

Motion till riksdagen 2009/10:Sk9

**av Helena Leander m.fl. (mp)
med anledning av prop. 2009/10:41**

Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010

Sammanfattning

Miljö-, energi- och klimatskatter utgör effektiva styrmedel i arbetet att klara de klimat- och miljöutmaningar vi står inför. Miljöpartiet har länge drivit att klimat-, energi- och miljöskatterna måste användas mer aktivt, och vi välkomnar flera av de förslag som regeringen presenterar i propositionen Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010. Bland annat har vi länge efterlyst en minskad nedsättning av koldioxidskatten för den del av industrin som inte ingår i utsläppshandeln. Flera av de förslag som regeringen lämnar är dock kontraproduktiva och gör att miljö- och klimatmålen kommer att bli svårare att nå. Generellt gäller dessutom att förslagen inte är tillräckligt långtgående och därmed inte kommer att leda till de utsläppsreduktioner som är nödvändiga för att klara t.ex. tvågradersmålet och de miljömål som riksdagen beslutat om.

I motionen nedan presenteras de punktskatteförslag som Miljöpartiet vill se inom klimat-, miljö- och energiområdet, förändringar som tillsammans med vår övriga klimat- och miljöpolitik är nödvändiga för att klara de klimat- och miljömål som Miljöpartiet föreslagit. I motionen presenteras endast punktskatteförslag. Miljöpartiet har också andra klimat- och miljöskatteförslag som presenterats i sin helhet i vår budgetmotion. Miljöpartiet har också, tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet, presenterat ett gemensamt miljöfordonsprogram. Programmet har presenterats i sin helhet i våra partiers respektive budgetmotioner¹. Vi väljer att inte upprepa förslagen i den här motionen men står självklart bakom politiken som utgör en integrerad del av vår klimatpolitik.

¹ Miljöpartiet budgetmotion: Ett modernt grönt Sverige efter krisen – Miljöpartiet de grönas budgetmotion för 2010 (2009/10:Fi262).

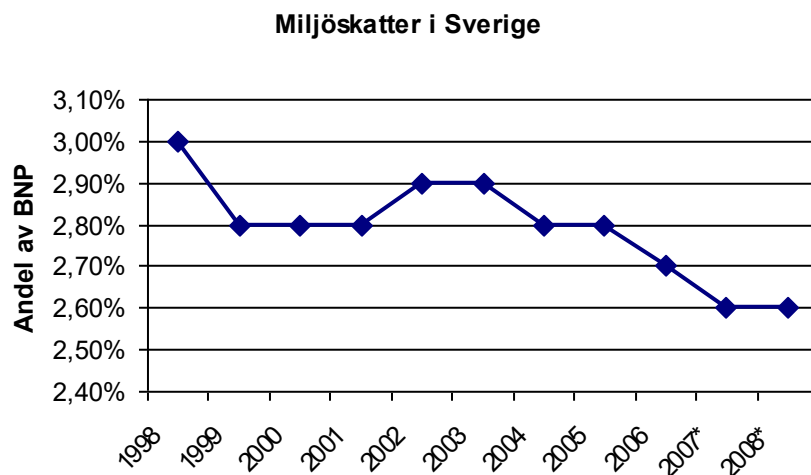
Fel! Okänt namn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd koldioxidskatt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en flygskatt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kilometerskatt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på fluorerade växthusgaser.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en försäljningsskatt på båtmotorer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidskatt på torv.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trängselskatt.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nybils skatt och nybilsbonus.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om återföring av koldioxidskatt för diesel i jordbruksmaskiner och skogsbruksmaskiner.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning.
11. Riksdagen avslår regeringens förslag om att avskaffa avfallsförbränningsskatten.
12. Riksdagen avslår regeringens förslag om att slopa energiskatteavdraget för havsbaserad vindkraft.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om ett långsiktigt kompletterande stöd till havsbaserad vindkraft.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändringar i den viktbaserade fordonsskatten.
16. Riksdagen avslår regeringens förslag om skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper.
17. Riksdagen avslår regeringens förslag om att slopa skatten på handelsgödsel.

Bättre styrning genom klimat-, energi- och miljöskatter

Klimatskatter och miljöskatter är effektiva styrmedel för att minska utsläpp av t.ex. koldioxid och miljöförstörande ämnen. Det procentuella uttaget av miljö- och klimatskatter har minskat under senare år (diagram nedan), vilket innebär att skatternas styrande effekt minskat. Även om det inte finns något självändamål med höga miljö- och energiskatter så finns en stor risk att deras effekt urholkas om de inte växer i samma takt som BNP-utvecklingen. Genom skatter på miljö- och hälsoskadliga varor synliggörs samhällskostnader som annars inte syns i priset, och konsumtionen styrs i en mer hållbar riktning.



Källa: SCB, miljöräkenskaperna.

Miljöpartiet har som en bärande del i våra budgetförslag till riksdagen föreslagit ett antal förändringar av klimat-, miljö- och energiskatterna som sammantaget innebär ett högre skatteuttag och betydligt bättre miljöstyrning i skattesystemet.

Höjd koldioxidskatt

Regeringen föreslår i propositionen att koldioxidskatten höjs med 1 öre per kilo koldioxidutsläpp. Höjningen motiveras av att den ska finansiera den slopade avfallsförbränningsskatten. Samtidigt minskar den totala skatten på bensin och diesel 2010 till följd av minskande konsumentprisindex (KPI) eftersom skatterna är kopplade till utvecklingen av KPI. Regeringen bedömer också att nivån på koldioxidskatten, utöver den årliga indexeringen behöver höjas i den takt som krävs för att klara en sammanlagd utsläppsminskning på

Fel! Okänt namn på

två miljoner ton till 2020. Miljöpartiet anser att regeringens förslag är otillräckliga för att klara tvågradersmålet².

För att hålla omvandlingstrycket uppe i samhället och för att ge tydliga signaler om att fortsatt klimatomställning är prioriterat föreslår vi att koldioxidskatten höjs med 12 öre år 2010, 43 öre 2011 och 5 öre 2012. En höjning med 12 öre innebär att bensinpriset ökar med ungefär 36 öre. Höjd koldioxidskatt slår bl.a. igenom på priset på bensin, diesel och eldningsolja.

Miljöpartiet menar också att uppräkningsen av miljö- och klimatskatterna behöver förändras. Indexering finns till för att den styrande effekten av skatten inte ska urholkas när inkomsterna stiger. Den nuvarande indexeringen som endast bygger på konsumentprisindex gör att den styrande effekten successivt urholkas. I stället bör uppräkningsen kopplas till BNP-utvecklingen och tydligare relateras till klimatmålen³.

Flygskatt

Flygfotogen är enligt lagen om skatt på energi befriad från både energi- och koldioxidskatt, vilket i sin tur beror på att alla avtalsslutande parter i ICAO (International Civil Aviation Organization) har slutit ömsesidiga överenskommelser om att leverera skattebefriad bränsle.

Miljöpartiets mening är att detta avtal måste förhandlas om. På grund av att flyget inte betalar energiskatt eller koldioxidskatt är det i dag kraftigt subventionerat jämfört med andra transportslag. Innan avtalet kan förhandlas om måste en skatt som motsvarar energi- och koldioxidskatten införas.

Användningen av flygbränsle för inrikes flyg beräknades 2007 uppgå till 267 000 kubikmeter. Omräknat motsvarar detta ökade energiskatter på ca 870 miljoner kronor. På motsvarande sätt skulle koldioxidskatt på inrikesflyget innebära skatteintäkter på ca 630 miljoner kronor. Totalt skulle energi- och koldioxidskatt för flygbränsle ge staten skatteintäkter på ca 1,5 miljarder kronor. Om ett skatteuttag på totalt 1,5 miljarder skulle fördelas på ca 7 miljoner flygresor motsvarar det en prisökning på ca 218 kr per resa⁴.

Vi föreslår att frågan om en koldioxidskatt på flyget fortsätter att utredas. Fram till att koldioxidskatt och energiskatt kan införas på flyget menar vi att en tillfällig skatt per passagerare bör införas som ger motsvarande prisseffekt för konsumenten. Vårt förslag innebär 300 kr i flygskatt för enkel resa inrikes och i Europa och 600 kr för enkel resa utanför Europa.

² Miljöpartiet har tillsammans med Socialdemokraterna och Vänsterpartiet i en gemensam motion (2008/09:MJ17) på klimatpropositionen angett vilka mål vi anser bör vägleda klimatpolitiken.

³ Se också Svensk klimatpolitik SOU 2008:24 s. 294.

⁴ RUT pm dnr 2008:1314.

Kilometerskatt

Miljöpartiet föreslår att riksdagen begär att regeringen utreder och återkommer med lagförslag om en kilometerskatt för lastbilar senast den 1 januari 2012. Syftet med skatten är att i större utsträckning internalisera externa effekter såsom buller och slitage från lastbilstrafiken. Skatten kommer också att leda till effektiviseringar och lägre utsläpp av växthusgaser från lastbilstrafiken. I snitt ska skatten vara 2 kr/km men den bör differentieras eller återföras på ett sådant sätt att konkurrensen inte snedvrids för företag i norra Sverige⁵.

Skatt på fluorerade växthusgaser

Miljöpartiet föreslår att en miljöskatt för fluorerade växthusgaser införs. Skattesatsen bör sättas på samma nivå som koldioxidskatten för den industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Försäljningsskatt på båtmotorer

Miljöpartiet vill införa en försäljningsskatt vid nyförsäljning av båtmotorer till fritidsbåtar⁶. Avgiften baseras på motorns koldioxidutsläpp. I nuläget är Sjöfartsverkets minimiregler för utsläpp från båtmotorer i princip de enda miljökrav som ställs på båtar. Samtidigt är utsläppen från fritidsbåtstrafiken mycket stora. Årligen förbrukas 32 500 kubikmeter bensin i fritidsbåtar⁷. Äldre tvåtaktare är de värsta klimatsyndarna. De uppskattas släppa ut ca 3 000–8 000 ton kolväten årligen.

För att minska båtlivets klimatpåverkan inför vi en skatt som ska få konsumenten att tänka till en extra gång vid val av båtmotor. På så vis sätts också press på båtmotortillverkarna att skynda på teknikutvecklingen. Skatten differentieras utifrån motorns koldioxidutsläpp och föreslås vara mellan 1 000 och 15 000 kr. Intäkterna från skatten beräknas bli runt 60 miljoner kronor årligen.

Statistiken på området är i dag mycket bristfällig. Försäljningsskatten kräver att ett standardiserat sätt att mäta och redovisa koldioxidutsläpp från båtmotorer utarbetas⁸. Därför behöver systemet utredas först och kan därför införas först fr.o.m. den 1 januari 2011.

⁵ Se också Svensk klimatpolitik SOU 2088:24 s. 291 f.

⁶ Avser såväl utombords- som inombordsmotorer. Fritidsbåt definieras enligt Sjöfartsverkets föreskrifter 2005:4.

⁷ Båtlivsundersökningen 2004.

⁸ Båtbranschen har ett pågående arbete med standardisering av redovisning av utsläpp och bränsleförbrukning.

Fel! Okänt namn

Koldioxidskatt på torv

Torv är i dag undantagen från koldioxidskatt trots att torven är ett fossilt bränsle. Vi föreslår att undantaget från koldioxidskatt slopas, vilket innebär att torvbrytning snabbt kommer att bli olönsamt och fasas ut som bränsle. Miljöpartiet begär att regeringen återkommer med lagförslag.

Trängselskatt

Miljöpartiet föreslår att intäkterna från trängselskatten i Stockholm används för förbättringar i kollektivtrafiken. Vidare föreslår vi att även Essingeleden beläggs med trängselskatt. Essingeleden är den mest störningskänsliga delen av vägnätet i Stockholmsregionen. Avgiftsbefrielsen för Essingeleden innebär en tendens till att trafik flyttas över dit. Den redan avsevärda trängseln där ökar därmed, vilket leder till stora störningar i andra delar av vägnätet. Om undantaget för Essingeleden skulle tas bort skulle incitamenten att verkligen minska bilresorna, och inte bara flytta dem, öka. Detta skulle dessutom ge ytterligare intäkter som direkt kan slussas över till Stockholmsregionen för satsningar på kollektivtrafiken. Förslaget påverkar inte statens saldo.

Då trängselskatten inte räknats upp med inflationen sedan den infördes har den styrande effekten urholkats något. Vi föreslår att nivåerna på trängselskatten med lämplig avrundning räknas upp årligen med inflationen. Vi föreslår också att i de fall arbetsgivaren betalar trängselskatt åt anställda med förmånsbil så ska detta förmånsbeskattas särskilt så att även dessa förare får incitament att minska trängseln. Då de ökade intäkterna från trängselskatten ska gå till Stockholmsregionen påverkar förslagen inte statens saldo.

Nybilsskatt och nybilsbonus

Sverige har Europas tyngsta och mest bränsleslukande bilpark. I en rapport från Nordiska ministerrådet konstateras också att Sverige, som inte har någon registreringsavgift på bilar, har fler bilar per invånare än de övriga länderna. Sverige har också de högsta utsläppen från nya bilar. I Norge, Danmark och Finland har utsläppen sänkts efter att en differentierad registreringsavgift införts⁹.

I Frankrike användes ett system med registreringsskatt och registreringsbonus som gjort att bilparkens bränsleeffektivitet och miljöprestanda förbättrats kraftigt¹⁰. Systemet innebär att bra fordon med låga utsläpp får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med stora utsläpp får en avgift. Gränserna för när avgift respektive bonus utdelas skärps årligen.

⁹ Naturvårdsverket, Klimataktuellt 2008-10-01.

¹⁰ RUT pm dnr 2009:1175.

Fel! Okänt namn på

Miljöpartiet föreslår att ett nytt system med nybilsskatt respektive nybilsbonus införs vid nyinköp av bilar. Systemet utformas så att det är statsfinansiellt neutralt. Bra effektiva och miljövänliga fordon får en bonus där bonusen är större ju bättre fordonet är. Bränsleslukande bilar med stora utsläpp får en avgift. Miljöpartiet kommer att återkomma med förslag på en exakt utformning av ett sådant system. Införandet av det nya systemet utformas så att det inte påverkar det offentliga sparandet i staten.

Ändringsförslag i förhållande till regeringens proposition

Regeringen föreslår i proposition 2009/10:41 ett antal förändringar och omläggningar av energi- och koldioxidskatten. Flera av förändringarna är förslag som vi i Miljöpartiet drivit själva och som vi ställer oss positiva till. Andra förslag föreslår vi att de avslås.

Sänkt återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner (punkt 6.7 i propositionen)

Regeringen föreslår att återbetalning av koldioxidskatt till jordbruket sänks successivt från 2,38 kr/l i dag till 0,9 kr/l 2015. Miljöpartiet säger ja till sänkningen. Som regeringen lyfter fram är möjligheterna för näringarna att byta till mer utsläppssnål teknik på kort sikt dock begränsade. För att inte minska näringarnas konkurrenskraft, och samtidigt hålla omvandlingstrycket uppe och stödja dem som genomför åtgärder som minskar utsläppen, föreslår vi därför att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

Koldioxidskatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning (punkt 6.9)

Regeringen föreslår att nedsättningen av koldioxidskatten på naturgas och gasol som används som drivmedel successivt trappas ned. I dag betalas 59 % av den generella koldioxidskatten för naturgas och 52 % för gasol. Nedtrappningen ska ske så att 70 % betalas 2011, 80 % 2013 och 100 % 2015.

Miljöpartiets bedömning är att det är viktigt att koldioxidskatten får verka på ett generellt sätt. En för snabb upptrappning av koldioxidskatten på gasol och naturgas hotar dock utbyggnaden av biogasproduktionen. Vi föreslår därför att upptrappningen senareläggs med två år så att den första höjningen i stället sker 2013 och att full skatt utgår först 2017.

Ingen slopad avfallsförbränningskatt (punkt 6.11)

Regeringen föreslår att avfallsförbränningskatten ska slopas. Miljöpartiet anser i likhet med bl.a. Energimyndigheten och Naturvårdsverket att skatten på förbränning av avfall tills vidare bör vara kvar i avvaktan på en förutsätt-

Fel! Okänt namn på

ningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektivitet för avfallspolitiken. Regeringen bör initiera en sådan utredning.

Senarelägg slopandet av energiskatteavdraget för vindkraft (punkt 7.5 i propositionen)

I dag uppgår avdraget för havsbaserad vindkraft till 12 öre/kWh. Från och med den 1 januari 2010 föreslår regeringen att avdraget slopas helt. Miljöpartiet menar att ett särskilt stöd, som kompletterar elcertifikaten, behövs till den havsbaserade vindkraften, som än så länge har högre kostnader än den landbaserade. Regeringen bör återkomma med förslag till ett långsiktigt kompletterande stöd till havsbaserad vindkraft. För närvarande utgår ett stöd i form av energiskatteavdrag med 12 öre/kWh. Vi föreslår att stödet ska kvarstå tills vidare i avvaktan på en ny långsiktig stödform.

Ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten (punkt 8.2 propositionen)

Regeringen föreslår att koldioxidkomponenten i fordonsskatten höjs från 15 kr/g koldioxid till 20 kr/g koldioxid. Samtidigt höjs gränsen för när koldioxidskatt tas ut i fordonsbeskattningen från 100 g/km till 120 g/km. Effekten blir att bilar med lägre utsläpp än 100 gram får höjd fordonsskatt och att bilar med utsläpp över 120 g/km får höjd fordonsskatt. Bilar i skiktet 100–120 g/km får sänkt fordonsskatt.

Som Naturvårdsverket påpekar kommer bilar med 120 gram koldioxidutsläpp mycket snart att betraktas som en hämsko för strävandena att minska klimatpåverkan. Regeringen motiverar heller inte höjningen av gränsen från 100 till 120 gram med några klimat- eller miljöskäl. Regeringens enda skäl till höjningen är att uttaget av fordonsskatt inte ska öka totalt. Denna effekt hade kunnat nås på andra sätt, t.ex. genom att sänka skatten ytterligare för mycket snåla fordon.

Miljöpartiet föreslår att koldioxidkomponenten höjs men att gränsen för när koldioxidkomponenten slår till inte ska höjas. Det här gör att miljöstyrningen av fordonsskatten ökar jämfört med regeringens förslag.

Ändringar i den viktbaserade fordonsskatten (punkt 8.4 i proposition)

Regeringen föreslår höjd fordonsskatt för bensinbilar där fordonsskatten beräknas efter vikt (på grund av att koldioxidkomponenten höjs för bilar där fordonsskatten delvis baseras på koldioxidutsläpp) och sänkt fordonsskatt för dieselbilar där fordonsskatten beräknas efter vikt på grund av den höjda energiskatten på diesel (kompensation). Av samma anledning föreslås sänkt fordonsskatt på tunga lastbilar och tunga bussar. Miljöpartiet stöder förändringarna i viktbaserad fordonsbeskattning för bilar och bussar men inte för tunga lastbilar. Lastbilstrafiken är den del inom transportsektorn där utsläppen ökar mest. Miljöpartiet menar att de miljöstyrande skatterna för denna sektor måste öka och inte minska.

Skattebefrielse från fordonsskatt för personbilar med bättre miljöegenskaper (punkt 8.5)

Regeringen föreslår att bilar vars koldioxidutsläpp inte överstiger 120 g/km befrias från fordonsskatt under fem år. Miljöpartiet avvisar förslaget som inte skapar tillräckliga incitament till energieffektivisering och utsläppsminskningar av koldioxid. 120 gram var för några år sedan en relativt låg nivå, men genom teknisk utveckling och produktutveckling är den gränsen i dag alltför hög för att motivera en sådan kraftig skattenedsättning. Miljöpartiet menar att de incitament och stimulanser som finns inom fordonsbeskattning hela tiden måste skärpas så att de är teknikdrivande. Miljöpartiet föreslår i stället för regeringens nedsättning att ett system med nybilsbonus och nybilsskatt införs (se ovan för beskrivning).

Inget slopande av skatt på handelsgödsel (punkt 9)

Regeringen föreslår att skatten på gödsel slopas. Miljöpartiet, liksom ett stort antal av remissinstanserna (bl.a. SLU och Naturvårdsverket), motsätter sig det. Enligt regeringens egna beräkningar minskar skatten kväveläckaget från jordbruksmarken med ca 1 500 ton kväve per år¹¹. Detta är jämförbart med vad som uppnåtts av kostsamma åtgärder som ersättning till lantbrukare för fångstgrödor. Förutom ökade utsläpp av kväve som slopandet av skatten kommer att ge upphov till ökar utsläppen av den aggressiva växthusgasen lustgas.

Slopandet av skatten har motiverats med att det kompenserar lantbruket för höjningar av klimatrelaterade skatter. Dessa skattehöjningar inträffar dock först 2011 och då på en låg nivå. Under åren 2010–2012 blir nettoeffekten för lantbruket en nettoskattesänkning på drygt 660 miljoner kronor.

Miljöpartiet anser att gödselskatten bör behållas och på sikt höjas. Medlen ska också i fortsättningen återföras till näringen i form av ersättning för miljöåtgärder.

Stockholm den 11 november 2009

Helena Leander (mp)

Ulf Holm (mp)

Per Bolund (mp)

Mats Pertoft (mp)

¹¹ Finansdepartementets Promemoria om slopad skatt på gödselmedel (2009-09-16).