksdagen begär att regeringen ska återkomma med förslag till lagstiftning som utvidgar den koldioxidbaserade fordonsskatten till att gälla fler personbilar av äldre modell.

5.2 Tillfälligt höjd skrotningspremie

En viktig orsak till utsläppsnivåernas storlek är åldern på fordonet. Sverige har näst Grekland Europas äldsta bilpark, och trots nybilsförsäljningens uppgång kommer det att dröja många år, oavsett lagstiftning om utvidgat producentansvar, innan de gamla, mer miljöstörande bilarna försvinner från vägarna.

Kristdemokraterna vill på grund av den höga åldern på svensk fordonspark föreslå en kraftigt höjd skrotningspremie för bilar äldre än 1989 års modell. Enligt den utredning som gjordes om skrotningspremien (SOU 1997:126) torde en kraftig höjning, även under en begränsad period, innebära att många gamla bilar med dåliga säkerhets- och miljöegenskaper försvinner ur trafik ganska snabbt.

Sverige har än så länge en bilskrotningsfond för finansieringen av skrotning. Kristdemokraternas förslag är att under en period av fem år höja skrotningspremien till 3 000 kronor för bilar som släppts ut på marknaden före 1989. Eftersom förslaget begränsar perioden med höjd premie, och på sikt minskar kostnaderna kopplade till bilskrotningskampanjer m.m., bör detta vara möjligt att finansiera genom bilskrotningsfonden.

Stockholm den 1 februari 2006

Lars Gustafsson (kd)

Per Landgren (kd)

Maria Larsson (kd)

Annelie Enochson (kd)

Else-Marie Lindgren (kd)

Mats Odell (kd)

Stefan Attefall (kd)

Lars Lindén (kd)

Mikael Oscarsson (kd)