

Motion till riksdagen

2007/08:Sk1

av Marie Engström m.fl. (v)
med anledning av prop. 2007/08:11

Vissa punktskattefrågor m.m. med anledning av budgetpropositionen för 2008

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
3	Propositionens innehåll.....	3
4	Energi- och miljöbeskattning.....	4
4.1	Höjd koldioxidskatt	4
4.2	Höjd energiskatt på diesel.....	5
4.3	Höjt avdrag för resor till och från arbetet samt tjänsteresor.....	6
4.4	Uppräkning av energi- och koldioxidskattesatserna efter prisutveckling (indexering).....	6
4.5	Sänkt fordonsskatt för dieselpersonbilar.....	6
4.6	Höjd fordonsskatt för lätta lastbilar och lätta bussar.....	7
4.7	Återbetalning av energi- och koldioxidskatt till jordbruket, skogsbruket och vattenbruket	7
4.8	Sänkt energiskatt på el i norra Sverige	7
4.9	Höjda elproduktionsskatter	8
5	Övriga punktskattefrågor	8
5.1	Höjd skatt på öl och sänkt skatt på vin samt andra jästa drycker än vin eller öl.....	8
5.2	Höjd tobaksskatt	9
5.3	Sänkt lotteriskatt	9
6	Vänsterpartiets förslag	10
6.1	Skatteväxling	10
6.2	Höjd skatt på diesel och sänkt fordonsskatt.....	11
6.3	Höjd skatt på bensin och sänkt fordonsskatt i glesbygd	12
6.4	Biodrivmedel	12
6.5	Registreringsskatt på nya bilar.....	13
6.6	Klimatskatt på flyget	13
6.7	Skatt på handelsväxling och bekämpningsmedel	13

Fel! Okänt namn på

6.8	Fluorerade gaser.....	14
6.9	Koldioxidbaserad fordonsskatt	14
6.10	Inför skatt på fritidsbåtar – sänk skatten på alkylatbensin	14
6.11	Bygg ut kollektivtrafiken i glesbygd.....	15
6.12	Cykla mer.....	15
6.13	Skatt på trafikförsäkringspremie	15

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om höjd bensinskatt för 2009 och 2010.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skattenivån för diesel miljöklass 1 och 2.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tilläggsskatt på alkoholhaltiga blanddrycker och vissa andra alkoholdrycker.
4. Riksdagen avslår regeringens förslag om sänkt lotteriskatt.
5. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om sänkt fordonskatt avseende dieseldrivna personbilar och dieseldriven tung trafik.
6. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om sänkt fordonskatt i glesbygd.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skattebefrielse för alternativa drivmedel fr.o.m. den 1 januari 2009 villkoras med miljökrav.
8. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om registreringsskatt på nya bilar.
9. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om klimatskatt på flyg.
10. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om en höjd skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel.
11. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om miljöskatt på fluorerade gaser.
12. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om koldioxidbaserad fordonsskatt.
13. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om sänkt skatt på alkylatbensin.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om båtregister.
15. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om båtskatt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till kollektivtrafiken i glesbygd.
17. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om slopad arbetsgi-
varavgift och förmånsskatt vid inköp av cykel till anställd.

3 Propositionens innehåll

Regeringen föreslår i proposition 2007/08:11, Vissa punktskattefrågor m.m. med anledning av budgetpropositionen för 2008, lagstiftning på olika punktskatteområden som aviserades i budgetpropositionen för 2008. De frågor som tas upp i propositionen berör energi- och miljöskatteområdet, alkoholskatteområdet, tobaksbeskattning och lotteriskatten. På energi- och miljöskatteom-

Fel! Okänt namn på

rådet är det följande åtgärder som föreslås: höjning av koldioxidskatten, höjning av energiskatten på diesel i miljöklass 1 och 2, höjt avdrag för resor till och från arbetet samt tjänsteresor, uppräknig av energi- och koldioxidskattesatserna efter prisutveckling (indexering), sänkning av fordonsskatten för dieselpersonbilar, höjning av fordonsskatten för lätta lastbilar och lätta bussar, sänkning av gränserna för återbetalning till jordbruket, skogsbruket och vattenbruket, sänkning av energiskatten för vissa kommuner i norra Sverige, höjning av elproduktionsskatterna (höjning av fastighetsskatten för vattenkraftverk) samt höjning av skatten på termisk effekt i kärnkraftverk. Vad avser alkoholskatteområdet finns det förslag på att höja skatten på öl och en sänkning av skatten på vin och andra jästa drycker än vin eller öl. Beskattningen på tobak föreslås öka och lotteriskatten föreslås sänkas.

4 Energi- och miljöbeskattning

4.1 Höjd koldioxidskatt

Regeringen föreslår att koldioxidskatten höjs med 6 öre per kg koldioxid. Den procentuella koldioxidskattenedsättningen om 19 procent av den generella nivån behålls för bränslen som förbrukats i stationära motorer eller för uppvärmning inom industrin, värmeproduktion i kraftvärmeverk samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna. Höjningen om 6 öre motsvarar för dessa sektorer därför drygt 1 öre, allt per kg koldioxid. Höjningarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljökador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vänsterpartiet anser därför att vi i större utsträckning bör få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färdssätt. Bensinskatten är här ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

Bensinskatterna är även en omfördelning från män till kvinnor, eftersom det är män som i större utsträckning använder och äger bilar. Oavsett inkomstläge, ärende och resväg åker männen oftare med bil. Den dagliga körsträckan är för män 44 km och för kvinnor 21 km.

Egentligen är den s.k. bensinskatten uppdelad i två olika punktskatter på bensin. För bensin i t.ex. miljöklass 1 utgår det 2007 en koldioxidskatt på 2:16 kr/liter och en energiskatt på 2:90 kr/liter, dvs. totalt 5:06 kr/liter. Diesel har 2007 en koldioxidskatt på 2:66, men en betydligt lägre nivå på energiskatten (1:06 kr/liter). Syftet med de här två skatterna (energi- och koldioxidskatt) ska ses som rena konsumtionsskatter. Med andra ord får man betala för att konsumera energi och man får betala för vad det kostar att släppa ut koldioxid i luften.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket har i en gemensam rapport, som ett underlag till kontrollstation 2008, föreslagit att koldioxidskatten höjs med 75 öre. Detta gör de naturligtvis mot bakgrund av att vi ska nå de politiskt

uppsatta miljömålen både globalt och lokalt. Det är koldioxidutsläppen som påverkar vårt klimat och det är luftföroreningar från bilar som drabbar människors hälsa lokalt.

Statens institut för kommunikationsanalys, Sika, har även nyligen presenterat en rapport som pekar på att vi måste höja skatten på bensin och diesel med 2 kr/liter om vi vill nå det transportpolitiska målet om att vägtrafiken inte ska släppa ut mer koldioxid 2010 än vad som gjordes 1990. Det är ett sektorsmål som vi kämpat mycket för. Även Vägverket har i en rapport från 2004 föreslagit en höjning med 2 kr/liter om vi vill uppnå sektorsmålet. Idag är utvecklingen tyvärr den motsatta. Vägtrafiken har tvärt emot andra sektorer ökat sina utsläpp sedan 1990 med ca 10 procent, trots fler energieffektiva bilar.

Utifrån höga ambitioner på miljö- och klimatområdet är dessa myndigheters förslag och slutsatser viktiga att beakta. Vi anser därför att det krävs en höjning av bensinskatten utöver regeringens förslag med 21 öre under 2009 och ytterligare 25 öre 2010. Vi föreslår därför i vår budgetmotion 2007/08:Fi276 en sådan höjning.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om höjd bensinskatt för åren 2009 och 2010.

4.2 Höjd energiskatt på diesel

Regeringens förslag är att energiskatten på diesel i miljöklass 1 och 2 höjs med 20 öre per liter. Höjningarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig delvis bakom regeringens förslag.

Dieselskatten är idag lägre än bensinskatten, samtidigt som fordonsskatten för dieselfordon är högre. Bensinfordon ger något större utsläpp av växthusgaser än dieselfordon beroende på att dieselmotorn har högre verkningsgrad och alltså använder bränslet effektivare. Men diesel ger i sin tur upphov till större utsläpp av kväveoxider, partiklar och cancerframkallande ämnen än bensin. Det är därför svårt att entydigt hävda att det ena drivmedlet är bättre eller sämre än det andra, eftersom båda orsakar att de nationella miljömålen är svåra att nå. Därför bör beskattning av bensin och diesel bli mer likställda än idag. I takt med förbättringar i form av ny teknik, t.ex. att nya dieslbilar har partikelfilter som effektivt tar bort partiklar, ska självklart en omprövning ske när det gäller nivåer av skatter.

Regeringen höjer skattenivån för diesel miljöklass 1 och 2, vilket innebär att den "svavelfria" europadieselns relativa skattenivå, i förhållande till miljöklass 3, blir lägre. Det motiveras med att denna dieselsort nu har närmat sig kvaliteten i miljöklass 1 och att skillnaden inte längre är så stor. Regeringens bedömning kan vara riktig. Men vi är i dagsläget inte beredda att acceptera att den relativa fördelningen förändras.

Vad som ovan anförts om förändring av skattenivån för diesel 1, 2 och 3 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

4.3 Höjt avdrag för resor till och från arbetet samt tjänsteresor

Regeringen föreslår att det belopp som får dras av för kostnader för resor med egen bil mellan bostad och arbetsplats och för resor med egen bil i tjänsten och i näringsverksamhet höjs från 18 kronor till 18 kronor och 50 öre per mil. Avdrag för resor med förmånsbilar höjs från 9 kronor till 9 kronor och 50 öre per mil med undantag för dieseldrivna förmånsbilar som höjs från 6 kronor till 6 kronor och 50 öre per mil. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

Vänsterpartiet föreslår höjda drivmedelskostnader för konsumenterna för att leda bort trafik från vägarna mot ett ökat kollektivresande. Detta leder till att resor till och från arbetet samt tjänsteresor kommer att bli dyrare för dem som åker bil. Det är dock viktigt att se att alla inte kan välja att åka kollektivt utan är beroende av bilen för att ta sig till och från arbetet. För att delvis kompensera ökning av kostnaden för resor till och från arbetet samt tjänsteresor godkänner vi ett höjt avdrag, men vi föreslår även andra åtgärder för att kompensera låginkomsttagare och människor som bor i glesbygd eller landsbygd.

4.4 Uppräkning av energi- och koldioxidkattesatserna efter prisutveckling (indexering)

Regeringens förslag innebär att energi- och koldioxidkattesatserna räknas upp motsvarande förändringarna i konsumentprisindex under perioden juni 2006–juni 2007. Höjningarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

4.5 Sänkt fordonsskatt för dieselpersonbilar

Regeringen föreslår att en del av höjningen av dieselskatten på 55 öre ska växlas mot en sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar med 4,5 procent. För de bilar som beskattas efter koldioxidutsläpp sätts miljö- och bränslefaktorn ned till 3,3. För bilar som blir skattepliktiga från och med den 1 januari 2008 sänks fordonsskatten ytterligare genom att miljö- och bränslefaktorn sätts ned till 3,15. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

Vår utgångspunkt för nivåerna på diesel- och bensinskatten är vilken total miljöpåverkan respektive drivmedel orsakar. Skattelagstiftningen ska i sig vara teknikneutral och fokusera på att premiera låga utsläpp och energieffektivitet.

Fordonsskattenedsättningen för personbilar som drivs med diesel kombinerat med en höjd dieselskatt är bra. Genom denna åtgärd styr vi mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta delen.

4.6 Höjd fordonsskatt för lätta lastbilar och lätta bussar

Regeringens förslag innebär att fordonsskatten för de flesta lätta lastbilar och lätta bussar höjs med 45 procent. Højningarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

Fordonsskatten ska kompensera för de samhällsekonomiska kostnader som alla fordon ger upphov till på vårt vägnät. De fordon som väger mest sliter i större utsträckning på vägnätet och miljön, genom det större trycket på vägarna och större utsläpp, än lättare fordon. Idag är dock förhållandet inte så. De lätta lastbilarna och de lätta bussarna har i vissa fall lägre fordonsskatt än vissa stora personbilar. Åtgärden att höja fordonsskatten för lätta lastbilar och lätta bussar innebär att de nu kommer att ta sin rätta del av de samhällsekonomiska kostnaderna. Vi ser dock att det kan föreligga ett problem vad gäller höjd fordonsskatt för bussar då Vänsterpartiet är starka förespråkare för kollektivtrafikens utbyggnad. Vi har i budgetmotionen 2007/08:Fi276 genomfört stora satsningar på stöd till kollektivtrafiken med ca 5 miljarder på tre år. Vi ser också en möjlighet för trafikhuvudmännen att miljöanpassa sitt bussbestånd genom att övergå till alternativa drivmedel, t.ex. biogas eller etanol, som båda är befriade från skatt.

4.7 Återbetalning av energi- och koldioxidskatt till jordbruket, skogsbruket och vattenbruket

Regeringens förslag innebär att gränserna för återbetalning till jordbruket, skogsbruket och vattenbruket av skatt på bränslen respektive skatt på el sänks från 1 000 kronor till 500 kronor. Om gränserna är uppnådda medges återbetalning med hela beloppet. Højningen av energiskatten på diesel kompenseras genom en højning av den nuvarande återbetalningen för diesel som används i jordbrukets arbetsmaskiner.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

4.8 Sänkt energiskatt på el i norra Sverige

Regeringen föreslår att den lägre energiskattesatsen på el, som gäller för förbrukning i hushålls- och servicesektorerna i vissa kommuner i norra Sverige, sänks med 3 öre per kWh från och med den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

För att få en mer jämn fördelning av levnadskostnader mellan norra och södra delen av landet tycker vi att sänkt energiskatt på el i norra Sverige är rättfärdigat. Det är av största vikt att vi kan se till att hela landet kan leva och att det finns förutsättningar för människor att bo och verka i hela landet. Det är många åtgärder som är viktiga för att uppnå en jämn fördelning av välfärdssamhället för landets invånare oavsett var man väljer att bosätta sig. En

Fel! Okänt namn på

del i att skapa samma förutsättningar för olika regioner är sänkt skatt på el i norra delen av landet, då elanvändandet i dessa regioner är större på grund av t.ex. kallare klimat.

4.9 Höjda elproduktionsskatter

Skatten på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer höjs med 24 procent till 12 648 kronor per megawatt och månad. Samtidigt höjs fastighetsskatten för vattenkraftverk från 1,2 procent till 1,7 procent. Tillsammans med den tillfälliga höjningen av skatten med 0,5 procent under taxeringsåren 2007–2011 kommer fastighetsskatten för vattenkraftverk från och med 2008 att uppgå till 2,2 procent. Höjningarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

Genom bl.a. marginalkostnadsprissättning har elpriset höjts kraftigt. Det gäller huvudsakligen el, som producerats vid kärn- och vattenkraftverk. Regeringen föreslår nu höjd fastighetsskatt för vattenkraft och höjd kärnkraftsskatt på sammantaget en miljard. Vi anser att detta är ett steg i rätt riktning, och menar att det framledes kan finnas utrymme för ytterligare höjningar.

5 Övriga punktskattefrågor

5.1 Höjd skatt på öl och sänkt skatt på vin samt andra jästa drycker än vin eller öl

Skatten på öl höjs från 1:47 kronor till 1:66 kronor per volymprocent alkohol och liter. Skatten på vin samt andra jästa drycker än vin eller öl sänks från 22:08 kronor till 21:58 kronor per liter för drycker med en alkoholhalt över 8,5 men inte över 15 volymprocent. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

Vänsterpartiet står för en solidarisk och restriktiv alkoholpolitik som innebär att tillgängligheten till alkohol ska vara begränsad genom höga skatter, ett starkt Systembolag och inte minst genom strängare regler för privatinförsel. En lägre totalkonsumtion innebär att den alkoholrelaterade ohälsan och dödligheten minskar. Vi måste nu på alla tänkbara sätt bekämpa den ökande alkoholkonsumtionen och agera för att återta vår rätt att själva bestämma över vår alkoholpolitik. Det handlar om att återskapa den restriktiva alkoholpolitiken som har sin grund i ett folkhälsoperspektiv och som är solidarisk istället för egoistisk. Sverige behöver återupprätta en alkoholpolitik som utgår från totalkonsumtionsmodellen och där tillgänglighet och pris är de viktigaste instrumenten för minskad alkoholkonsumtion istället för en ”bättre alkoholkultur”.

Det finns skillnader mellan könen i alkoholvanor. Män dricker generellt sett mer alkohol än kvinnor, men skillnaderna i drickande mellan könen

minskar bland skolelever eftersom pojkars konsumtion minskat medan flickors konsumtion varit oförändrat hög. Det finns därför anledning att vara särskilt vaksam på kvinnors alkoholkonsumtion under de närmaste åren. Vänsterpartiet har i motion 2007/08:So242 behandlat vår ställning i alkoholfrågor.

I budgetpropositionen för år 2006 bedömdes att en tilläggsskatt på alkoholhaltiga blanddrycker och vissa andra alkoholdrycker borde införas redan under våren 2006. Det angavs också att införande av en sådan skatt kräver ytterligare beredning bland annat hur de beskattningsbara dryckerna ska definieras. Med tanke på att det i stor utsträckning är ungdomar som konsumerar alkohol är det viktigt att tillgängligheten begränsas. Alkoholkonsumtionsmönstret bestäms ofta i unga åldrar. Det innebär att öl och alkohol ofta är inkörsporten till starksprit. Ett av många styrmedel till minskad konsumtion av alkohol är höjt pris. Vad som ovan anförts om tilläggsskatt på alkoholhaltiga blanddrycker och vissa andra alkoholdrycker bör riksdagen ge regeringen till känna.

5.2 Höjd tobaksskatt

Regeringens förslag innebär att styckeskatten på cigaretter höjs med 3 öre, från 28 öre till 31 öre per cigarett. Skatten på röktaobak höjs från 975 kronor till 1 560 kronor per kg och skatten på snus från 246 kronor till 336 kronor per kg. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2008. Beskattningen av privatinförsel av cigaretter från Slovenien upphör att gälla. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2008 men tillämpas retroaktivt från och med den 1 juli 2007.

Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag.

Tobak är den enskilt viktigaste orsaken till många av våra stora folksjukdomar. Tobaksrökning dödade 100 miljoner människor under 1900-talet. Var fjärde rökare dör mellan 35 och 69 års ålder. Det är siffror som tagits fram av epidemiologen Sir Richard Peto och som framfördes vid Cancerfondens internationella cancerkonferens i Stockholm i år.

Att få människor att avstå från tobak är en stor hälsovinst både för den enskilda och för samhället. Det är inte bara rökaren själv som påverkas negativt av tobaksrök utan även personer i omgivningen genom s.k. passiv rökning. Ett stort steg för att förhindra ohälsa genom passiv rökning är det införda förbudet att röka på restauranger och serveringsställen. Det är en viktig arbetsmiljöfråga som vi nu kan konstatera är mycket lyckad. Även bland matgäster och restaurangbesökare är uppfattningen om rökförbudet positivt.

Att höja skatten på tobak är ett av flera sätt att styra människors beteende mot minskad tobaksanvändning.

5.3 Sänkt lotteriskatt

Regeringen föreslår att lotteriskatten sänks från 36 procent till 35 procent av den behållning som återstår sedan de sammanlagda vinster som betalats ut till

Fel! Okänt namn på

vinnarna i lotteriet räknats av från de sammanlagda insatserna. Ändringen träder i kraft den 1 januari 2008.

Vänsterpartiet drar inte samma slutsatser som regeringen betraktande ATG:s utveckling och avslår därför regeringens förslag om sänkt lotteriskatt.

I takt med att allt fler och snabbare spel tillkommer och i den allt aggressivare marknadsföringen drabbas fler människor av spelberoende och överdrivet spelande. Enligt Lotteriinspektionens rapport om spelmarknadens utveckling under 2006 har spelmarknadens aktörer fortsatt att befästa sin ställning på marknaden, särskilt den marknad som marknadsför sina produkter över nätet. De mindre nätbolagen försvinner och de stora blir allt starkare genom att aktörer med direkt eller indirekt ekonomiskt intresse i spelverksamhet ingår samarbetsavtal eller köps upp. Tendensen att allt fler spel som erbjuds över disk också finns att tillgå elektroniskt fortsätter, liksom att tiden mellan spel och resultat blir allt kortare.

6 Vänsterpartiets förslag

Vänsterpartiet har i budgetmotionen 2007/08:Fi276 lagt fram ytterligare förslag avseende punktskatter, som vi redogör för nedan.

6.1 Skatteväxling

När det gäller klimat- och miljöomställning lägger Vänsterpartiet fram en rad förslag, bland annat en målsättning att klimatsatsningarna ska uppgå till 1 procent av BNP. De förslag som vi lägger fram med anledning av enprocentmålet finns i en separat motion. Om vi begränsar oss till skatteområdet välkomnar vi regeringens förslag om höjning av koldioxidskatten och att den bland annat får genomslag inom transportsektorn. Vi ser också positivt på att både skatten på termisk effekt i kärnkraftverk och fastighetsskatten för vattenkraft höjs.

Vänsterpartiet var med och införde skatteväxling år 2000. Fram till nu har drygt 16 miljarder kronor växlats från ökad skatt på sådant som belastar miljön negativt till sänkt skatt på arbete och stöd till vissa stimulansåtgärder. Vi visar i tabell 6.1 hur vi vill se en fortsättning på skatteväxlingen för resten av mandatperioden, åren 2008–2010. Bland annat vill vi ytterligare höja kostnaderna för transporter jämfört med regeringens förslag. Eftersom ökande transporter är ett av dagens största klimatproblem är det en viktig åtgärd. Vi gör samtidigt en kraftig satsning för att bygga ut kollektivtrafiken.

Tabell 6.1 Skatteväxling

i miljoner kronor

	2008	2009	2010
<u>Regeringens förslag</u>			
Skattehöjningar			
<i>Koldioxidskatt + 6 öre</i>	1 640	1 520	1 520
<i>Höjd energiskatt diesel miljöklass 1 och 2</i>	740	730	730
Avgår			
<i>Sänkt fordonskatt (dieselbilar)</i>	-100	-120	-120
<i>Höjt reseavdrag</i>	-140	-140	-140
<u>Ytterligare förslag från Vänsterpartiet</u>			
Skattehöjningar			
Diesel (55-65-75 för miljöklass 1, 2 och 3)		410	820
Diesel (0-10-20 för miljöklass 1, 2 och 3)		410	820
Bensin (29-50-75)		1 000	2 200
Försäljningsskatt bilar	300	600	600
Klimatskatt inrikesflyg	700	1 400	1 400
Bekämpningsmedel och handelsgödsel	80	80	80
Avgift fluorerade växthusgaser	100	100	100
Höjd fordonskatt på grund av ökad koldioxidrealation	30	30	30
Båtskatt, del av		25	25
SUMMA skattehöjningar (avrundat)	3 400	6 000	8 100
Skattesänkningar			
Inkomstskattesänkning	2 800	4 400	6 000
Sänkt fordonsskatt diesel (bil+lastbil)		410	820
Sänkt fordonsskatt glesbygd	60	60	60
Cykelavdrag	45	90	90
Kollektivtrafik glesbygd	500	1 000	1 000
Sänkt fordonsskatt p.g.a. ökad koldioxidrealation	30	30	30
Sänkt skatt alkylatbensin		25	25
SUMMA skattesänkningar (avrundat)	3 400	6 000	8 100

6.2 Höjd skatt på diesel och sänkt fordonsskatt

Tabellen innehåller en höjning av skatten på diesel med 20 öre år 2009 och ytterligare 20 öre år 2010, samtidigt som fordonsskatten sänks. Sänkningen av

Fel! Okänt namn på

fordonsskatt avser både personbilar och tung trafik. På så sätt styr vi mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta.

Dieselskatten är idag lägre än bensinskatten, samtidigt som fordonsskatten för dieselfordon är högre. Bensinfordon ger något större utsläpp av växthusgaser än dieselfordon beroende på att dieselmotorn har högre verkningsgrad och alltså använder bränslet effektivare. Men diesel ger i sin tur upphov till större utsläpp av kväveoxider, partiklar och cancerframkallande ämnen än bensin. Det är därför svårt att entydigt hävda att det ena drivmedlet är bättre eller sämre än det andra, eftersom båda orsakar att de nationella miljömålen är svåra att nå. Därför bör beskattning av bensin och diesel bli mer likställda än idag. I takt med förbättringar i form av ny teknik, t.ex. att nya dieslbilar har partikelfilter som effektivt tar bort partiklar, ska självklart en omprövning ske när det gäller nivåer av skatter.

Regeringen höjer skattenivån för diesel miljöklass 1 och 2, vilket innebär att den "svavelfria" europadieselns relativa skattenivå, i förhållande till miljöklass 3, blir lägre. Det motiveras med att denna dieselsort nu har närmat sig kvaliteten i miljöklass 1 och att skillnaden inte längre är så stor. Regeringens bedömning kan vara riktig. Men vi är i dagsläget inte beredda att acceptera att den relativa fördelningen förändras.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om sänkt fordonsskatt avseende dieseldrivna personbilar och dieseldriven tung trafik.

6.3 Höjd skatt på bensin och sänkt fordonsskatt i glesbygd

Vänsterpartiet föreslår att bensinskatten höjs utöver regeringens förslag. Vårt förslag innebär en höjning med 21 öre år 2009 och ytterligare 25 öre år 2010 utöver regeringens förslag. Vi behöver i större utsträckning få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färdssätt. Bensinskatten är ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön. I en rad rapporter från bland annat Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Sika föreslås höjda skatter på drivmedel för att nå det transportpolitiska målet om att vägtrafiken inte ska släppa ut mer koldioxid 2010 än vad som gjordes 1990.

För att delvis kompensera boende i glesbygd vill vi ytterligare sänka den reducerade fordonsskatten för människor bosatta i 34 glesbygdskommuner.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om sänkt fordonsskatt i glesbygden.

6.4 Biodrivmedel

Biodrivmedel har fått stort genomslag i Sverige och världen de senaste åren. Tillgången till biodrivmedel har ökat kraftigt och fordon som drivs med biogasdrivmedel har ökat kraftigt. Denna utveckling är mycket bra på många sätt, men det är viktigt att vi följer upp den ökade användningen av biodriv-

medel med en tydlig miljöstyrning. Idag kommer en stor del av den etanol som konsumeras i Sverige från Brasilien. Det är mycket som är bra med etanol från Brasilien, men det finns även avigsidor med denna import. T.ex. är de sociala villkoren som råder på sockerplantagen under all kritik. Det förekommer dåliga arbetsvillkor, långa arbetsdagar m.m. Vidare kan t.ex. palmolja, som till viss del kan användas som biodiesel, leda till förödande konsekvenser för regnskogen och människorna i länder där den utvinns. I och med den ökade användningen av biodrivmedel behövs en tydlig miljöstyrning. Idag är biodrivmedel totalt skattebefriat. Vänsterpartiet kan tänka sig en modell där vi genom skatten miljöklassificerar biodrivmedel efter vilken miljöpåverkan den har.

Vad som ovan anförts om miljöklassificering av biodrivmedel bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

6.5 Registreringsskatt på nya bilar

Vi föreslår att en registreringsskatt på nya bilar införs från halvårsskiftet. Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. EU-kommissionen har lagt fram ett förslag om att dessa ska avskaffas. Det finns dock inget slutgiltigt beslut i frågan.

I SOU 2005:51 presenterades ett konkret förslag där nya bilar med utsläpp över en viss nivå betalar försäljningsskatt medan andra är befriade. Syftet är att tydliggöra livscykelkostnaden samtidigt som den uppmuntrar till köp av mer miljövänliga alternativ.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om registreringskatt på nya bilar.

6.6 Klimatskatt på flyget

Vänsterpartiet föreslår att en klimatskatt införs på inrikesflyget. Det sker genom en schabloniserad start- och landningsavgift. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. Oberoende av antalet flygtransporter i Sverige är det viktigt att de flygplan som lyfter verkligen utnyttjas så effektivt som möjligt. Vårt förslag till klimatskatt på inrikesflyget är inte en lika träffsäker konstruktion som en bränsleskatt, men i avvaktan på att internationella regelverk ska ändras är detta ändå ett tydligt ekonomiskt styrmedel.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om klimatskatt på flyg.

6.7 Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel

Vänsterpartiet föreslår i budgetpropositionen en höjning av skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel. Halterna av bekämpningsmedel ökar i

Fel! Okänt namn på

svenska bäckar och åar och är så höga att de kan skada vattenlevande djur och växter. Fler än 20 bekämpningsmedel överskred vid ett eller flera prov den gräns när djur eller växter i vattnet kan skadas. Ökade åtgärder för att minska halterna av bekämpningsmedel kommer att bli nödvändiga. Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om ändring i lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel och ändring i lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel i enlighet med vad som anförts ovan.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel.

6.8 Fluorerade gaser

Vänsterpartiet föreslår att en miljöskatt tas ut på fluorerade gaser (F-gaser). I svensk industri uppstår utsläpp av dessa gaser i samband med bland annat magnesiumingjutning och aluminiumproduktion. Förslaget är i enlighet med vad Energimyndigheten och Naturvårdsverket skriver i en rapport om styrmedel i klimatpolitiken. Skatten tas ut vid import av en fluorerad gas eller import av en produkt som innehåller gasen. Nivån bör sättas i paritet med dagens reducerade nivå för uttag av koldioxidskatt.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om miljöskatt på fluorerade gaser.

6.9 Koldioxidbaserad fordonsskatt

Vänsterpartiet har medverkat till att det år 2006 gjordes en omläggning från viktbaserad till koldioxidbaserad fordonsskatt. Vi vill att fordonsskatten görs mer miljöinriktad och föreslår att den fiskala basskatten på 360 kronor avskaffas, och istället höjs koldioxidkomponenten från 15 kr/g CO₂ till 24 kr/g CO₂. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. Dessa kan få en sänkt fordonsskatt med upp till 800 kronor medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt med upp till 1 200 kronor.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om koldioxidbaserad fordonsskatt.

6.10 Inför skatt på fritidsbåtar – sänk skatten på alkylatbensin

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv. Båtar har dock ingen fordonsskatt så som personbilar har, trots att det medför kostnader att upprätthålla infrastruktur och sjösäkerhet. Vi anser därför att det ska införas en båt-skatt för fritidsbåtar. En sådan skatt kan finansiera dels fritidsbåtarnas andel av infrastrukturkostnaderna, dels en sänkning av skatten på alkylatbensin. I vår uppställning föreslår vi att 25 miljoner kronor av intäkterna från en båt-

skatt används för sänkning av skatten på alkylatbensin. En övergång till alkylatbensin minskar utsläppen av PAH, bensen, kväveoxider och andra ämnen till vatten och luft. Åtgärden har betydelse för att nå miljö kvalitetsmålen Hav i balans, Levande kust och skärgård och Giftfri miljö.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om en sänkning av skatten på alkylatbensin.

En förutsättning för en båtskatt är att det finns ett båtregister. Regeringen bör därför ta fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla från och med 1 januari 2009. Vad som anförts om båtregister bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om skatt på fritidsbåtar.

6.11 Bygg ut kollektivtrafiken i glesbygd

För att kompensera människor i glesbygd, bland annat för de drivmedelshöjningar vi föreslår, vill vi genom ett kollektivtrafikstöd skapa bättre förutsättningar för dem som bor i orter med svag tillgång till kollektivtrafik. Stödet ska utgå till trafikhuvudmännen. Förutsatt en ersättningsnivå motsvarande ca 40 kr/resa skulle det innebära 25 miljoner resor till en kostnad av 1 000 miljoner kronor. För att stödet ska utgå krävs att man kan visa att antalet resor ökar. I övrigt får Rikstrafiken i uppdrag att ta fram ett lämpligt fördelningssystem. Förutom den här riktade satsningen ger vi ett generellt stöd till kollektivtrafiken genom anslagshöjning på utgiftsområde 22.

Vad som ovan anförts om stöd till kollektivtrafik i glesbygd bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6.12 Cykla mer

Vi vill stimulera fler att använda cykel därför föreslår vi ett ”cykelavdrag”. Det innebär att en arbetsgivare slipper betala arbetsgivaravgifter om man köper en cykel till den anställda för maximalt 5 000 kr. Samtidigt påförs den anställda ingen förmånsskatt. Syftet är att stimulera till mer miljövänligt resande och ge incitament att ta cykeln till jobbet.

Riksdagen bör begära att regeringen lägger fram förslag om slopad arbetsgivaravgift och förmånsskatt vid inköp av cykel till anställd.

6.13 Skatt på trafikförsäkringspremie

Vänsterpartiet motsatte sig förslaget att införa en lag om skatt på trafikförsäkringspremier. Med den skatten kommer fordonsägarna att bära statens kostnader för bland annat sjukpenning och sjukersättning för trafikskador. Den föreslagna skatten var också en del av finansieringen av de omfattande skattelättnader som föreslogs i budgetpropositionen för 2007. Vänsterpartiet var kri-

Fel! Okänt namn på

tiskt till förslaget när det infördes och menade att detta var ett sätt att privatisera socialförsäkringssystemet. Att privatisera sjukförsäkringen via trafikförsäkringen kan bli ett sätt att bryta upp en första bit mark för att sedan kunna följa efter med andra speciallösningar för vissa andra grupper försäkringstagare. En grundstomme i det generella välfärdssystemet är att alla solidariskt delar på kostnaderna och därmed även på riskerna. Vänsterpartiet föreslår därför att lagen om skatt på trafikförsäkringspremier tas bort. Regeringen bör därför snarast lägga fram förslag som innebär att lagen om skatt på trafikförsäkringspremier avskaffas.

Stockholm den 24 oktober 2007

Marie Engström (v)

Ulla Andersson (v)

Jacob Johnson (v)

Kent Persson (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Peter Pedersen (v)