

Remissvar ändring av trängselskattelagen Dnr Fi2008 3996

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken. Trängselskatterna är en av dessa viktiga styrmedel. Gröna Bilister har tidigare lämnat remissvar till finansdepartementets promemoria om "Vägavgift i form av trängselskatt" (datum 070321), samt Finansdepartementets promemoria "Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt" Fi2007/5088 (070829) som kan laddas ner från vår hemsida.

Vi har i dessa tidigare svar betonat att vi är positiva till utformningen av trängselskatten på flera punkter och att miljöbilar i en inledningsfas undantas från trängselskatten. Vi presenterar här vår syn på de förändringar som nu föreslås. Några av dessa ståndpunkter återfinns redan i tidigare remissvar.

Undantag för miljöbilar

Trängselskattens undantag för miljöbilar har varit av mycket stor betydelse för att öka miljöbilsförsäljningen, etablera fler tankställen för förnybara drivmedel och minska personbilstrafikens nettotillskott av koldioxid.

Gröna Bilister har därför varit starkt positiva till undantaget, men betonat att definitionen av miljöbilar behöver harmoniseras med den av regeringen och Vägverket i övrigt använda definitionen, samt att undantaget givetvis ska vara tidsbegränsat – den som väljer en miljöbil ska inte för evig tid vara ett skattemässigt frälse. Vidare har vi betonat vikten av andra, kompletterande åtgärder för att personbilstrafiken ska minska, så att inte undantaget för miljöbilar leder till en successivt ökande trafik i takt med att antalet avgiftsbefriade miljöbilar ökar. Vi beklagar att dessa åtgärder endast delvis genomförts – satsningarna på utökad kollektivtrafik, infartspark och liknande har inte varit så omfattande som vi önskat och dessutom minskats när Stockholmsförsöket övergick i mer permanenta trängselavgifter.

I promemorian föreslås nu att miljöbilsundantaget successivt fasas ut mellan åren 2009 och 2012. Miljöbilar som säljs eller byter ägare efter 1 januari 2009 föreslås förlora avgiftsbefrielsen, medan övriga miljöbilar föreslås behålla undantaget t o m 31 december 2012. Vi är positiva till en successiv utfasning av miljöbilsförmånen, men menar att den nu föreslagna ordningen är suboptimal eftersom:

- Ändrade ägandeförhållanden inte är någon god grund för att avgöra om en miljöbil ska beviljas undantag eller inte – att utgå ifrån miljönyttan, såsom Göteborgs stad gjort när man successivt blivit mer restriktiv med vilka bilar som ska ges undantag är bättre.
- Nya miljöbilar har en successivt lägre klimatpåverkan, men missgynnas av förslaget. Om exempelvis Saabs kommande etanolbilar får 20 procent lägre förbrukning och därmed klimatpåverkan, blir det märkligt att de inte undantas från avgiftsbefrielsen medan en mer miljöstörande befintlig Saab är fortsatt undantagen.

- Stora, bensinslukande SUV:ar och liknande fordon, med hög klimatpåverkan och stor trängseffekt, har fortsatt skattebefrielse till och med 2012 om de bara har någon form av hybridteknik eller kan framföras med etanol (och inte byter ägare tills dess). Dessa bilar utgör inte någon större del av den totala trafikmängden, men det är inte minst av pedagogiska skäl angeläget att snarast fasa ut undantaget för dem.

Vidare konstaterar vi att förslaget är fördelningspolitiskt negativt; i takt med att det kommer ut begagnade miljöbilar på marknaden kan kundgrupper som inte har råd att köpa ny bil välja miljöbil, men de får då inte undantag från trängselavgifterna – till skillnad från den som köpt ny miljöbil.

Vidare noterar vi att förslaget skulle innebära förstärkt incitament att *inte* köpa ny bil; den som t.ex. har en befintlig etanolbil med trängselskatteundantag t o m 2012 kommer att tänka sig för en extra gång innan hon eller han köper en ny etanolbil utan samma undantag. En minskad nybilsförsäljning totalt sett är inte nödvändigtvis negativ, men när den framför allt sker inom områden där snabb teknisk utveckling skulle göra ett utbyte miljömässigt intressant, är det knappast lyckat.

Vi noterar också att Promemorian är inte tydlig vad gäller efterhandskonverterade bilar, som förutspås stå för ett betydande tillskott av miljöbilar åren 2009-2012. Efter besiktning hos Bilprovningen klassas de som miljöbilar och är därmed inte nya bilar men väl nya miljöbilar. Enligt vårt förmenande bör de beviljas undantag från trängselskatten, i linje med vad Vägverket hittills angett, men detta måste förtydligas.

Sutligen noterar vi att det kring år 2010-2012 kommer att komma nya miljöbilstyper på marknaden, i form av nästa generations elbilar, vätgas- och bränslecells-bilar. Det kan vara relevant att också efter år 2012 ha möjlighet att gynna dessa fordon, särskilt som de så starkt bidrar inte bara till en minskad global klimatpåverkan utan också till en väsentligt förbättrad innerstadsluft.

Detta sammantaget innebär att Gröna Bilister föreslår en alternativ utfasning av miljöbilsundantaget, som börjar samma datum som föreslås i promemorian, men som fasar ut undantaget utifrån miljö- och hälsoprestanda. Det kan t.ex. ske enligt följande steg:

- 1) Samtliga miljöbilar som inte uppfyller Vägverkets miljöbilsdefinition, som ligger till grund för den statliga miljöbilspremierna. Detta gäller bl.a. stora SUV:ar med hybridteknik eller som kan framföras på etanol (2009).
- 2) Bilar som framförs med dubbdäck vintertid, i enlighet med Göteborgs stads restriktion (2009).
- 3) Bilar med förbrukning på motsvarande över 0,73 liter bensin per mil, den troliga gränsen för nästa miljöbilsdefinition vad avser förnybara drivmedel. Därmed avgiftsbeläggs bl.a. större etanol- och gasdrivna Saab och Volvo (2010).
- 4) Samtliga bilar med förbränningsmotor (2012).

Vi förutsätter att undantaget kombineras med en fortsatt och förstärkt politik från riksdag, regering, berörda myndigheter och inte minst Stockholms kommun för att främja framväxten av en grönare bilism. Det bör t.ex. gälla en fullt ut genomförd koldioxidifferentiering av fordonsskatten, en omfattande satsning på infrastrukturen för biogasbilar och plug-in-hybrider samt en successiv skärpning av den allmänna miljöbilsdefinitionen. Vidare bör infrastrukturlagstiftning och –planering utformas utifrån vad naturen tål och människan mår bra av, vilket bl.a. bör innebära åtskilliga åtgärder som motverkar etableringen av extern handel.

Vidare bör det vara möjligt att i framtiden differentiera trängselavgifterna, såsom redan nu sker i London. På så vis blir avgifterna ett effektivare styrmedel för minskad klimatpåverkan från bilismen.

Undantag – vägavsnitt

Gröna Bilister har konsekvent motsatt sig undantag från trängsskatter på enskilda vägavsnitt och välkomnar förslaget att undantaget för boende på Lidingö tas bort. Vi motsätter oss förslaget om nytt undantag, denna gång för södergående trafik mot Drottningholmsvägen västerut. Genom att avgiftsbelägga trafiken på Essingeleden, onödiggörs detta undantag samtidigt som trängselskattens effekter i form av minskad trängsel också kan uppnås på den kanske viktigaste genomfarten av Stockholm. Åtskilliga tidigare mätningar har visat att en mycket stor del av trafiken på Essingeleden är att betrakta som lokal, varför ett sådant avgiftsbeläggande skulle ha positiva effekter på trängseln.

Vi noterar att det i riksdagen finns en betydande majoritet för att kommuner själva ska kunna besluta om trängselavgifter. En sådan lagändring skulle minska den administrativa bördan och sannolikt ge ett system som är bättre utformat efter de lokala förutsättningarna. Vi hoppas att regeringen inom en snar framtid lägger fram ett förslag också i denna del.

Beslagtagande av fordon

I promemorian föreslås att fordon vars ägare under lång tid misskött sina betalningar ska kunna beläggas med körförbud, och att bilar som används trots körförbud ska kunna få registreringsskylten beslagtagn. Vi ställer oss bakom dessa förslag och föreslår en översyn gällande möjligheterna att bestraffa de som försvårar avläsning av registreringsskylten.

Mattias Goldmann och Jakob Lagercrantz

För Gröna Bilister den 15 augusti 2008