

Motion till riksdagen 2005/06:Sk257

av Ragnwi Marcelind (kd)

Sänkt skatt på bensin

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte bestraffa de som bor i glesbygd genom höga bensin- och dieselskatter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bensinskatten måste sänkas.

Motivering

Skatten på diesel och bensin är hög i Sverige. Motivet är främst att koldioxidutsläppen ska minska. Men det är tydligt att beskattningen slår olika hårt beroende på var man bor i vårt land. Det höga bensinpriset drabbar de som inte har något alternativ när de ska åka lång väg till jobbet eller skjutsa barnen till olika idrottsevenemang, det vill säga framför allt människor som bor i glesbygdskommuner. En familj i Ljusdal straffbeskattas, genom bensinskatten, med 13 500 kr per år. Detta konstateras i en sammanställning som gjorts kring hur miljöpolitikens kostnader och intäkter fördelas.

Sammanställningen, som är en bilaga till Finansdepartementets långtidsutredning *Fördelningseffekter av miljöpolitik* SOU 2003:2, visar att glesbygdsbor i allmänhet belastas hårdare än storstadsbor. Här är bränsleskatten bara ett exempel. Per person tvingas glesbygdsbor betala upp emot 8 000 kr i bränsleskatt. I en storstad hamnar kostnaden mellan 3000 och 4000 kr per person och år. Detta trots att nettoutsläppen av koldioxid, (koldioxidutsläpp minus koldioxidupptag) är betydligt högre i städerna än i glesbygden. Kommunerna och glesbygden i Norrland blir orättvist beskattade, och det höga skattetrycket riskerar att utarma de små kommunernas livskraft. Ljusdal är bara ett exempel på en kommun i Gävleborgs län som drabbas hårt.

I bilagan till Finansdepartementets långtidsutredning har de regionala effekterna av skatten på både bensin och diesel analyserats. Med hjälp av en utarbetad modell har beräkningar gjorts som visar att invånare i Ljusdals kommun betalar 6 787 kr i bensin- eller dieselskatt per person och år. Motsva-

Fel! Okänt namn på

rande siffra för en person bosatt i Stockholm är 3 394 kr. Beräknat på en vanlig barnfamilj blir det drygt 15 500 kr dyrare att leva i Ljusdal än i Stockholm till följd av bränsleskatten.

Skattesystemet är ologiskt

Ett av motiven bakom den hårda beskattningen på bensin och diesel är att man vill sänka koldioxidutsläppen – den höga bensin- och dieselskatten är ett led i en fortsatt grön skatteväxling. Detta resonemang håller inte. Ser man till koldioxidutsläppen per invånare är de visserligen större i glesbygdslän än i tätbefolkade län. I Gävleborg uppgår utsläppen av koldioxid per person och år till 7,5 ton. Motsvarande siffra för Stockholms län är 5,1 ton. Men utsläppsmängden visar inte hela sanningen. Koldioxid kan också upptas i det kol som binds i bl.a. den växande skogen. I Kyotoprotokollet finns också utrymme för att länderna skulle kunna ta hänsyn till detta i beräkningar av kolbalansen. Ett logiskt skattesystem borde därmed inte beakta utsläpp utan att även belöna upptag.

Den svenska skogens nettotillväxt är ca 30 miljoner kubikmeter per år. Omräknat till koldioxid innebär det att den svenska skogen tar upp ca 5 ton per person och år netto. Men precis som utsläppsnivåerna, varierar upptagningsnivåerna regionalt. I jämförelsen ovan mellan Gävleborg och Stockholm kan vi konstatera att Gävleborgs upptagningsnivå per person ligger på 10,4 ton per person medan motsvarande upptag för Stockholm ligger på 0,9 ton. Det blir följaktligen ett koldioxidnettopptag på 2,9 ton per person och år för Gävleborgaren medan Stockholmaren står för nettoutsläpp på i snitt 4,2 ton per år.

Därför blir straffbeskattningen för Gävleborgaren helt absurd mot bakgrund av att det inte finns något nettoutsläpp av koldioxid i Gävleborg, medan nettoutsläppen i exempelvis Stockholm är stora. Kyotoprotokollets resonemang om att belöna upptag hörsammas alltså inte genom den svenska skattepolitiken då det gäller drivmedel.

Slutsatsen blir att kostnaderna blir höga i den del av Sverige där alternativet till privatbilism är få. I exempelvis Ljusdal är möjligheterna att åka kollektivtrafik begränsade. Invånarna i Ljusdal är helt beroende av biltransporter. Detta gäller såväl arbete, studier som kultur och fritid. Ett aktivt liv med arbetsresor, fritidsresor och inköp är för de flesta omöjligt utan bil. Slutsatsen blir att glesbygdens bor har fler bilar och kör längre sträckor än genomsnittet.

Människor måste ha rätten att välja var de vill leva och bo i Sverige. Vi talar ofta om att hela Sverige ska leva. Detta är omöjligt om vi bestraffar dem som använder bil. Bilens är glesbygdens viktigaste transportmedel. De skatteminskningar som görs i de extra stöden till glesbygden är inte tillräckliga för att kompensera de höjda kostnader som införs genom den höjda bränsleskatten.

Fel! Okänt namn på

Vid ett bensinpris på ca 11:50 kr går över 7:50 kr i skatt. Ovanpå oljepriset och energiskatter tas det också ut moms, moms på skatten som ökar med världsmarknadspriset. Detta är orimligt och måste förändras!

Mot bakgrund av ovanstående anser jag att det bestraffningssystem som i dag finns inbyggt i det svenska bensinskattesystemet bör ses över och att bensinskatten måste sänkas för boende i glesbygd.

Stockholm den 23 september 2005

Ragnwi Marcelind (kd)