



En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet har berett skatteutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (nedan klimatpropositionen). Med anledning av klimatpropositionen har fyra motioner väckts. Skatteutskottet begränsar sitt yttrande till de frågor med anknytning till beskattning som tas upp i propositionen och i följdmotionerna.

Regeringen anger i klimatpropositionen inriktningen för den svenska klimatpolitiken och redogör för de mål som ska uppnås och hur de ska nås. För att nå målet avser regeringen att redan beslutade styrmedel ska kompletteras med utvecklade ekonomiska styrmedel på skatteområdet. En samlad åtgärdsplan med åtgärder för att uppnå klimatmålet till 2020 utvecklas. Med denna plan läggs grunden för att nå de långsiktiga klimatpolitiska målen. Planen omfattar utsläppsminskande åtgärder i Sverige och i andra länder. Särskilda handlingsplaner presenteras för att utveckla en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen, energieffektivisering i bebyggelsen samt satsningar på förnybar energi. Mål för andelen förnybar energi fastställs och systemet med elcertifikaten vidareutvecklas. I åtgärdsplanen ingår även åtgärder för att anpassa Sverige till effekterna av klimatförändringarna.

Utskottets överväganden

Koldioxidskatt och energiskatt på bränslen – allmänna principer

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet anser i likhet med regeringen att koldioxidskatt och energiskatt är kraftfulla och samhällsekonomiskt effektiva styrmedel som även i fortsättningen bör vara centrala delar av den svenska klimat- och energipolitiken. Utskottet avstyrker motionsförslaget om att återgå till den gröna skatteväxlingen.

Jämför avvikande mening 1 (v).

Klimatpropositionen

Energi- och miljöskatter har sedan länge framgångsrikt använts i Sverige för att bidra till uppfyllelsen av olika mål på energi- och klimatområdena.

Den mest betydande minskningen av växthusgasutsläppen har skett inom bostads- och servicesektorerna samt inom fjärrvärmeproduktionen. En kraftigt bidragande orsak till detta har varit de successivt ökade skatteinivåerna på fossila bränslen som förbrukas inom dessa sektorer och inte minst den ökade tyngd som under senare år har lagts vid koldioxidskatten. Genom att tillämpa ett energiskattesystem med sektorsvis differentiering av skatteinivåerna för bränslen som används för uppvärmning har skatterna tjänat som ett effektivt styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som risken för koldioxidläckage har reducerats genom en lägre beskattning för delar av näringslivet.

Olika ekonomiska styrmedel ger olika incitament, och för att de ska vara effektiva måste de samordnas. En viktig utgångspunkt för miljöpolitiska styrmedel är att de, i möjligaste mån, ska utformas så att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Regeringen bedriver därför, som aviserades redan i förra årets budgetproposition, ett arbete med syfte att föreslå vissa ändringar av främst miljöskatterna så att effektiviteten av den förda miljö- och energipolitiken förbättras. Arbetet inriktas på att åstadkomma en förbättrad samordning mellan de olika ekonomiska styrmedlen på området.

I propositionen redovisar regeringen resultatet av det hittills gjorda arbetet genom att lägga fast allmänna principer för kommande förändringar av koldioxid- och energiskatterna. Vissa strukturella förändringar bör göras av skattesystemet i syfte att göra det enklare att genomföra träffsäkra och ändamålsenliga styrmedelsförändringar. Med utgångspunkt i den förändrade skattstrukturen redovisar regeringen hur utvecklade ekonomiska styrmedel kan ge en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser med 2 miljoner ton till 2020. Huvuddelen av minskningen hänför sig till

förändringar av koldioxid-, energi- och fordonsskatterna. Förslag till lagstiftning på dessa områden kommer att remitteras av Finansdepartementet i anslutning till klimatpropositionen. En kontrollstation genomförs 2015 i syfte att analysera utvecklingen i förhållande till målen liksom kunskapsläget. Kontrollstationen gäller inte politikens grundläggande inriktning, men kan komma att leda till justeringar av styrmedel och instrument.

Framtida skattehöjningar på energi- och miljöområdena för företag bör balanseras av sänkningar av företagsbeskattningen så att den sammanlagda skatten för företagen inte ökar. På samma sätt bör framtida skattehöjningar för hushåll balanseras av t.ex. sänkt inkomstskatt. Om skatter används som styrmedel innebär det i flertalet fall att behovet av att betala ut stöd för att bidra till att uppnå målen minskar, vilket bedöms leda till ökad samhälls-ekonomisk effektivitet.

Motionen

I Vänsterpartiets motion MJ18 yrkande 9 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. begärs att den gröna skatteväxlingen får fortsätta. Motionärerna anför att skatteväxling ska syfta till att höja både skatterna på transporter och annan verksamhet som är miljöbelastande; samtidigt ska skatterna sänkas för låginkomsttagare och för boende i glesbygd. Enligt motionärerna ska höjningen av drivmedelsbeskattningen därför kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (som har medfört en i genomsnitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd.

Utskottets ställningstagande

Vid den gångna höstens budgetbehandling ställde sig riksdagen bakom regeringens energipolitik. Utskottet betonade vid budgetbehandlingen att, som regeringen påpekade, Sverige och andra länder står inför stora utmaningar inom klimat- och energiområdet, vilka måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål. Klimat, energi och miljö är ett av regeringens prioriterade områden inför Sveriges ordförandeskap i EU andra halvåret 2009. Det internationella klimatarbetet går in i en intensiv fas under 2009 inför FN:s klimatkonferens i Köpenhamn i december 2009. Ett nytt globalt klimatavtal måste beslutas senast hösten 2009 för att kunna träda i kraft när Kyotoprotokollets första period löper ut den 31 december 2012. Arbetet med klimatavtalet sammanfaller med Sveriges ordförandeskap i EU, och Sverige kommer då att ha en viktig roll som förhandlingsledare för att föra klimatavtalet i hamn (yttr. 2008/09:SkU1y).

Utskottet, som delar regeringens bedömning, har tidigare understrukt att koldioxidskatten är ett mycket viktigt redskap för att minska användningen av fossila bränslen och därigenom koldioxidutsläppen (yttr. 2008/09:SkU1y). Koldioxidskatten och energiskatten bör enligt utskottet även fort-

sättningsvis vara centrala delar av den svenska klimat- och energipolitiken. Skatterna kan emellertid, som utskottet också tidigare anfört, behöva kompletteras med andra styrmedel för att åstadkomma en effektiv miljöstyrning.

Vid 2007 års budgetbehandling ställde sig riksdagen, på utskottets förslag, bakom regeringens energipolitik vilken bl.a. innebar att den gröna skatteväxlingen avbröts. Anledningen till att den gröna skatteväxlingen avbröts var att nämnda politik inneburit välfärdsförluster men endast mycket begränsade miljövinster. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därmed motion MJ18 yrkande 9.

Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att nivån på koldioxidskatt, utöver den årliga justeringen enligt konsumentprisindex, framöver bör anpassas i den omfattning och takt som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför den handlande sektorn med 2 miljoner ton till 2020. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att koldioxidskatten på fossil energi bör ökas i den takt som behövs för att nå miljömålen.

Jämför avvikande mening 2 (mp).

Motionen

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 14 av Maria Wetterstrand m.fl. begärs att koldioxidskatten på fossil energi ökas i den takt som behövs för att nå miljömålen. De myndigheter som ska övervaka klimatmålen bör enligt motionärerna få uppdraget att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå målen och föreslå lämpliga justeringar och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås.

Utskottets ställningstagande

Utskottet, som delar regeringens bedömning, har vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner avstyrkt liknande motionsyrkanden (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet har då anfört att regeringens arbete med kommande klimatpropositioner borde avvaktas. Enligt utskottets uppfattning innebär den politik som regeringen nu redovisar att frågan om anpassning av koldioxidskatten på fossil energi är uppmärksamrad. Utskottet avstyrker därmed för sin del motionsyrkandet.

Höjd koldioxidskatt för uppvärmning inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk samt industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bör höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Utskottet instämmer även i bedömningen att ett första steg, till 30 %, bör tas redan 2011. Utskottet avstyrker motionsyrkande om bl.a. höjning av koldioxidskatten.

Jämför avvikande mening 3 (s, v, mp).

Motionen

I motion MJ17 yrkande 27 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) begärs att koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ska höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Höjningen av energiskatten på diesel ska enligt motionärerna även omfatta diesel som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksföretag. Vidare anføres att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

Utskottets ställningstagande

Som anføres i klimatpropositionen omfattas nästan all energiintensiv industri av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Energikostnadernas andel av de totala kostnaderna för företag utanför handelssystemet är generellt låga, med undantag för framför allt växthusnäringen. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att en högre koldioxidskatt än i dag kan tas ut utanför handelssystemet, utan att det i någon större utsträckning medför att utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser flyttar på ett sådant sätt att de globala utsläppen inte minskar. Utskottet avstyrker motionsyrkandet, eftersom frågan redan är uppmärksammat av regeringen vad gäller höjningen av koldioxidskatten.

Nedsättning av koldioxidskatten för energiintensiva företag (0,8-procentsregeln)

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att begränsningsnivån i den s.k. 0,8-procentsregeln bör fasas ut i två steg, varav det första steget bör tas 2010 genom att begränsningsnivån höjs från 0,8 till 1,2 % av de framställda produkternas försäljningsvärde. 2015 bör regeln helt slopas.

Klimatpropositionen

Utöver den generellt lägre skattenivån, i form av ingen energiskatt och 21 % av den generella koldioxidskattenivån, som i dag gäller för uppvärmningsbränslen som förbrukas av energiintensiva industriföretag utanför handelssystemet samt jordbruk, skogsbruk och vattenbruk, kan dessa företag ges ytterligare nedsättning av koldioxidskatten genom den s.k. 0,8-procentsregeln. Den innebär att för företag där koldioxidskatten överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet (omsättningen) sätts det överskjutande beloppet ned till 24 % av den skatt som annars skulle ha betalats. För berörda företag innebär det en koldioxidskattenivå på marginalen som motsvarar 5 öre per kilo koldioxid 2009. Ungefär 20 industriföretag inom främst asfalts- och textilsektorerna ges i dag skattelättnader med totalt ca 10 miljoner kronor per år med stöd av 0,8-procentsregeln. Även drygt 600 växthusföretag ges skattelättnader med sammanlagt ca 18 miljoner kronor per år.

Regeringen anser att det är angeläget att även företag som omfattas av 0,8-procentsregeln ges ett ekonomiskt incitament att på ett kostnadseffektivt sätt vidta åtgärder som minskar växthusgasutsläppen. Exempelvis består växthusnäringens energianvändning alltjämt i hög grad av fossila bränslen, även om fler och fler företag ställer om till biobränslebaserad uppvärmning. Regeringen vill påskynda denna omställning, men på ett varsamt sätt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning.

Sänkt återbetalning av koldioxidskatten för diesel i jordbruks- och skogsmaskiner

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att återbetalningen av koldioxidskatten för diesel i jordbruks- och skogsbruksmaskiner med 2,38 kr per liter bör sänkas till 2,20 kr 2011, 1,70 kr 2013 och 90 öre 2015 samt att det första steget av sänkningen bör träda i kraft den 1 januari 2011.

Utskottets ställningstagande

I samband med behandlingen av budget för 2008 uttalade utskottet när det gällde ändringar av energi- och koldioxidbeskattningen för bl.a. jordbruket och skogsbruket att det är viktigt att beakta att konkurrensförutsättningarna för svenska företag inte därmed försämras (ytr. 2008/09:SkU1y). Utskottet fann mot den bakgrunden att de då föreslagna förändringarna av återbetalning av energi- och koldioxidskatten till jord-, skogs- och vattenbruket var adekvat utformade. Utskottet står fast vid att det är fortsatt angeläget att näringen som helhet på lämpligt sätt kompenseras för de nu angivna förändringarna. Utskottet delar i övrigt regeringens bedömning.

Omläggning av energiskatten efter energiinnehåll på fossila bränslen för uppvärmning

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att energiskatten på fossila bränslen för uppvärmning bör struktureras om efter bränslets energiinnehåll. Utskottet instämmer även i regeringens bedömning angående utgångspunkten för omläggningen samt att en sektorsvis differentiering av energiskatten bör göras.

Klimatpropositionen

Även om energiskatten redan i dag har ett styrande inslag, genom att den verkar allmänt dämpande på energianvändningen och alltså bidrar till en ökad energieffektivisering, bör denna roll förstärkas och göras mer tydlig.

I syfte att öka energieffektiviseringen i landet på ett kostnadseffektivt sätt och med mindre risk för snedvridningar än i dag, bör energiskatten tas ut efter en likformig grund. Denna grund bör vara energiinnehållet i respektive bränsle.

För att målet för andel förnybar energi ska kunna nås, krävs att samtliga sektorer i samhället genomför en omställning av sin energianvändning. I syfte att skapa nödvändiga incitament för denna omläggning, bör energiskatt tas ut på fossila bränslen som förbrukas för uppvärmning inom samtliga sektorer i samhället. Energiskatt bör alltså även införas för uppvärmningsbränslen som förbrukas inom sektorer där energiförbrukningen i dag är nollbeskattad, dvs. inom industrin, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbrukssektorerna samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. En lägre energiskattenivå bör dock tillämpas för dessa sektorer. Denna lägre energiskattenivå bör motsvara EU:s minimiskattenivå för lätt eldningsolja om 21 euro per 1 000 liter. Med nuvarande växelkurs innebär det en nivå som motsvarar 2,5 öre per kWh eller drygt 30 % av energiskatten för eldningsolja. Den lägre nivån tas ut för alla fossila uppvärmningsbränslen som förbrukas inom de aktuella sektorerna, dvs. oavsett om det rör sig om anläggningar inom eller utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (prop. 2008/09:162 s. 66).

Utskottets ställningstagande

Som utskottet tidigare anfört (bet. 2008/09:SkU26 s. 18) bör, som regeringen också gett uttryck för, de olika skatternas roll göras tydligare för att skapa ett överskådligt och begripligt system. Utskottet har även anfört att det bör prövas om energiskatterna kan tas ut på en mer generell bas än i dag. Utskottet delar regeringens bedömning att energiskatten på fossila bränslen för uppvärmning bör struktureras om efter bränslets energiinnehåll. Detta innebär att energiskatten kommer att tas ut på en mer likformig grund. Utskottet instämmer även i övrigt i regeringens bedömning.

Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att koldioxidskatten bör slopas för bränsle som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Vidare instämmer utskottet i regeringens bedömning att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet bör sänkas till 7 % av den generella koldioxidskattenivån. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Vidare bör den i budgetpropositionen för 2008 aviserade skattesänkningen för industrianläggningar inom handelssystemet genomföras först den 1 januari 2011. Utskottet avstyrker yrkanden om att koldioxidskatten för industrin som ingår i den handlande sektorn ska behållas oförändrad samt att dubbla styrmedel är berättigade.

Jämför avvikande mening 4 (v).

Klimatpropositionen

Koldioxidbeskattningen av bränslen inom handelssystemet har i ett första steg sänkts fr.o.m. den 1 juli 2008 (prop. 2007/08:21, bet. 2007/08:SkU27, rskr. 2007/08:238). Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1 finansplan m.m. avsnitt 5.6.3 s. 121 f.) aviserat att ett andra steg av skattesänkningar för anläggningar inom handelssystemet bör genomföras den 1 januari 2010. Detta andra steg skulle innebära att koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar som omfattas av handelssystemet skulle tas ut med belopp som motsvarar ca 7 % av 2008 års koldioxidskattenivå, varigenom EU:s minimiskattenivåer skulle iakttas. Även övriga värmeanläggningar inom handelssystemet skulle ges en motsvarande ökning av nedsättningen, uttryckt i procentenheter. Detta skulle med dagens skatteregler innebära att koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar skulle motsvara 86 % av 2008 års koldioxidskattenivå. Som framgått av avsnitt 1.2 anser regeringen dock att det rådande konjunkturläget innebär att ändringar av energi- och koldioxidbeskattningen bör genomföras först 2011. Enligt regeringens uppfattning bör därför det tidigare aviserade andra steget av skattesänkningarna inte genomföras 2010. Medlen från denna åtgärd ingår under 2010 i finansieringen av det program för energieffektivisering som regeringen föreslår i den energipolitiska propositionen. 300 miljoner kronor avsätts för detta program i fem år och finansieras inom ramen för energibeskattningen.

Motionerna

I motion MJ18 yrkande 4 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) anförs att koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn bör behållas oförändrad tills det kan konstateras att handelssystemet leder till önskade minskningar av utsläpp.

I Miljöpartiets motion MJ300 yrkande 4 av Per Bolund m.fl. anförs att dubbla styrmedel är motiverade både för att klara dubbla mål och för att säkra att målen uppnås. Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 föreslagit att koldioxidskatten i det närmaste ska tas bort för verksamheter som ingår i den handlande sektorn. Detta utgår enligt motionärerna från ett nationalekonomiskt teoretiskt perspektiv som har lite med verkligheten att göra. Enligt motionärerna ger en kraftig sänkning av koldioxidskatten en tydlig signal om att det är i sin ordning att öka fossilanvändningen inom t.ex. fjärrvärmesektorn.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner avstyrkt ett yrkande om att klimatskatter ska behållas tills EU:s handelssystem med utsläppsrätter minst kan garantera nivån på de utsläppsminskningar som dessa skatter bidrar till (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet fann vid det tillfället inte att skäl förelåg att ställa sig bakom ett sådant tillkännagivande och vidhåller nu sitt tidigare ställningstagande och avstyrker det nu aktuella motionsyrkandet.

Utsläpp av växthusgaser från anläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter regleras på EU-nivå genom handelssystemet och bör därför i princip inte vara föremål för ytterligare nationella styrmedel avseende koldioxidutsläpp, som t.ex. koldioxidskatt. Utskottet avstyrker därmed även motion MJ300 yrkande 4.

Höjd energiskatt på diesel

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att energiskatten på diesel bör höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. En första höjning på 20 öre bör ske den 1 januari 2011 och en andra höjning med 20 öre den 1 januari 2013. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivanden av att skatten på bensin och diesel ska höjas samt att drivmedelsskatterna ska kopplas till utvecklingen av BNP.

Jämför avvikande mening 5 (v).

Klimatpropositionen

De skäl som anges i propositionen (avsnitt 1.6) till att energiskatten bör tas ut efter energiinnehåll, är också giltiga för energiskatten på drivmedel. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på diesel och den på bensin dock väsentligt större än vad som gäller förhållandet mellan olika uppvärmningsbränslen. Om omläggningen ska göras budgetneutral, kommer det att innebära att skatten på bensin sänks med 77 öre per liter i 2009 års penningvärde. Det är inte en önskvärd effekt. Om energiskatten bestäms utifrån dagens skatt på bensin skulle det å andra sidan betyda att skatten på diesel måste höjas med drygt 2 kr per liter, vilket inte heller är rimligt. Med en sådan skattehöjning skulle incitamenten för den tunga trafiken att tanka diesel i länder med lägre skatt, s.k. ekonomitankning, bli betydande. Av dessa skäl anser regeringen att det för närvarande inte är möjligt att lägga om beskattningen av drivmedel till en energiskatt efter energiinnehåll. På sikt är det dock önskvärt att utvecklingen går i den riktningen.

Motionen

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att skatten på bensin och dieselskatten höjs med 75 öre under tre år. I samma yrkande begärs även att höjningen av drivmedelsskatten ska kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (i snitt 700 kr högre skatt för en bil) och riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd samt att drivmedelsskatterna ska följa utvecklingen av BNP.

Utskottets ställningstagande

Energiskatten på diesel i miljöklass 1 och 2 höjdes den 1 januari 2008 med 20 öre per liter. Sedan 1994 sker även en årlig uppräknings av energi- och koldioxidskattesatserna efter prisutvecklingen. Utskottet instämmer i regeringens bedömning angående en höjd energiskatt på diesel.

Utskottet har i samband med budgetbehandlingen för 2009 avstyrkt motionsyrkanden om att skatten på diesel höjs med 20 öre 2009 och ytterligare 20 öre 2010, samtidigt som fordonsskatten sänks (yttr. 2008/09: SkU1y). Utskottet uttalade i samband med detta att man ser positivt på regeringens arbete med att utveckla effektiva ekonomiska styrmedel för att nå miljö- och klimatmålen; utskottet ville avvakta resultatet av regeringens arbete. Utskottet avstyrker motion MJ18 yrkande 16 (delvis).

Ökad koldioxidrelatering och sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning. Koldioxidbeloppet i den koldioxidbaserade fordonsskatten bör öka från 15 till 20 kr. Gränsen för när den koldioxidrelaterade skatten tas ut bör höjas till 120 gram koldioxid per kilometer. Den s.k. bränslefaktorn för dieseldrivna bilar bör sänkas till 2,55. Miljöfaktorn för dieseldrivna bilar bör tas bort och ersättas med ett miljötillägg på 500 kr för bilar som har tagits i bruk före den 1 januari 2008 och 250 kr för övriga dieseldrivna bilar i det koldioxidbaserade systemet. Ändringarna föranleder även justeringar av det viktbaserade systemet. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att fordonsskatten ska göras mer koldioxidbaserad och att en koldioxidbaserad fordonsskatt ska införas även för äldre fordon.

Jämför avvikande mening 6 (v).

Klimatpropositionen

Den nuvarande energiskatten är lägre för diesel än för bensen, vilket motiverar en högre fordonsskatt för dieseldrivna bilar än för bensindrivna bilar. Så länge energiskatten på dieselbränsle är lägre än energiskatten på bensen bör fordonsskatten fortsatt beakta detta. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i de olika viktintervallen är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Bränslefaktorn uppgår till 3,0 när denna inte ingår som en del av den nedan angivna miljö- och bränslefaktorn.

Eftersom energiskatten på diesel bör höjas med sammanlagt 40 öre per liter (se avsnitt 8.2.8), utan att någon motsvarande höjning görs av energiskatten på bensen, bör skillnaden i fordonsskatten mellan bensin- och dieseldrivna personbilar minskas i motsvarande mån. Vidare menar regeringen att fordonsskatten bör kalibreras efter den årliga fordonsskatten för en typdieseldrivna bil som körs en genomsnittlig körsträcka. Den högre fordonsskatten bör för denna typbil beakta den, i förhållande till bensen, lägre energiskatten.

Efter kalibrering förändras bränslefaktorn från 3,0 till 2,7 före höjning av energiskatten på diesel. När dieselskatten höjs med 20 öre per liter den 1 januari 2011 motiverar detta att bränslefaktorn sänks ytterligare, från 2,7 till 2,55. När dieselskatten ytterligare höjs den 1 januari 2013 bör bränslefaktorn sänkas från 2,55 till 2,4. Justeringar bör också göras i den viktbaserade fordonsskatten.

För dieseldrivna personbilar som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten finns det även en miljöfaktor som höjer skatten. Detta för att kompensera att avgaskraven för dieseldrivna personbilar är mindre stränga än för bensindrivna bensinbilar vad gäller bl.a. kväveoxider och att dessa bilar har högre utsläpp av partiklar. Skatten höjs för närvarande med 30 % (miljöfaktor 1,3) eller 15 % (miljöfaktor 1,15) av fordonsskattens grundbelopp och koldioxidbelopp. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 tillämpas den högre miljöfaktorn medan den lägre miljöfaktorn tillämpas för bilar som tagits i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008.

Miljö- och bränslefaktorerna slår oproportionerligt hårt mot dieseldrivna personbilar, i synnerhet i de högre koldioxidintervallen. I och med att den koldioxidbaserade fordonsskatten räknas upp med en gemensam miljö- och bränslefaktor, medför det att skattekostnaden bl.a. i förhållande till kväveoxidutsläpp och partiklar blir högre ju större koldioxidutsläppen är per kilometer. Avgaskraven – som reglerar andra utsläpp än koldioxid – är desamma för dieseldrivna personbilar upp till 2,5 ton. Miljöfaktorn bör därför göras om till ett fast tillägg. För bilar som tagits i bruk före den 1 januari 2008 bör beloppet vara 500 kr per år, och för bilar som tagits i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008 bör beloppet vara 250 kr per år. Eftersom det inte kan anses motiverat att miljö tillägget ska skilja sig åt vid samma avgaskrav, bör fordonsskatten beakta detta. Ändringen avseende miljö tillägget medför att större dieselbilar inte får oproportionerliga höjningar av fordonsskatten när koldioxidbeloppet i fordonsskatten höjs.

Motionen

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att fordonsskatten görs mer koldioxidbaserad. I samma yrkande begärs även att en koldioxidbaserad fordonsskatt införs för äldre bilar.

Utskottets ställningstagande

En utgångspunkt för uttaget av den nu gällande fordonsskatten är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på diesel är lägre än skatten på bensin finns, som nämnts ovan, ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna bilar. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Energiskatten på diesel har höjts fr.o.m. den 1 januari 2008 utan att någon motsvarande höjning gjorts av energiskatten på bensin. Skillnaden i fordonsskatt mellan bensin- och dieseldrivna personbilar har därför minskats genom en sänkning av fordonsskatten för dieselbilar.

Utskottet har i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner uttalat att utskottets uppfattning att fordonsbeskattningen ska vara teknikneutral kvarstår och att en alltför stor skillnad fortfarande föreligger i fordonsbeskattningen av bensen- respektive dieseldrivna fordon (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet utgick då liksom tidigare från att regeringen närmare prövar en rimlig nivå för beskattning av dieseldrivna bilar jämfört med bensindrivna fordon. Utskottet kan nu konstatera att det förslag som regeringen lämnat innebär en sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar. Förslaget innebär även att fordonsskatten blir mer koldioxidbaserad än tidigare gällande fordonsskatt. Utskottet delar regeringens bedömning och avstyrker därmed motion MJ18 yrkande 16 (delvis), då frågan redan är uppmärksammas av regeringen.

Den av regeringen nu föreslagna ändringen av fordonsbeskattningen avser de fordon som i dag omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten, dvs. personbilar som tillverkats 2006 eller senare och personbilar som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Fordonsskatten för personbilar som inte uppfyller nämnda miljöklasser och som tillverkats 2005 eller tidigare samt lastbilar, bussar och husbilar, baseras främst på fordonets vikt. Som utskottet tidigare anfört (senast yttr. 2008/09:SkU1y) skulle det innebära alltför stora kostnader och alltför stort arbete att uppskatta koldioxidutsläppen för äldre personbilar för att även dessa ska omfattas av det koldioxidbaserade systemet. Utskottet avstyrker motion MJ18 yrkande 16 (delvis).

Fordonsskattebefrielse för miljöbilar under fem år

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att nya miljöbilar bör undantas från fordonsskatt under fem år. Ändringen bör enligt regeringens förslag träda i kraft den 1 januari 2010, men bör gälla retroaktivt och tillämpas för bilar som tas i bruk fr.o.m. den 1 juli 2009. Definitionen av de skattebefriade bilarna bör skärpas successivt. Utskottet avstyrker motionsyrkande om att införa en enhetlig nationellt differentierad miljöbilsbeskattning.

Jämför avvikande mening 7 (s, v, mp).

Klimatpropositionen

Miljöbilspremien gäller t.o.m. den 30 juni 2009. För att fortsatt stimulera till inköp av miljöbilar anser regeringen att dessa bilar bör befrias från fordonsskatt under fem år. Den definition av miljöbilar som i dag används för miljöbilspremien, bör också vara den som ska gälla för de personbilar som inledningsvis ska skattebefrias. En skillnad jämfört med miljöbilspremien är att samtliga personbilar omfattas, oavsett vem som är ägare.

Miljöbilsdefinitionen bör skärpas successivt framöver så att andelen av de sålda bilar som omfattas av skattebefrielsen blir ungefär konstant. Därmed stimuleras de miljömässigt bästa bilarna. Detta påskyndar alltså utvecklingen mot miljömässigt allt bättre bilar. De skärpta definitionerna ska dock inte gälla för bilar som redan är skattebefriade, utan denna befrielse gäller ändå i fem år för dem.

Motionen

I motion MJ17 yrkande 15 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) yrkas att en enhetlig nationellt differentierad miljöbilsbeskattning införs. Motionärerna vill skapa ett system som särskilt gynnar de mest miljövänliga och energieffektiva bilarna. Målsättningen ska vara att det i alla lägen ska vara ekonomiskt gynnsamt att köra sin bil på ett klimativänligt bränsle.

Utskottets ställningstagande

Utskottets uppfattning är att den av regeringen nu föreslagna fordonsskattebefrielsen för miljöbilar gynnar miljövänliga och energieffektiva fordon. Utskottet ser inte skäl att ställa sig bakom ett tillkännagivande av den innebörd som efterfrågas i motion MJ17 yrkande 15 och avstyrker därför yrkandet.

Koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar bör inordnas i den koldioxidbaserade fordonsskatten.

Klimatpropositionen

Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar omfattas inte av den koldioxidrelaterade fordonsskatten. Det främsta skälet har varit att det tidigare inte funnits uppgifter i vägtrafikregistret om dessa bilars utsläpp. För nya lätta lastbilar är dock fr.o.m. den 1 januari 2008 uppgifter om specifika koldioxidutsläpp obligatoriska vid typgodkännandet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet, som anser att det ur klimat- och miljöperspektiv är angeläget att även dessa bilar beskattas utifrån bilarnas utsläpp av koldioxid, instämmer i regeringens bedömning.

Tunga lastbilar och tunga bussar

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar sänks till EU:s minimiskattnivåer. Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2011. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om ändringar i fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar.

Jämför avvikande meningarna 8 (v) och 9 (mp).

Klimatpropositionen

Fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar bestäms utifrån fordonets vikt och tas ut med olika belopp beroende på om de uppfyller de avgaskrav som blev obligatoriska den 1 oktober 2006, dvs. miljöklass 2005 eller strängare avgaskrav. Den lägre skattensnivån för de lastbilar och bussar som uppfyller dessa avgaskrav har bestämts till de miniminivåer som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer. Denna skattelättnad upphör dock den 1 oktober 2009 (se prop. 2005/06:167, bet. 2005/06:SkU27, rskr. 2005/06:290).

Enligt regeringens förslag bör, som också nämnts ovan, energiskatten på diesel höjas i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. För att delvis kompensera den tunga trafiken för ökade skattekostnader bör fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar enligt regeringen bestämmas till de belopp som motsvarar de miniminivåer som anges i direktiv 1996/62/EG. Genom att tillämpa minimiskattensnivåerna redan från 2011 kommer den tunga trafiken att kompenseras fullt ut för det inledande steget av höjningarna av dieselskatten. Det är först vid det andra steget av dieselskattehöjningarna som det blir en nettoskattehöjning för den tunga trafiken.

Motionerna

I motion MJ18 yrkande 15 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att fordonsskatten för bussar sänks från 20 000 kr till 1 500 kr.

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 22 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) begärs att riksdagen avslår förslaget att sänka fordonsskatten för tunga lastbilar. Enligt motionärerna föreligger det inte något skäl för att sänka denna skatt. I dag subventioneras lastbilstransporter genom fri tillgång till vägnätet, till skillnad från järnvägstransporter som har banavgifter, och genom att lastbilstrafiken får fortsätta att växa på klimatets bekostnad genom avsaknad av kilometerskatt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt yrkanden om sänkt fordonsskatt för tunga bussar (senast i yttr. 2008/09:SkU1y). Mot bakgrund av den höjning av energiskatten på diesel som regeringen nu aviserar anser emellertid utskottet att en sänkning av fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar är motiverad bl.a. med hänsyn till den konkurrenssituation som råder på transportmarknaden. Utskottet avstyrker därmed motionerna MJ18 yrkande 15 och MJ19 yrkande 22.

Kilometerskatt

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att det i nuläget inte är aktuellt att införa en kilometerskatt. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om att införa sådan skatt.

Jämför avvikande mening 10 (s, v, mp).

Klimatpropositionen

Statens institut för kommunikationsanalys och Institutet för tillväxtpolitiska studier har analyserat effekterna av en kilometerskatt för tunga fordon på regioner och näringar. En rapport lämnades i mars 2007 till regeringen, Kilometerskatt för lastbilar – effekter på näringar och regioner (2007:2). Rapporten visade att kilometerskatt medförde en begränsad påverkan på regioner och näringar. I september 2007 gav regeringen Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att komplettera med en analys av en kilometerskatt differentierad utifrån om lastbilen framförs i tätort eller på landsbygd. Vidare skulle institutet sätta de administrativa kostnaderna för en kilometerskatt i relation till nyttan i form av minskade samhällskostnader och analysera produktions- och sysselsättningseffekterna för skogsbruket. Uppdraget redovisades i december 2007 och rapporten, Kilometerskatt för lastbilar – kompletterande analyser (2007:5), visade på att de administrativa kostnaderna för en kilometerskatt var lika stora som vinsten i form av samhällsnytta. Effekterna på skogsbruket av en kilometerskatt var begränsade. De båda rapporterna har remitterats.

De flesta remissinstanser ser positivt på införandet av kilometerskatt. Flera pekar dock på att en kilometerskatt måste vara kostnadseffektiv ur administrativ synpunkt. Vidare pekar de på att en betydande del av samhällsvinsten går att hänföra till minskade utsläpp av koldioxid och att det därför bör övervägas om höjd skatt på drivmedel är ett alternativ till kilometerskatt. Vidare menar flera remissinstanser att ett införande av kilometerskatt förutsätter att ett likformigt system tas fram inom EU.

Som remissinstanserna påpekat består samhällsvinsten av en kilometerskatt till betydande del av lägre utsläpp av koldioxid. Styrning mot minskade utsläpp av koldioxid är dock effektivare inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag.

Det finns inte heller skäl att överväga ett införande av kilometerskatt om samhällsvinsten av en kilometerskatt inte påtagligt överstiger administrationskostnaden för ett sådant skatteuttag. Ett kilometerskattesystem är förhållandevis dyrt att administrera, eftersom det kräver utrustning som kan registrera var och när ett fordon kör. De kostnadsuppskattningar som finns är dock mycket osäkra och beroende av hur de tekniska kraven på vägtullsystem, t.ex. kilometerskatt, kommer att se ut. Inom EU pågår ett arbete med att utifrån det så kallade EFC-direktivet (direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen) ytterligare specificera ett europeiskt elektroniskt vägtullsystem. Detta arbete kommer att styra hur tekniska system, kontraktsförhållanden och förfaranden kan utformas. Även nivån och utformningen av en kilometerskatt styrs av EG-regler. Det s.k. Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av viss infrastruktur) innehåller bestämmelser om uttag av vägtullar, vägavgifter och fordonsskatter för tunga fordon. Eurovinjettdirektivet är nu föremål för revidering. Utfallet av dessa förhandlingar kommer att bestämma maximala skattenivåer och differentieringsmöjligheter för ett svenskt kilometerskattesystem. Det är angeläget att dessa processer avslutas innan det kan bli aktuellt att överväga ett införande av kilometerskatt. Det finns inte heller skäl att överväga ett införande av kilometerskatt om samhällsvinsten av en kilometerskatt inte påtagligt överstiger administrationskostnaden för ett sådant skatteuttag. Regeringen anser sammantaget att det för närvarande inte finns tillräcklig grund för att införa en kilometerskatt.

Motionerna

I motion MJ17 yrkande 17 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) begärs att en kilometerskatt införs för tunga transporter i Sverige. Motionärerna understryker emellertid att hänsyn ska tas till skogsindustrin, som saknar alternativ till transport på väg. Vidare menar motionärerna att det bör utredas huruvida en geografisk differentiering av skatten kan göras.

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 13 av Maria Wetterstrand m.fl. yrkas att en kilometerskatt för tunga lastbilar med geografisk differentiering införs. Skatten bör enligt motionärerna uppgå till 2 kr per kilometer och införas så snart ett system kan komma på plats.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid ett flertal tillfällen avstyrkt motionsyrkanden om att införa en kilometerskatt för tunga lastfordon, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet har

bl.a. uttalat att näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft på den globala marknaden i hög grad är relaterade till ett väl fungerande transportsystem. De miljömässiga effekterna av ett kilometerskattesystem måste därför analyseras i relation till framför allt de nordliga regionernas konkurrenskraft och näringsliv. Utskottet har vidare hänvisat till att frågan om kilometerskatt var under beredning i Regeringskansliet.

Utskottet delar mot bakgrund av den utredning som presenterats den slutsats som regeringen har kommit till. Utskottet avstyrker därmed motionerna MJ17 yrkande 17 och MJ19 yrkande 13.

Försäljningsskatt

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att en försäljningsskatt ska införas.

Jämför avvikande mening 11 (v, mp).

Motionen

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkas att nya bilar ska beläggas med en koldioxidrelaterad försäljningsskatt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt motioner om att utreda möjligheterna att införa en registreringsskatt i Sverige (senast yttr. 2008/09:SkU1 y). Utskottet vidhåller sin inställning och avstyrker motionsyrkandet.

Trängselskatt

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet avstyrker motioner om tillkännagivande av att fler kommuner bör ges möjlighet att införa trängselskatt, att intäkterna från trängselskatten framför allt bör gå till kollektivtrafiken och att trängselskatten ska förvaltas på regionalnivå.

Jämför avvikande mening 12 (v, mp).

Motionerna

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkas att fler kommuner bör ges möjlighet att införa trängselskatt. I samma yrkande begärs att intäkterna från trängselskatten framför allt bör gå till kollektivtrafiken.

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 17 av Maria Wetterstrand m.fl. anförs att trängselskatten bör förvaltas regionalt. Kontrollen av sådana avgifter måste föras ned från riksnivå till regionalnivå. Motionärerna vill även att Vägverket ska ha en stödjande roll när det gäller att införa trängselskatter i större städer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet avstyrkte vid behandlingen av 2008 års allmänna motioner yrkande om tillkännagivande av att de juridiska hinder som föreligger mot att på kommunal nivå införa trängselavgifter undanröjs (bet. 2008/09:SkU26). I betänkandet redogjordes för det förslag gällande trängselskatter som Grundlagsberedningen lämnat i betänkandet En reformerad grundlag (SOU 2008:125). Grundlagsberedningen konstaterade i nämnda betänkande att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om trängselskatt. Enligt utredningens uppfattning bör därför de konstitutionella hindren för detta tas bort. Utskottet betonade att man såg positivt på det förslag som lämnats av Grundlagsberedningen och avstyrkte motionen eftersom frågan redan var uppmärksammas av regeringen. Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker således motionerna MJ18 yrkande 16 och MJ19 yrkande 17.

Slopad avfallsförbränningsskatt

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att skatten på hushållsavfall bör slopas. Utskottet har heller inte något att invända mot att ändringarna träder i kraft den 1 september 2010, att avskaffandet finansieras med en höjning av den generella koldioxidskatten med 1 öre per kg koldioxid och att höjningen träder i kraft den 1 januari 2010. Utskottet avstyrker motionsyrkande om att avfallsförbränningsskatten ska vara kvar.

Jämför avvikande mening 13 (s, v, mp).

Klimatpropositionen

Skatten på förbränning av hushållsavfall, den s.k. avfallsförbränningsskatten, infördes den 1 juli 2006. Regeringen delar i allt väsentligt de bedömningar och slutsatser som lagts fram av Askautredningen i betänkandet Skatt i retur (SOU 2009:12). Utredningen har haft som uppdrag att förutslättningslöst analysera avfallsförbränningsskatten. Regeringen anser således att avfallsförbränningsskatten bör slopas eftersom det inte går att belägga att skatten styr mot de mål som motiverade dess införande.

Motionen

I motion MJ17 yrkande 13 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) begärs att skatten på förbränning av avfall tills vidare ska vara kvar i avvaktan på en förutsättningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektivitet för avfallspolitiken. Regeringen bör initiera en sådan utredning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare uttryckt att avfallsförbränningsskatten enligt utskottet är ett exempel på en skatt som undergräver legitimiteten i skattesystemet. Skatten har inte kunna konstrueras så att den får några mätbara miljöeffekter utan den har endast blivit en pålaga för hushållen. Utskottet har därför välkomnat åtgärder med inriktning på att slopa avfallsförbränningsskatten (yttr. 2007/08:SkU1y). Utskottet delar den slutsats som regeringen kommit fram till och ser inte skäl för att initiera en ny utredning. Motion MJ17 yrkande 13 avstyrks därmed.

Inkomstskattefrågor

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att beskattningen av drivmedelsförmånen bör ses över samt att det i övrigt inte bör genomföras några åtgärder på inkomstskatteområdet. Utskottet avstyrker bifall till motionsyrkanden om inkomstskattefrågor och avdragsmöjligheter.

Jämför avvikande meningarna 14 (v) och 15 (mp).

Klimatpropositionen

I det fall skatter väljs som styrmedel ska de vara så effektiva som möjligt och beakta andra krav på skattesystemet, såsom kravet att kontant lön och förmåner ska behandlas likvärdigt. Kontant lön är en samhällsekonomiskt effektiv ersättningsform som ger låga administrativa kostnader för företagen. Förutom denna hållpunkt är ett av de allmänna krav som ställs på skattesystemet – om inte önskemålet att öka den varaktiga sysselsättningen väger tyngre – att skattereglerna ska vara generella, skattebaserna breda och skattesatserna låga. Inkomstmålet ska också vara rättvisande och heltäckande, eftersom det bl.a. styr pensionsgrundande inkomst, bostadsbidrag och barnomsorgsavgift.

Klimatberedningen har, som ett led i att minska koldioxidutsläppen, föreslagit ett antal åtgärder på inkomstskatteområdet. Flertalet av dessa åtgärder uppfyller emellertid inte den ovan nämnda hållpunkten för skattepoliti-

ken, eftersom de inte utgör några effektiva ekonomiska styrmedel och dessutom i flera fall leder till att kontant lön diskrimineras jämfört med andra ersättningsformer.

En sådan ändring av avdragsreglerna för utgifter för resor mellan bostaden och arbetsplatsen som Klimatberedningen förordar, dvs. ett avståndsbaserat reseavdrag, skulle leda till betydande avgränsningsproblem och sannolikt försvåra rörligheten på arbetsmarknaden. Det skulle också leda till en betydande överkompensation för dem som reser långa sträckor till arbetsplatsen med allmänna kommunikationer och försämra möjligheten att bo och arbeta i glesbygd där kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade.

För dem som har förmånsbil och dessutom förmån av fritt drivmedel multipliceras marknadsvärdet av drivmedlet med 1,2. Klimatberedningen har föreslagit att förmånen ska värderas till 2,0 gånger marknadsvärdet. En sådan åtgärd kan emellertid betecknas som konfiskatorisk, eftersom den kan leda till en beskattning på över 100 %. En höjning till 2,0 är därför inte aktuell. Det finns dock anledning att överväga om den nuvarande nivån är lämplig.

Regeringen avser att se över beskattningen av drivmedelsförmånen, men anser i övrigt att de åtgärder som Klimatberedningen föreslår på inkomstskatteområdet inte bör genomföras.

Motionerna

I motion MJ18 yrkande 15 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att ett avståndsbaserat reseavdrag införs. I samma motion begärs att kollektivtrafikkort ska betraktas som en skattefri förmån när den bekostas av arbetsgivaren. Vidare begärs att busstrafiken ges avdragsmöjligheter för ökade drivmedelskostnader. Motionärerna begär även i samma motion yrkande 16 (delvis) att förmånsbeskattningen ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan. Motionärerna förordar ett koldioxidbaserat förmåns-skattesystem, som kopplar förmånsvärdet till bilarnas koldioxidutsläpp.

Miljöpartiet begär i motion MJ19 yrkande 21 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) att reseavdraget ändras så att det blir avståndsbaserat och oberoende av färdmedel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om ett färdmedelsneutralt reseavdrag, nyligen i betänkandet 2008/09:SkU25. Utskottet vidhåller detta ställningstagande och avstyrker därmed även motionerna MJ18 yrkande 15 (delvis) och MJ19 yrkande 21. Utskottet är heller inte berett att tillstyrka att cyklar och kollektivtrafikkort ska kunna erhållas som en skattefri löneförmån. Sådana undantag leder till gränsdragnings- och kontrollproblem och kan även kritiseras från fördelningspolitisk syn-

punkt eftersom det är en levnadskostnad som skattesubventioneras. Möjligheten att få en cykel eller kollektivtrafikkort på sådana förmånliga villkor skulle dessutom bara gälla för dem som har en arbetsgivare. Utskottet avstyrker således motion MJ18 yrkande 15 även i denna del.

Beträffande förslaget om avdrag för höjda drivmedelskostnader uppfattar utskottet yrkandet som att motionären vill att busstrafikbolagen ska kunna medges ytterligare avdrag för drivmedelskostnader, utöver vad som i dag kan medges. Utskottet vill inte tillstyrka en sådan förändring.

När det gäller förmånsbeskattningsens miljöstyrande effekter gäller särskilda regler vid värdering av bilförmån om förmånen avser en bil som är utrustad med teknik för drift med elektricitet eller med mer miljöanpassade drivmedel än bensin eller dieselolja. Om nybilspriset för en sådan bil är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil som bygger på konventionell teknik, sätts förmånsvärdet ned till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Reglerna infördes bl.a. för att underlätta introduktionen av miljöbilar på bilmarknaden och på så sätt skapa bättre förutsättningar för att miljöprestandan hos beståndet av förmånsbilar skulle öka (prop. 1999/2000:6, bet. 1999/2000:SkU7). Därefter har en tidsbegränsad möjlighet till ytterligare nedsättning av förmånsvärdet införts för vissa typer av miljöanpassade förmånsbilar. Denna möjlighet har successivt förlängts och gäller numera t.o.m. inkomståret 2011 (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:FiU1). En utvärdering ska genomföras och vara klar före tillämpningsperiodens utgång. Utskottet vill också erinra om att såväl det system för fordonsskatt som gäller sedan oktober 2006 och det som regeringen nu föreslagit stimulerar till att välja bränsleeffektiva fordon. Skatten är enligt både gällande regler och de regler som regeringen nu föreslagit konstruerad på det sättet att det koldioxidbaserade systemet med tiden kommer att omfatta en allt större del av fordonsparken. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att det inte finns anledning att nu överväga någon ändring av regelverket i syfte att ytterligare öka miljöstyrningen på detta område. Motion MJ18 yrkande 16 (delvis) avstyrks.

Skatt på fluorerade växthusgaser

Klimatberedningen anser att en skatt bör införas på vissa fluorerade växthusgaser. Enligt Klimatberedningens beräkningar skulle en skatt kunna bidra till en minskning av utsläppen av fluorerade växthusgaser med 0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket skulle motsvara 0,4 % av de totala svenska utsläppen av växthusgaser.

Regeringen anser, såsom angivits i budgetpropositionen för 2009, att Klimatberedningens förslag är intressant och bör övervägas vidare. Innan man slutligt tar ställning till om en skatt är det mest lämpliga styrmedlet för att minska dessa växthusgaser, är det dock nödvändigt med ytterligare utredningsarbete. Utredningsarbetet har bedömts vara av sådan omfattning att

det bör ske inom ramen för en särskild utredares uppdrag. Detta utredningsarbete pågår för närvarande (se dir. 2008:134), och arbetet ska redovisas senast den 30 juni 2009.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i samband med behandlingen av budgeten för 2009 ställt sig bakom regeringens bedömning att en särskild utredare bör tillsättas med uppdrag att se över om en skatt på fluorerade växthusgaser bör införas. Som utskottet tidigare anfört (yttr. 2007/08:SkU1y s. 66) kräver införandet av en sådan skatt noggranna analyser och överväganden.

Fortsatt introduktion av förnybara drivmedel och utveckling av alternativa tekniker

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att en satsning på förnybara drivmedel och energieffektivare fordonstekniker, elhybridbilar och elbilar bör vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av energieffektivare fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser. Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att det är viktigt att produktionen och utvecklingen av biodrivmedel ges stabila villkor.

Klimatpropositionen

Biodrivmedel är för närvarande helt befriade från energi- och koldioxidskatter i Sverige. En förlängning av skattebefrielsen, som i dag är det främsta styrmedlet bakom introduktionen av biodrivmedel, aviserades i budgetpropositionen för 2008 som längst t.o.m. utgången av 2013 då kommissionens statsstödsgodkännande av åtgärden löper ut.

Energimyndigheten och Naturvårdsverket menar att en kvotplikt på sikt kan vara ett lämpligare sätt att stimulera ytterligare volymer biodrivmedel än ett fortsatt skatteundantag. En kvotplikt innebär att en viss andel av försäljningen av drivmedel ska utgöras av biodrivmedel. Kvotplikten kan, enligt myndigheterna, på ett bättre sätt säkerställa att uppsatta mål uppnås och innebär dessutom att de samlade kostnaderna för biodrivmedel blir lägre jämfört med en fortsatt skattebefrielse.

Regeringen har därför givit Statens energimyndighet i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av ett kvotpliktsystem. Syftet med ett kvotpliktsystem skulle vara att påskynda introduktionen av förnybara drivmedel i transportsektorn och därmed bidra till uppfyllelsen

av nationella och europeiska mål för användning av förnybara drivmedel. I uppdraget ingår att analysera om det även med ett kvotpliktssystem finns ett behov av att skattebefria vissa typer av biodrivmedel (prop. 2008/09:162 s. 86).

Motionen

I motion N378 av Otto von Arnold m.fl. (kd, c, m) betonas att det är viktigt att produktionen och utvecklingen av biodrivmedel ges stabila villkor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i samband med 2009 års budgetbehandling anført att det är angeläget att de företag som är verksamma på alternativbränslemarknaden får långsiktigt gynnsamma skattevillkor för att kunna utveckla sina verksamheter på så sätt att de skadliga miljö- och klimateffekterna kan minimeras (yttr. 2008/09:SkU1y). Utskottet vidhåller denna inställning och ser inte skäl att initiera ett tillkännagivande med den innebörd som efterfrågas i motion N378. Motionen avstyrks följaktligen.

Sjöfart

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att sjöfarten i högre utsträckning än i dag bör bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt.

Utskottet instämmer även i regeringens bedömning att Sverige bör agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i ett system för utsläppshandel. Utskottet avstyrker motioner om tillkännagivanden av att Sverige ska sluta bilaterala avtal med andra länder om att fasa ut bränslesubventionerna, att Sverige ska verka i EU för att energiskattedirektivet ändras, att en skatt införs på fritidsbåtar och att skatten på alkylatbensin sänks.

Jämför avvikande meningarna 16 (s) och 17 (v).

Klimatpropositionen

Utsläppen från internationell sjöfart inom EU ökade med 50 % mellan 1990 och 2005. För Sverige ökade utsläppen från internationell sjöfart med ca 200 % under samma period. En del av ökningen från utrikes sjöfart i Sverige förklaras av att fler fartyg valt att bunkra här i stället för i våra grannländer eftersom lågsvavligt bränsle funnits tillgängligt i Sverige.

Kyotoprotokollet undantar utsläpp från internationella transporter från ländernas åtaganden. Sjöfartens luftburna utsläpp regleras i stället genom bilaga VI i den internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL), som lyder under den Internationella sjöfartsorganisationens, IMO, ansvarsområde.

IMO:s framsteg med att utveckla ekonomiska styrmedel för att begränsa utsläppen från sjöfarten har dock varit små. Inom ramen för klimatkonventionens och Kyotoprotokollets arbete har EU under flera år försökt öka trycket på IMO att vidta åtgärder i syfte att begränsa utsläppen av växthusgaser från sjöfarten. Inom IMO har EU-länderna verkat för att konkreta åtgärder ska vidtas. Motståndet från andra regioner i världen har dock varit stort.

Sverige bör fortsatt verka för att alla sjöfartsutsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim. Inom IMO bör Sverige verka för att principbeslut fattas och för att konkreta åtgärder som begränsar utsläppen presenteras inför klimatkonferensen i Köpenhamn hösten 2009. Det är emellertid osäkert när framgång kan nås inom ramen för IMO.

Andra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten behöver därför övervägas. En möjlighet är att inkludera sjöfart på Europa i EU:s handelssystem. Ett sådant inkluderande vore önskvärt och något som Sverige bör driva. En förutsättning är dock att systemet omfattar all sjöfart som ankommer till EU:s hamnar i syfte att bibehålla konkurrensneutralitet för den europeiska sjöfarten.

Bränsle som används för sjötransporter är i dag helt skattebefriat. Möjligheten att införa skatt på drivmedlet begränsas dock av energiskattedirektivet (direktiv 2003/96/EG). Direktivets huvudregel är skattefrihet för bränsle som används inom gemenskapens farvatten. Medlemsstaterna har dock viss valfrihet att inskränka denna skattebefrielse och alltså beskatta bränslet. Vad som alltid måste skattebefrias är dock internationella transporter och, i den mån inte bilaterala avtal ingåtts mellan länderna, transporter mellan gemenskapens medlemsstater. Vidare har medlemsstaterna valfrihet i fråga om beskattning av bränsle för inrikes sjöfart.

Motionen

I motion MJ18 yrkande 11 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) begärs att yrkesfiskarnas subventioner i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut genom att Sverige sluter bilaterala avtal om detta med grannländer runt Östersjön och Kattegatt. I yrkande 12, samma motion, begärs att Sverige inom EU ska arbeta för en ändring av energiskattedirektivet så att subventioner till yrkesfisket i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut. I samma motion yrkande 18 begärs att en skatt införs på fritidsbåtar och att skatten på alkylatbensin sänks med 1 kr per liter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att den internationella sjöfarten ska inkluderas i systemet för handel med utsläppsrätter.

Utskottet har tidigare avstyrkt motionsyrkanden om skattesubventioner beträffande fartygsbränsle, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet har då framfört att man har förståelse för det önskvärda i att begränsa fiskarnas skattesubventioner. Emellertid delade utskottet även denna gång (jfr bet. 2007/08:SkU21) regeringens skepsis när det gäller att inkludera sjöfarten i den nationella energibeskattningen. Vidare konstaterade utskottet att regeringen arbetar för att även sjöfarten ska inlemmas i systemet för handel med utsläppsrätter och på sikt även i en ny internationell klimatöverenskommelse. Regeringen har även tagit initiativ till att utveckla ett nytt system med handel av utsläppsrätter för svavel och kväve från sjöfarten. Frågan är således aktualiserad av regeringen. Vidare anförde utskottet att arbete inom EU för en ändring av energiskattedirektivet som innebär att subventionerna till fiskarnas bränsle fasas ut, enligt vad utskottet erfarit vid kontakter med Finansdepartementet, torde vara utsiktslöst. Utskottet, som vidhåller sin inställning, avstyrker med det anförda motion MJ18 yrkandena 11 och 12.

Beträffande frågan om skatt på fritidsbåtar som tas upp i MJ18 yrkande 18 har utskottet tidigare konstaterat (bet. 2007/09:SkU21) att en båtskatt förutsätter ett båtregister och att varken ett båtregister eller en båtskatt är aktuell. Utskottet vidhåller detta ställningstagande och avstyrker motionen även i denna del. Utskottet avstyrker även yrkandet om att sänka skatten på alkylatbensin.

Flyg

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning att flyget bör, i högre utsträckning än i dag, bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Sverige bör även fortsättningsvis sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim, och internationella, verkningsfulla åtgärder bör eftersträvas.

Flyget kommer fr.o.m. 2012 att ingå i EU:s system för utsläppshandel. Systemets styrande verkan bör på sikt öka ytterligare. På sikt bör hänsyn även tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. I ett första skede bör klimatpåverkan från kväveoxider begränsas. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om tillkännagivanden angående Sveriges agerande i internationella sammanhang beträffande flyg och angående införandet av en klimatskatt.

Jämför avvikande mening 18 (v, mp).

Klimatpropositionen

Det internationella flygets utsläpp av växthusgaser har ökat med 45 % under perioden 1990–2005 medan ökningen från inrikesflyget har avstannat. Inrikesflyget möter i dag ökad konkurrens från snabbtåg. För vissa landsändar, främst de utan snabba tågförbindelser, är dock flyget fortsatt det enda realistiska transportslaget för snabba persontransporter.

Kyotoprotokollets parter har enats om att det tills vidare är inom ramen för den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) som industriländerna bör arbeta för att åstadkomma internationella avtal i syfte att begränsa flygets utsläpp. Utsläpp från utrikes flygtransporter ingår för närvarande inte i ländernas åtagande under Kyotoprotokollet. Sveriges och EU:s målsättning är att utsläppen av växthusgaser från internationell luftfart inkluderas i den internationella klimatregimen efter 2012. En lämplig ordning är att en överenskommelse i UNFCCC sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten och att ICAO får en huvudroll i genomförandet av detta åtagande.

Flyg har en speciell rättslig status bland transportslagen. Enligt Chicago-konventionen från 1944, som är det regelverk som tillämpas för internationell civil luftfart, är det förbjudet för parter till konventionen att beskatta flygbränsle som medförs ombord på luftfartyg. Vidare är det mycket svårt för enskilda länder att införa beskattning av flygbränsle för internationell luftfart eftersom detta förbjuds i en mängd bilaterala luftfartsavtal och enligt ICAO:s policy. Policyn är dock under översyn. Allt flygbränsle för kommersiella ändamål är således i dag helt undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning. Sedan den 1 juli 2008 beskattas dock flygbränslet när det används för privat ändamål. På motsvarande sätt som för drivmedel inom sjöfarten lägger energiskattedirektivet (direktiv 2003/96/

EG) fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjligt. Detta gäller för nationell luftfart och för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om bilateralt avtal ingåtts om detta.

Sverige och EU har inom ramen för ICAO verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand. ICAO har hittills inte kunnat enas om att vidta några konkreta åtgärder. Det är därför osäkert om och när några internationella styrmedel kan vara på plats inom flygområdet om inte en överenskommelse i UNFCCC sätter ramarna för ett sektorsåtagande för luftfarten. ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter och handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredje land. Europas 42 stater (medlemsstaterna i EU och ECAC) reserverade sig mot detta beslut. En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Flyget omfattas av utsläppshandeln fr.o.m. 2012 och detta gäller såväl flygningar inom EU som till och från EU. Den totala tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn kommer 2012 att vara 97 % av medelutsläppen för sektorn 2004–2006.

Motionerna

I motion MJ18 yrkande 19 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) anförs att Sverige bör agera för att ICAO minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjlig. I samma yrkande begärs även att en klimatskatt införs för utrikesflyget och att Sverige bör ta upp förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle. Vidare begärs i samma yrkande att en klimatskatt ska införas på inrikesflyget vilken ska bestå i en schabloniserad startavgift.

I Miljöpartiets motion MJ19 yrkande 18 av Maria Wetterstrand m.fl. anförs att Sverige ska vara pådrivande för införandet av en beskattning av flygbränsle i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang. Vidare bör enligt motionärerna bilaterala avtal med andra länder upprättas för att få till stånd en beskattning av flygbränsle. En nationell klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan bör utredas för att så snart som möjligt införas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning.

Utskottet har tidigare avstyrkt motionsyrkanden med liknande innebörd, senast i samband med behandlingen av 2008 års allmänna motioner (bet. 2008/09:SkU26). Utskottet konstaterade därvid att arbete pågår med att infoga luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter och ansåg mot den bakgrunden inte att det fanns anledning att utreda införandet av en koldioxidbeskattning av inrikesflyget. Vad gäller yrkanden om att Sverige på EU-nivå ska verka för att få till stånd en beskattning av flygbränsle konstaterar utskottet att detta i nuläget inte är aktuellt med anledning av att flyget kommer att införlivas i handeln med utsläppsrätter. Beträffande yrkanden om att regeringen inom ICAO, som är FN:s organ för civil luftfart, ska göra beskattning av flygbränsle möjlig och därmed verka för att flygtrafiken internationellt ska bekosta sin miljöpåverkan konstaterade utskottet att Sverige genom ICAO verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. Utskottet vidhåller sina tidigare ställningstaganden och avstyrker därmed motionerna MJ19 yrkande 19 och MJ19 yrkande 18.

Tull på importerad etanol

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet avstyrker motionen om att avskaffa tullavgiften på importerad etanol.

Jämför avvikande mening 19 (v).

Motionen

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. begärs att tullavgiften på importerad etanol bör avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Efter Sveriges inträde i EU regleras frågor om tull av EG-rätten. Den svenska regeringen har således inte möjlighet att ensam ändra tulltariffen vad gäller varor som importeras från tredje land. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

Mervärdesskatt på biodrivmedel

Utskottets ställningstagande i korthet

Utskottet avstyrker motionsyrkande om tillkännagivande av att Sverige i EU ska agera för att mervärdesskattedirektivet ändras så att det blir möjligt att sänka mervärdesskatten på biodrivmedel.

Jämför avvikande mening 20 (v).

Motionen

I motion MJ18 yrkande 16 (delvis) av Wiwi-Anne Johansson m.fl. begärs att mervärdesskattedirektivet ändras så att det blir möjligt att sänka mervärdesskatten på biodrivmedel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare uttalat att man anser att det över huvud taget inte är lämpligt att använda reducerade mervärdesskatter i syfte att påverka prisbildningen för de bränslen som ingår i bl.a. energiskattesystemet (yttr. 2005/06: SkU1y). Ekofinrådet träffade den 10 mars 2009 en överenskommelse om att medlemsstaterna genom en ändring i mervärdesskattedirektivet (direktiv 2006/112/EG) bör ges möjlighet att permanent tillämpa reducerade mervärdesskatter beträffande vissa varor. Biodrivmedel nämns inte bland dessa. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

Stockholm den 5 maj 2009

På skatteutskottets vägnar

Lennart Hedquist

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Olovsson (s), Lennart Sacrédeus (kd), Fredrik Schulte (m), Marie Engström (v), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Karin Nilsson (c) och Agneta Berliner (fp).

Avvikande meningar

1. Koldioxidskatt och energiskatt på bränslen – allmänna principer (v)

Marie Engström (v) anför:

En viktig styreffekt mot miljövänligare verksamhet och beteenden nås genom att rätt pris sätts på miljöpåverkan. Vänsterpartiet vill därför fortsätta den gröna skatteväxlingen, som höjer skatterna på transporter och annat miljöbelastande.

En höjning av drivmedelsskatterna ger emellertid oönskade effekter för låginkomsttagare och för boende i glesbygd. En skatteväxling bör därför göras i syfte att motverka att dessa grupper drabbas så hårt. Höjningen av drivmedelsskatten ska därför kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (som har medfört en i genomsnitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd. Jag stödjer således motionen.

2. Framtida utveckling av nivån på koldioxidskatten (mp)

Helena Leander (mp) anför:

Miljöpartiet vill att koldioxidskatten på fossil energi ökas i den takt som behövs för att klimatmålen ska nås. De myndigheter som har att övervaka klimatmålen bör få uppdraget att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen. Nämda myndigheter bör även få i uppdrag att föreslå lämpliga justeringar och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås. Jag vill således att motionen ska bifallas.

3. Höjd koldioxidskatt för uppvärmning inom jordbruk, skogsbruk och vattenbruk samt industri som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Koldioxidskatten på bränslen som förbrukas för uppvärmning inom industrin utanför den handlande sektorn samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bör höjas från 21 till 60 % av den generella koldioxidskattenivån 2015. Höjningen av energiskatten på diesel ska även omfatta diesel som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruksföretag. De som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

Nämnda höjningar motiveras av att det inom jordbrukssektorn är möjligt att minska användningen av fossila bränslen och effektivisera energianvändningen. Naturvårdsverket och Energimyndigheten bedömer att oljeanvändningen inom växthusnäringen och vid uppvärmning av driftsbyggnader inom jordbruket kan minska kraftigt till 2020. Utsläppen från jordbrukets arbetsmaskiner kan minskas genom alternativa metoder för jordbearbetning och sådd, bättre körteknik och utbyte till nyare maskiner. Incitamenten för att effektivisera energianvändningen i arbetsmaskiner i den sektorn försvagas dock av att koldioxidskatten är nedsatt på diesel. Vi anser således att motionen ska bifallas.

4. Samordningen mellan ekonomiska styrmedel för anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (v)

Marie Engström (v) anför:

Koldioxidskatten för den industri som ingår i den handlande sektorn bör behållas oförändrad tills det är möjligt att konstatera att handelssystemet leder till de önskade utsläppsminskningarna.

Systemet för handel med utsläppsrätter ska vara det viktigaste verktyget för att minska utsläppen av växthusgaser inom EU. Hittills har emellertid systemet inte fungerat så som det var tänkt. Jag stödjer således motionen.

5. Höjd energiskatt på diesel (v)

Marie Engström (v) anför:

Enligt Vänsterpartiets uppfattning bör bensin- och dieselskatten höjas med 75 öre per liter under tre år. Höjningen av drivmedelsskatten bör kombineras med sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie (som har medfört en i genomsnitt 700 kr högre skatt för en bil) och ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd. Vidare bör drivmedelsskatterna tillåtas följa utvecklingen av BNP. Jag stödjer således motionen.

6. Ökad koldioxidrelatering och sänkt fordonsskatt för diesel-drivna personbilar (v)

Marie Engström (v) anför:

Fordonsskatten bör göras mer koldioxidbaserad. Vidare bör en koldioxidbaserad fordonsskatt införas för äldre bilar. Jag stödjer således motionen.

7. Fordonsskattebefrielse för miljöbilar under fem år (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Vi vill skapa ett system som särskilt gynnar de mest miljövänliga och energieffektiva bilarna. Målsättningen måste vara att det i alla lägen ska vara ekonomiskt gynnsamt att köra sin bil på ett klimatvänligt bränsle. Vi föreslår därför att en enhetlig nationell differentierad miljöbilsklassning med tre klasser införs och att denna används vid alla regelverk som rör miljöbilar. Klassindelningen ska vara sådan att den successivt skärps i takt med att hela bilparken förändras i miljövänlig riktning. Vi avser därför att återkomma med en enhetlig miljöbilsdefinition, förslag till regelverk och incitamentsstrukturen kring en sådan. På sikt vill vi också pröva ett system med drivmedelscertifikat för att stimulera produktionen av andra generationens förnybara drivmedel. Vi stödjer således motionen.

8. Tunga lastbilar och tunga bussar (v)

Marie Engström (v) anför:

Vänsterpartiet vill att fordonsskatten för bussar ska sänkas från 20 000 kr till 1 500 kr. Jag stödjer således motionen.

9. Tunga lastbilar och tunga bussar (mp)

Helena Leander (mp) anför:

Fordonsskatten för tunga lastbilar är den främsta orsaken till att klimatpåverkan från trafiken i Sverige fortsätter att öka. Miljöpartiet ser ingen som helst anledning till att sänka fordonsskatten för de nu aktuella fordonen.

I dag subventioneras lastbilstransporter genom fri tillgång till vägnätet, till skillnad från järnvägstransporter som är belastade av banavgifter. Vidare subventioneras den tunga trafiken genom avsaknaden av en kilometerskatt. Nämda trafik tillåts att fortsätta att växa på klimatets bekostnad. Jag bifaller därför motionen.

10. Kilometerskatt (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Vi vill införa en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter i Sverige. En sådan skatt bör ta hänsyn till skogsindustrin, som saknar alternativ till transport på väg. En möjlig lösning på nämnda problem är att kilometerskatten differentieras geografiskt. Vår ambition är att en sådan skatt ska genomföras under nästa mandatperiod.

En rätt genomförd kilometerskatt kommer att öka effektiviteten i transportsystemet. Därmed minskar slitaget, bullret samt utsläppen av partiklar, kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid. Införandet av en kilometerskatt bör, för att få bäst effekt, kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter på järnväg. Ett införande av en kilometerskatt förutsätter att en teknik med rimliga systemkostnader är tillräckligt väl utvecklad. För att skatten ska få full genomslagskraft är det önskvärt att ett EU-gemensamt system införs. Vi stödjer därför motionen.

11. Försäljningsskatt (v, mp)

Marie Engström (v) och Helena Leander (mp) anför:

Nya bilar bör beläggas med en koldioxidrelaterad försäljningsskatt. Vi bifaller därför motionen i den berörda delen.

12. Trängselskatt (v, mp)

Marie Engström (v) och Helena Leander (mp) anför:

Trängselskatter är ett effektivt styrmedel som kan användas i större städer. En lagändring bör göras som medför att trängselskatten förvaltas regionalt. Även intäkterna av trängselskatten bör förvaltas på regionalnivå. Intäkterna bör framförallt användas till satsningar på kollektivtrafik. I flera andra länder, t.ex. Frankrike, finns exempel på hur de medel som inkommit från system med trängselskatter använts vid finansieringen av kollektivtrafiksatsningar. Vi stödjer således motionen.

13. Slopad avfallsförbränningskatt (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v), Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s) anför:

Skatten på förbränning av avfall bör vara kvar i avvaktan på resultatet av en förutsättningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektiviteten för avfallspolitiken. Regeringen bör initiera en sådan utredning, som även ska ha till uppgift att företa en översyn av hur mål- och medelseffektiviteten i avfallsförbränningspolitiken kan utvecklas.

Skatten på förbränning av hushållsavfall infördes 2006. Ett av syftena med skatten var att förstärka hierarkin i avfallspolitiken, där avfall i första hand ska kunna materialåtervinnas innan förbränning övervägs. Även möjligheten att producera biogas genom utsortering och rötning av hushållsavfall är viktig. Avfallsförbränningskatten har visserligen sina brister, men det är viktigt att säkerställa hur de ovan nämnda ambitionerna kan utvecklas före det att skatten tas bort. De nämnda ambitionerna bör utvecklas i nya former eller ersättas av andra styrmedel. Vi bifaller därför motionen.

14. Inkomstskattefrågor (v)

Marie Engström (v) anför:

Reseavdraget bör ändras och göras om till att bli avståndsbaserat och oberoende av färdmedel. Vidare ska avdraget utformas så att boende på landsbygden inte missgynnas.

Dagens reseavdrag gynnar arbetsresor med bil. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till ca 5 miljarder kronor. Avdraget, som i dag kan göras på kostnader över 8 000 kr, används framför allt av bilresenärer i storstäder där det finns god tillgång till kollektivtrafik. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik på den faktiska kostnaden.

Dagens system är svårt att kontrollera, och fusket är utbrett. Granskningar har visat att över hälften av reseavdragen varit felaktiga. Skattebortfallet med anledning av de oriktiga avdragen beräknas uppgå till ca 1,4 miljarder kronor årligen.

Förmånsbeskattningen bör ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan. Ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet bör således införas.

Vidare bör kollektivtrafikkort ses som en skattefri förmån när ett sådant kort bekostas av arbetsgivaren. Jag stödjer därför motionen.

15. Inkomstskattefrågor (mp)

Helena Leander (mp) anför:

Reseavdraget bör ändras och göras om till att bli avståndsbaserat och oberoende av färdmedel. I den mån systemet ger orimliga konsekvenser för boende i glesbygd bör dessa kompenseras utanför reseavdragssystemet.

Dagens reseavdrag gynnar arbetsresor med bil. Den del av avdraget som går till bilresor uppgår årligen till ca 5 miljarder kronor. Avdraget, som i dag kan göras på kostnader över 8 000 kr, används framför allt av bilresenärer i storstäder där det finns god tillgång till kollektivtrafik. Till skillnad från bilresor, där avdraget baseras på avståndet, baseras avdraget för kollektivtrafik på den faktiska kostnaden.

Dagens system är svårt att kontrollera, och fusket är utbrett. Granskningar har visat att över hälften av reseavdragen varit felaktiga. Skattebortfallet med anledning av de oriktiga avdragen beräknas uppgå till ca 1,4 miljarder kronor årligen.

Förmånsbeskattningen bör ändras så att den baseras på bilarnas miljöpåverkan. Ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet bör således införas. Jag stödjer således motionen i den berörda delen.

16. Sjöfart (s)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Hans Olsson (s) anför:

Socialdemokraterna anser att utskottets yttrande inte bort utesluta möjligheten att inrätta ett båtregister. I övrigt delar vi utskottets ställningstagande.

17. Sjöfart (v)

Marie Engström (v) anför:

Yrkesfiskarnas subventioner i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt bör fasas ut. Detta bör göras nationellt i Sverige och genom att Sverige sluter bilaterala avtal med grannländer runt Östersjön och Kattegatt, så att sådana åtgärder samordnas.

De subventioner som fiskerinäringen får i dag minskar incitamenten för att använda mer energisnåla motorer och fiskemetoder, vilket enligt Riksrevisionen bidragit till att fiskerinäringen i dag ligger på tredje plats när det gäller koldioxidutsläpp i förhållande till branschens storlek. Dessutom leder subventionerna till överfiske (se Statens insatser för ett hållbart fiske [RiR 2008:23]).

Sverige bör även i EU arbeta för ändringar av energiskattedirektivet så att subventionerna till yrkesfisket i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut.

Vidare bör en skatt på fritidsbåtar införas. Skatten på alkylatbensin bör sänkas med 1 kr per liter.

Jag stödjer således motionen.

18. Flyg (v, mp)

Marie Engström (v) och Helena Leander (mp) anför:

Vi anser att Sverige ska vara pådrivande i FN:s klimatförhandlingar och i andra relevanta sammanhang för att en beskattning av flygbränsle ska införas internationellt. Detta kräver att ICAO (International Civil Aviation Organization) omförhandlar den konvention som kräver att de avtalsslutande parterna levererar skattebefriat bränsle.

Den 18 maj 2005 besökte Environmental Audit Committee från brittiska parlamentet trafikutskottet och föreslog ett bilateralt avtal för en beskattning av flygbränslet mellan Sverige och Storbritannien. Det finns således andra länder som vill gå före för att begränsa flygets klimatpåverkan. Den svenska regeringen bör snarast kontakta Storbritannien i syfte att upprätta ett bilateralt avtal för beskattning av flygbränsle.

En nationell klimatskatt baserad på flygets miljö- och klimatpåverkan bör utredas och införas så snart som möjligt. Under förra mandatperioden drevs en skatt på flygresor igenom. Målet var att utforma skatten som en koldioxidskatt på flygbränsle. Av praktiska och juridiska skäl var detta inte möjligt. I stället utformades en tillfällig skatt per passagerare om 100 kr för en enkel resa inom Europa och 200 kr för resor utanför Europa.

Denna skatt beräknades av Sika minska utsläppen med 100 000 ton koldioxid per år. Skatten avskaffades av den borgerliga riksdagsmajoriteten i budgetpropositionen för 2007. Passagerarskatten var inte optimalt utformad. Den var emellertid mycket bättre än ingen skatt alls. Fortfarande återstår problem med att kunna införa en skatt på flygbränsle.

Vi bifaller således motionen.

19. Tull på importerad etanol (v)

Marie Engström (v) anför:

Tullavgiften på importerad etanol bör avskaffas. Jag stödjer således motionen.

20. Mervärdesskatt på biodrivmedel (v)

Marie Engström (v) anför:

Sverige bör agera för att mervärdesskattedirektivet ändras så att det blir möjligt att sänka mervärdesskatten på biodrivmedel. Jag bifaller därför motionen.