

Uppsala 2004-08-16

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Synpunkter på betänkande från Vägskatteutredningen "Skatt på väg" (SOU 2004:63)

Gröna Bilister (GB), Sveriges enda miljödrivna trafikantorganisation, tackar för tillfället att delge sina åsikter och framför nedanstående synpunkter utifrån slutbetänkandet av Vägtrafikskatteutredningen.

Drivmedelsskatterna

GB stödjer principen av beskattning av fordonsbränsle ska baseras på komponenterna koldioxidskatt, energiskatt och en miljöskattekomponent som tar hänsyn till trafikens externa kostnader. GB stödjer också principen om en skattemässig likabehandling av bränslen enligt objektiva och teknikneutrala kriterier.

GB är dock tveksamt till om den föreslagna höjningen av beskattningen av dieselbränsle med 2,22 kr/liter räcker för att täcka de externa marginalkostnaderna.

GB anser att beskattningen av dieselbränsle bör höjas så att den blir likformig med beskattningen av bensin. Detta bör ske snabbt och med en tydlig och bindande tidsplan. Första steget bör vara en ökning som är större än den föreslagna på 50 öre per liter. Alternativt bör första steget snabbt följas av ytterligare höjningar så att den skattemässiga likställheten bränslena emellan uppstår så snabbt som möjligt. En bindande tidsplan över avsedda skattehöjningar på dieselbränsle är viktig för att fordonsköpare i god tid ska känna till de långsiktiga förutsättningarna på denna punkt, eftersom de kan påverka deras val av fordon.

För tunga fordon som belastas av km-skatt ska höjningen av dieselskatten återbetalas till fordonsägarna, detta för att undvika att skatt för trafikens externa marginalkostnader tas ut både som km-skatt och bränsleskatt (se även avsnittet km-skatt)

Fordonsskatter

GB stödjer principen att införa en koldioxidkomponent vid fordonsbeskattning för att bidra till en marknadsstyrning mot snålare och mindre klimatbelastande fordon.

Ur trafiksäkerhetsskäl föreslår GB dock att en viktkomponent bibehålls över ett visst tröskelvärde, förslagsvis 1 500 kg, detta med hänsyn till att tunga fordon i större omfattning utgör en fara för andra trafikanter. Utöver fordonsvikten är även bilens konstruktion – exempelvis markfrigången och styvheten – viktig för hur farlig fordonet är för medtrafikanter. För att inte komplicera systemet i onödan föreslår GB dock att endast

tjänstevikten över ett viss tröskelvärde ska användas som en ”farlighetskomponent” i fordonsbeskattning.

GB anser att koldioxidkomponenten bör sättas högre än de 12 kr per g utsläpp av (fossil) koldioxid som utredningen föreslår, för att få en starkare styreffekt. Vårt förslag är 15 kr per g utsläpp av (fossilt) koldioxid per km överstigande 100 g per km.

GB anser att miljö- och bränslefaktorn, som enligt betänkandet ska tillämpas för beskattning av dieselfordon, strider mot grundidén av en teknikneutral beskattning. Argumentet för miljö- och bränslefaktorn - att dieselbränslet är lägre beskattat än bensin - håller inte om principen om en likformig beskattning av fordonsbränslen ska följas konsekvent och beskattningen av dieselbränsle därmed snabbt höjs till samma nivå som bensinbeskattningen.

Förslaget ger dessutom inga incitament för tillverkare av dieselfordon att utveckla och marknadsföra bilar som har utsläppsnivåer som ligger klart under de certifieringsgränsvärden som krävs för försäljning, trots att detta är tekniskt möjligt.

GB föreslår istället att det införs en miljöfaktor som baserar på fordonens effektiva utsläppsvärden (certifieringsvärden), främst av kväveoxider och partiklar, oavsett motorteknik. På det viset undviks att dieselfordon med avancerad avgasrening (som partikelfilter och lagrande NO_x-katalysator) skattemässigt missgynnas jämfört med bensinbilar. Den ökande andelen av direktinsprutande bensinmotorer har medfört att partikelfrågan har blivit aktuell även för bensinbilar, ännu ett skäl för en teknikneutral beskattning.

En svårighet i förslaget ovan är att det än så länge inte är obligatoriskt med certifieringsmätningar av partikelutsläpp för bensinbilar. GB föreslår därför att Sverige inom EU verkar för införandet av teknikneutrala certifieringsvärden för bilar, omfattande även partikelmätning, oavsett motorteknik. Sådana enhetliga certifieringsvärden skulle kunna införas år 2008. Tills dess föreslår GB att befintliga värden används, dvs. att partikelkomponenten endast används för dieselfordon.

Införandet av en miljöfaktor som baseras på fordonens utsläppsvärden skulle även på ett smidigt sätt göra det möjligt att använda samma skatteregler för äldre fordon, så att den gamla, viktbaserade beskattningen kan överges helt. På det viset skulle utfasningen av äldre fordon med dålig avgasrening främjas, utan att det behövs speciella regler för dessa. På det viset blir dessutom den skarpa åldersgränsen (årsmodell 1988 och äldre), där betänkandet föreslår en tydlig skattehöjning, onödigt samtidigt som incitamentet att även fasa ut gamla fordon av nyare årsmodell än 1988 ökar.

Bussar och lätta lastbilar under 3,5 ton

GB anser att denna fordonskategori bör beskattas på samma grunder som personbilar. GB stödjer här betänkandets förslag.

Kilometerskatt för tunga fordon

GB förespråkar att km-skatt för tunga fordon införs snarast. På lång sikt bör en km-beskattning av all vägtrafik övervägas. Kilometerskatten bör omfatta hela vägnätet (även

enskild väg) och innehålla vägslitage/vikt- och utsläppskomponenter. Den höjda dieselskatten (utöver EU:s miniminivå) bör återbetalas till fordonsägarna i det mån kilometerskatten täcker den tunga trafikens externa kostnader. Alternativt ska fordon som betalar km-skatt kunna tanka diesel med lägre skattesats.

Förmånsbeskattning

Det nuvarande svenska förmånsbeskattningssystemet gynnar stora och bränsletörstiga bilar. Eftersom en betydande del av nybilsförsäljningen i Sverige sker till företag har förmånsbeskattningen stor betydelse för sammansättningen av landets fordonspark och är en av de centrala förklaringarna till varför Sverige har Europas törstigaste fordonsflotta. GB föreslår därför att förmånsbeskattningssystemet slopas helt, alternativt ersätts av ett beskattningssystem som innehåller en kraftig koldioxidkomponent, ett system jämförbart med förmånsbeskattningen av bilar i Storbritannien.

Försäljningsskatt

Fordonsskatten är viktig, inte minst för att motivera att äldre, bränsleslukande och smutsiga bilar fasas ut. Fordonsskattens styreffekt vid nybilsköp är dock begränsad. Framtida kostnader värderas lägre än kostnader idag, inte minst då fordonet inte ska behållas särskilt länge, vilket är vanligt vid företagsköp. För att motivera marknaden att välja snålare fordon vid nybilsköp är däremot en förändring av förmånsskatten och ett ev. införande av en försäljningsskatt, baserande på koldioxidutsläpp, mer effektivt. Försäljningsskatten skulle kunna utformas skatteneutralt, så att snåla fordon gynnas (de facto förbilligas) på bekostnad av törstiga bilar. GB ställer sig positiv till införandet av en försäljningsskatt som bygger på bilens koldioxidutsläpp.

Uppsala, 2004-08-16

Michael Koucky
Ordförande för Gröna Bilister

genom

Gunnar Hadders
Gröna Bilisters kansli