

## Remissvar: Finansdepartementets promemoria "Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt" Fi2007/5088

### 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" (2007-03-21) som kan laddas ner från vår hemsida. Vi har i denna uppgett att vi är positiva till utformningen av trängselskatten på flera punkter och att miljöbilar undantas från trängselskatten. Vi presenterar här vår syn på nuvarande promemorias betalningsförslag för trängselskatterna och de viktigaste reservationerna som vi har mot betalningssystemet. Några av dessa ståndpunkter återfinns redan i det tidigare remissvaret.

### Betalning av trängselskatten

Gröna Bilister upplever det föreslagna systemet i promemorian med månadsbetalning, tilläggsavgift och hanteringen av överklagande och övriga betalningsförfaranden som högst tillfredsställande. Det skulle avsevärt förenkla administrationen och underlätta betalningen för bilisten. Vi stöder betalningsvillkoren i sin helhet, men har följande förslag till förändringar:

1. Vägverkets miljöbilsdefinition bör gälla för de bilar som undantas från betalning med undantag för bilar med höga NO<sub>x</sub>-utsläpp.
2. 5-årsgränsen för betalningsundantaget ska kunna ändras om behov uppstår.

Dessa förslag till förändringar presenteras nedan.

### Använd regeringens miljöbilsdefinition - undantag för bilar med höga NO<sub>x</sub>-värden

Den gällande miljöbilsdefinitionen i trängselsystemet inkluderar alla bilar av typen el, gas, etanol och hybrid. Eftersom det finns flera modeller på marknaden av dessa typer som inte är energieffektiva upplever vi detta system som otillfredsställande. Vi vill i stället att Vägverkets miljöbilsdefinition ska gälla för undantag från trängselavgifterna. Det motiveras av att detta system dels utesluter energikrävande bilar, dels innefattar även energieffektiva bensin- och dieselfordon, dvs. systemet är i större omfattning teknikneutralt. En enhetlig definition förenklar dessutom för bilköparna och det administrativa förfarandet.

Vi ser ett storstadsspecifikt problem med definitionen, som tillåter höga utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) från dieslbilar. Så höga utsläpp är inte förenliga med en hållbar utveckling av bilismen, och det finns numera teknik som möjliggör effektiv rening från kväveoxider i personbilars

avgaser. Vi föreslår därför att bilar med höga utsläpp av kväveoxider inte undantas från betalning av trängselskatt, detta speciellt med tanke på att Stockholm idag har svårt för att klara miljökvalitetsnormerna för NO<sub>x</sub>.

### **Tidsbegränsad tillämpning av miljöbilsdefinitionen**

I förslaget ingår en femårsgräns för skattebefrielsen för miljöbilar. Det är rimligt att också miljöbilar i framtiden omfattas av trängselskatten, eftersom även dessa bilar orsakar trängsel. I takt med att miljöbilarna blir ett allt vanligare inslag i personbilsparken – på sikt kommer biltypen stå för lejonparten av nybilsförsäljningen – minskar skatteintäkterna och därmed trängselskattens styrande effekt om inte miljöbilarna också omfattas. Vi är dock skeptiska till att redan år 2007 slutgiltigt fastställa att miljöbilens definitiva genombrott har skett år 2012 och föreslår istället att miljöbilsundantagets åter prövas om ungefär tre år. Det kan då bli aktuellt att fasa ut miljöbilsundantaget något tidigare än vad som nu planeras, alternativt att förlänga det något förbi år 2010. Det bör också 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.

För Gröna Bilister den 30 augusti 2007

Adam Kristensson och Mattias Goldmann