

Regeringskansliet
Finansdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Kopia till: registrator@finance.ministry.se

Ds 2009:24 Effektivare skatter på klimat- och energiområdet

Transportstyrelsen vill utifrån sitt ansvarsområde framföra följande synpunkter på förslaget.

Transportstyrelsen delar utredningens uppfattning att föra över bilisternas kostnad från själva bilägandet till bruket av bilen. Transportstyrelsen stödjer förslaget att minska fordonsskatten för att istället öka kostnaderna för de utsläpp av koldioxid som uppkommer vid användande av bilen.

Att höja bränslekostnaden genom höjd energiskatt - t ex för lätta dieseldrivna bilar - samtidigt som åtgärder vidtas för att sänka fordonsskatten för dessa fordon är ett bra förslag

Regeringen har som mål att väsentligen minska koldioxidutsläppen. En åtgärd är att stimulera för fler bilar med låga specifika koldioxidutsläpp. Att höja koldioxidbeloppet för fossilbränsledrivna bilar från 15 kr/g CO₂ till 20 kr/g CO₂ är en åtgärd som kommer att stimulera bilköpare att köpa bilar med lägre koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning. För att inte missgynna dieseldrivna bilar - som generellt sett har lägre specifika koldioxidutsläpp - görs miljöfaktorn om till ett fast miljö tillägg, vilket Transportstyrelsen anser är bra.

Transportstyrelsen anser vidare att det är en bra åtgärd att inordna lätta lastbilar, lätta bussar och personbil klass II (husbilar) i det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet för renodling av fordonsskatten och ökad miljöstyrning. Det kan dock uppstå komplikationer, bland annat på grund av att långt ifrån alla av dessa bilar har/kommer att ha uppgift om specifika koldioxidutsläpp i vägtrafikregistret. Det är inget krav för typgodkännande för många typer av dessa fordonskategorier. Denna uppgift kommer även att saknas i vägtrafikregistret från den större delen av populationen vid nyregistrering efter den 1 januari 2008 som nämns i promemorian. Lätta bussar och personbil klass II kommer troligen alla att sakna uppgift om specifika koldioxidutsläpp. Om värden för dessa bilar skattas kan enskilda bilar missgynnas ovanligt hårt på grund av att en skattningsmodell alltid har brister, speciellt för biltyper som inte enkelt kan standardiseras och normalfördelas. Personbilar klass I är mer lika och

Utvecklingsavdelningen

Datum
2009-08-07Ert datum
2009-07-03Handläggare
Barbro Jansson

standardmässiga. Lätta lastbilar, lätta bussar och personbil klass II är ofta byggda i etapper av olika tillverkare med olika typer av påbyggnader vilket gör att de sällan faller in enkelt i en normalfördelning. En skattningsmodell som skattar värden med samma noggrannhet som den för personbil klass I skulle behöva vara mycket mer avancerad om det ens är möjligt att ta fram en sådan.

I avsnitt 7.2 används begrepp som föreslås i avsnitt 7.3, det vill säga höjning av koldioxidbeloppet. Avsnitt 7.3 borde därför byta plats med avsnitt 7.2 i promemorian för att förbättra läsbarheten.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Carina Larsson efter föredragning av miljöhandläggaren Barbro Jansson. I ärendets handläggning har i övrigt deltagit miljöhandläggare Per Öhlund, fordonsenheten.

Carina Larsson
Stf generaldirektör