

## Remissvar från Gröna Bilister angående Vägverkets förslag om miljöklassning av nya lätta dieselbilar med partikelfilter

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till att ta fram styrmedel som bidrar till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken.

Gröna Bilister har i andra sammanhang lämnat förslag gällande andra styrmedel för miljövänligare bilism. Dessa remissvar och yttranden finns publicerade på vår webbplats, [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se).

EU:s medlemsländer kan sedan den 1 januari 2005 stimulera försäljningen av dieseldrivna personbilar med låga partikelutsläpp genom ekonomiska incitament. Sådan stimulans kommer inom kort att införas i Holland, Tyskland och Österrike och diskussion pågår i andra länder.

### Övergripande: Bör partikelfilter gynnas?

Dieselfordons högre utsläpp av partiklar är dessa fordons främsta nackdel jämfört med bensinbilar. Genom effektiva partikelfilter eller annan likvärdig teknik kan denna nackdel minimeras, medan dieselfordonens jämförelsevis låga koldioxidutsläpp finns kvar. Dieselfordon har dock fortsatt högre utsläpp av kväveoxider. Utifrån denna bedömning ser vi det som rimligt att stimulera dieselbilar med partikelfilter, i jämförelse med motsvarande dieselfordon utan partikelfilter.

Vi är däremot emot en skattemässig konstruktion som innebär att dieselbilar med partikelfilter gynnas jämfört med bilar som har en avsevärt mindre total miljöbelastning, i dagsläget framför allt etanol- och biogasfordon. Vägverkets förslag till gynnande av dieselbilar med partikelfilter riskerar att ha denna effekt och utformningen bör därför ingå i en förändrad registreringsskatt baserad på utsläpp av fossil koldioxid, innebärande att miljöbilarnas konkurrenskraft stärks.

Den lägre beskattningen av partikelfilterförsedda fordon bör också kompenseras med en höjning av beskattningen på dieselfordon som inte klarar utsläppsgränsen, i linje med den utformning som Österrike har infört. Denna förändring gynnar också statskassan jämfört med Vägverkets förslag som enbart innebär minskade inkomster.

Vi bedömer vidare att tiden snart är mogen för att ställa sådana utsläppskrav på dieselfordon att partikelfilter eller motsvarande teknik blir standard på alla fordon, varför någon ekonomisk stimulans inte blir nödvändig under mer än ett fåtal år.

Vi förordar att framtida avgaskrav på sikt blir helt teknikneutrala, så att det inte görs någon skillnad på vilket bränsle fordonet drivs. Den tekniska utvecklingen gällande rening av såväl partikelutsläpp som kväveoxider är uppmuntrande, varför teknikneutrala krav bör kunna ställas detta år-tionde.

## Avgränsning: Vilka fordon ska omfattas?

Vägverkets avgränsning av vilka fordon som ska omfattas av förslaget är så snäv att den väsentligt minskar den positiva miljöeffekt förslaget annars skulle få. Vi föreslår en förändrad avgränsning inom följande områden:

- Också fordon äldre än från 2006 bör omfattas av skattelättnaden. Förändringen blir annars obegriplig för konsumenten och får orimliga konsekvenser för priset på andrahandsmarknaden.
- Också fordon med en totalvikt på över 2,5 ton bör omfattas av skattelättnaden. En stor del av marknaden för minibussar och så kallade stadsjeepar omfattas annars inte av stimulansen. En rimligare övre gräns är de 3,5 ton som gäller för definitionen av lätt lastbil. Definitionen bör i övrigt inte utgå från totalvikt utan tjänstevikt, som är grunden för den nuvarande svenska fordonsbeskattningen.
- Också fordon som efterhandsutrustas med partikelfilter bör omfattas av skattelättnaden. Vägverkets motivering att "Det är inte sannolikt att fordon som förses med eftermonterade partikelfilter kommer att klara det låga gränsvärdet för partiklar" är inte en rimlig grund för att undanta dessa. Vägverket har troligen dessutom fel i sak eftersom åtskilliga märken, bl.a. Volvo, i dag säljer partikelfilter som extrautrustning och troligen kan uppnå låga utsläpp även vid efterhandsmontering. Att utesluta efterhandsmontering skulle innebära att man missar möjligheten att minska utsläppen från åtskilliga tusentals befintliga dieselfordon som redan finns på marknaden.

Därutöver bör den definition som tas fram för skattelättnad gälla som obligatorisk nivå för den statliga miljöbilsdefinition som är under framtagande.

## Utsläppsgränser

Europeiska kommissionen har tagit fram en rekommenderad kravnivå för partikelutsläpp på 5 mg/km. Regeringen gav också i uppdrag till Vägverket att utarbeta ett förslag utifrån denna kravnivå. Varken regeringen eller EU-kommissionen har dock anfört att denna gräns måste gälla under hela perioden.

Vi föreslår att kraven för att få tillgång till partikelfilterstimulansen skärps över tid, åtminstone till 2,5 mg/km år 2008. Naturskyddsföreningens granskning visar att åtskilliga dieselmotorer med partikelfilter redan idag klarar 1,0 mg/km, varför 2,5 är en rimlig nivå något år fram i tiden.

Tyngre fordon än de av Vägverket föreslagna bör omfattas enligt vårt resonemang ovan. Dessa fordon har idag mildare utsläppskrav än dieselpersonbilar. Vi föreslår ändå att de omfattas av samma krav för ekonomisk stimulans som dieselpersonbilarna då de kan utrustas med partikelfilter med samma utsläppsprestanda.

## Utformning av skattelättnaden

Vägverket föreslår en sänkt fordonsskatt under ett antal år för dieslbilar med låga partikelutsläpp. Vår bedömning är att fordonsskatten först blir styrande när den är väldigt hög – såsom har varit fallet när dieslbilar jämförts med bensinbilar. Motsvarande stimulans som föreslås för dieslbilar med partikelfilter har troligen större effekt om den i sin helhet hamnar på nybilspriset. Det skulle också innebära en ökad stimulans för generalagenter att tillse att fordon som säljs är utrustade med partikelfilter.

Vi föreslår regeringen att istället för den sänkta fordonsskatten utforma stimulansen så att skillnaden för fullt genomslag på nybilspriset, förslagsvis genom en miljödifferentierad registreringsskatt.

Förslaget att sänka fordonsskatten är också problematiskt eftersom skatten för flera fordonskategorier inte kan sänkas med de nivåer Vägverket föreslår – den nuvarande skatten är lägre än det avdrag som föreslås. Det gäller lätta diesellastbilar och de allra lättaste dieselpersonbilar som registreras i Norrlands inland (som har särskilda skattelättnader).

Stockholm den 20 maj 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann