

Uppsala 2007-03-22

## **Remissvar: Gröna Bilisters yttrande över finansdepartementets promemoria "Vägavgift i form av trängselskatt" Fi2007/1778**

### **Miljöbilar ska vara befriade från trängselskatt**

Gröna bilister är positiva till förslaget om trängselskattens utformning på flera punkter. Den föreslagna skattebefrielsen för miljöbilar är bra. Försöket med trängselskatter visade att skattebefrielse för miljöbilar hade stor betydelse för den ökade efterfrågan på miljöbilar. Fortfarande är dock miljöbilarnas andel av den totala fordonsparken liten, endast 2 %, vilket innebär att fortsatta incitament behövs för att driva på utvecklingen. Vi ser i ny statistik att Stockholm stad har störst andel miljöfordon i landet, 2-3 gånger större än andra stora städer, vilket visar på den starka styrande effekt trängselavgifterna har.

Enligt förslaget ska skattebefrielsen upphöra efter fem år. Gröna bilister anser visserligen att inga incitament ska vara för evigt, men att det istället bör göras en prövning om andelen miljöbilar har vuxit så mycket att det finns anledning att ta bort skattebefrielsen. Styrmedel är per definition styrande. Bedömer man att styrning fortfarande behövs, skall den finnas kvar, eller skärpas/ändras så att den driver marknaden i en positiv riktning.

### **Den nationella miljöbilsdefinitionen bör gälla – med undantag för bilar med höga NOx-utsläpp**

I förslaget är definitionen av miljöbilar samma som vid det tidigare försöket. Istället bör skattebefrielsen gälla för bilar som klarar den miljöbilsdefinition (SFS 2005:1228) som allt fler aktörer använder, men med undantag för fordon med höga kväveoxidutsläpp. Det finns ett stort värde av att samma definition av miljöbilar överallt. Samtidigt är det problematiskt att skattebefria fordon med höga NOx-utsläpp. Idag har dieslbilar utan NOx-fälla tre gånger så höga kväveutsläpp som bensinbilar. Stockholm har redan svårt att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och en snabb ökning av dieslbilar skulle kunna förvärra situationen. Därför anser Gröna Bilister att det inte är önskvärt att få en högre andel med fordon med högre utsläpp av kväveoxider, exempelvis dieselfordon enligt miljöbilsdefinitionen. Observera att detta är en teknikneutral applikation. Skulle teknik införas som drastiskt reducerar utsläppen av kväveföreningar från dieselfordon, ska situationen förändras. Men det är just detta som är fördelen i flexibla styrande mekanismer.

**Lås inte trängselskatterna till väginvesteringar**

Trängselskatterna bör i första hand användas för att underlätta miljöanpassat resande i regionen. Mobilitetsfrågan måste stå över enskilda trafikval. I Stockholmsregionen har kollektivtrafiken möjlighet att vara ett förstahandsval för många resenärer. Bilen är ett bra komplement till kollektivtrafiken. Därför anser Gröna Bilister att intäkter från trängselskatten också ska användas till investeringar i infrastruktur och fordon för kollektivtrafik.

**Avdragsrätt endast för yrkestrafiken**

Trängselskatterna bör ej vara avdragsgilla för annat än yrkestrafik. En bredare avdragsrätt som även omfattar arbetsresor och tjänsteresor hotar att minska den styrande effekten av trängselavgifterna.

För Gröna Bilister

Kristina Birath

Mattias Goldmann