

Remissvar från Gröna Bilister: Finansdepartementets promemoria om vissa punktskattefrågor m.m. som aviseras i budgetpropositionen för 2008: Dr Fi 2007/7046

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken. Rätt utformade punktskatter har sådan effekt. Gröna Bilister har tidigare lämnat synpunkter på hur dessa bör vara utformade i ett flertal remissvar som finns på vår hemsida. I detta remissvar utgår vi strikt ifrån de förslag som finansdepartementet anger i sin promemoria, och fokuserar enbart på de som rör bilism (övriga punktskatteförslag, t.ex. avseende lotterilagen, berör inte vår verksamhet).

Upplägget på vårt remissvar följer promemorians, i de för remissvaret tillämpliga delarna.

Koldioxidskatt

I promemorian föreslås en höjd koldioxidskatt med sex öre per kilo koldioxid, samt en indexuppräknings, som totalt ger en koldioxidskatt på 101 öre per kilo koldioxid.

Vi konstaterar att den föreslagna höjningen är alltför liten för att få någon egentlig styrande effekt, och att den vida understiger de nivåer som exempelvis statliga Sika anger som nödvändig för att uppnå såväl de redan beslutade sektorsmålen för trafikens klimatpåverkan (oförändrat år 2010 jämfört med år 1990) som de långsiktiga ambitioner som regeringen uttalat på annat håll.

Regeringen föreslås återkomma med förslag till en väsentligt högre koldioxidskatt än den i promemorian föreslagna.

Dieselbeskattning

I promemorian föreslås en höjd energiskatt med 20 öre per liter för diesel i miljöklass ett och två, vilket för privatpersoner innebär en höjning med 25 öre per liter, moms inräknat. Diesel i miljöklass tre (miljömässigt sämst) föreslås inte få höjd skatt. Förslaget motiveras dels av att det är önskvärt att minska vägtransporterna, dels av att den nuvarande skattemässiga skillnaden mellan de olika miljöklasserna upplevs som omotiverat stor. I promemorian konstateras att bränslekostnaderna är en så liten del av åkerinäringens totala omkostnader, att en höjning inte väsentligt påverkar deras konkurrenskraft gentemot t.ex. utländska aktörer.

Gröna Bilister är i huvudsak positiva till en höjning av dieselskatten, eftersom det innebär en förbättrad konkurrenssituation för förnybara bränslen gentemot diesel (inom segmentet miljöbilar tappar etanol- och biogasbilar för närvarande marknadsandelar till dieselbilen, med

väsentligt högre klimatpåverkan och förvärrad folkhälsopåverkan som följd). Vi önskar en väsentligt högre höjning än den nu föreslagna, i syfte att uppnå verklig kostnadsneutralitet mellan de fossila bränslena. Att ensidigt höja beskattningen av de miljömässigt bästa kvaliteterna av fossil diesel är dock helt fel väg att gå.

I promemorian anges att den föreslagna skatteändringen i praktiken inte skulle innebära några förändringar på marknaden – den totala marknadsdominansen för diesel av miljöklass ett tänks bestå, och detta är bevekelsegrunden för förslaget. Vår sondering av marknaden visar på motsatsen – den i promemorian föreslagna skatteskillnaden är för liten för att miljöklass ett-diesel fortsatt ska vara konkurrenskraftig, och produktionen av miljöklass ett (i praktiken en produkt enbart för den svenska marknaden) läggs ner. Resultatet blir i så fall att miljöklass tre-diesel tar över i stort sett hela dieselmärknaden, med allvarliga miljö-och hälsoeffekter som följd. Då promemorian uttryckligen markerar att detta inte är avsikten, är det helt orimligt att genomföra den föreslagna förändringen innan man fullt ut säkerställt att diesel i miljöklass ett fortsatt kommer att dominera marknaden.

Vi är väl medvetna om den lobbykampanj som vissa bensinbolag riktat mot regeringen i syfte att underlätta för introduktion av diesel i sämre miljöklasser. En sådan introduktion skulle innebära ökade utsläpp av cancerframkallande aromatiska kolväten och likaledes cancerogena och allergena partiklar. Vidare är den sämre miljöklass 3-dieseln ("Europadiesel") ännu inte svavelbefriad, vilket ytterligare kan försämrats dess miljöprestanda. Flertalet personbilar och praktiskt taget alla lastbilar, bussar och arbetsmaskiner saknar ännu partikelfilter, och eventuellt underlättande av marknadsintroduktion av en diesel med högre partikelhalt än dagens bör avvakta att partikelfilter eller annan liknande reningsteknik slagit igenom på bred front i alla fordonsegment.

Regeringen föreslås omarbete promemorian, så att den föreslagna dieselskatt höjningen inte exkluderar den miljö- och hälsomässigt sämsta dieseln, utan omfattar även diesel miljöklass 3. Regeringen föreslås samtidigt se över de nyligen genomförda förändringarna i beskattningen och klassningen av biodiesel, tillverkad av förnybara råvaror, så att de inte utestänger för framtiden relevanta bränsleslag från marknaden.

Reseavdrag

I promemorian föreslås att reseavdraget höjs med 50 öre per mil, såväl för resor i egen bil som för resor i förmånsbil. Gröna Bilister motsätter sig kraftfullt denna höjning.

Reseavdraget bör av principiella skäl ifrågasättas – är det verkligen statens ansvar att ge en särskild ersättning till de som valt att bosätta sig långt ifrån sin arbetsplats? Regeringen bör notera att flertalet länder, också sådana med avsevärda avstånd och stora glesbefolkade områden, helt saknar reseavdrag, och bör tillsätta en utredning som granskar vilka statsfinansiella, miljömässiga och fördelningspolitiska effekter det faktiskt skulle få att helt avskaffa reseavdraget. Skatteverkets studier, som bl.a. visar att huvuddelen av reseavdraget går till relativt välbärgade kransortskommuner som Lerum och Nacka, kan tjäna som delunderlag för en sådan granskning.

I ett kortare perspektiv bör reseavdraget göras lika för alla, oavsett fordonslag, så att man är berättigad till samma ersättning oavsett om man tar bilen, bussen, samåker eller cyklar. Vidare bör regeringen säkerställa att de kriterier som gäller för utbetalning av reseavdrag, främst avseende kravet på en viss tidsvinst jämfört med allmänna kommunikationer, uppfylls. Detta bör uppdras Skatteverket i dess regleringsbrev.

Sänkt fordonsskatt för dieslbilar

Regeringen föreslår ett sänkt skattetillägg för dieslbilar, utifrån att deras utsläpp närmar sig bensinbilens. Detta hänförs främst till de avgaskrav som blir obligatoriska 1 september 2009, alltså nära två år efter det att dieslbilarna föreslås få skattemässiga lättnader jämfört med dagens situation.

Gröna Bilister motsätter sig i nuläget den sänkta fordonsskatten. Utsläppen av kväveoxider är fortsatt skyhögt högre för dieslbilar än bensinbilar, och endast ett fåtal bilar har rening av kväveoxidutsläppen. 1 januari 2008 avskaffas skatterabatten för dieslbilar med partikelfilter, innebärande en betydande osäkerhet om hur många tillverkare och importörer som fortsatt kommer att erbjuda filtren som standardutrustning. Dessutom finns det en risk att själva dieselbränslet blir smutsigare och hälsomässigt sämre, eftersom regeringen vill minska den skattemässiga skillnaden mellan miljöklass ett (miljöbäst) och miljöklass 3 (miljösämst). Allt sammantaget står det klart att dieselbilen i nuläget inte är redo för den skattemässiga stimulans jämfört med nuläget om regeringen föreslår.

För att uppnå den vision regeringen tycks ha om dieslbilar med mycket låga kväveoxidutsläpp, är det lämpligare att skattemässigt stimulera sådan rening. Den snart avslutade stimulansen för dieslbilar med partikelfilter bör ersättas med krav på partikelfilter eller motsvarande rening.

Höjd fordonsskatt för lätta lastbilar och bussar

Regeringen föreslår en höjning av skattenivån med 45 procent, för att bättre motsvara beskattningen av motsvarande personbilar. Gröna Bilister är positiva till en höjning, men ser det som märkligt att regeringen – trots sina uttalade klimatambitioner – inte tar tillfället i akt att tydligt differentiera fordonsskatten för lätta lastbilar och bussar utifrån koldioxidutsläpp, såsom redan görs med personbilar.

Regeringen konstaterar att lätta lastbilar inte har lika strikta utsläppskrav som personbilar, men föreslår ingen åtgärd på området. Regeringen bör i annat fora föreslå en harmonisering av utsläppskraven, och i detta arbete inkludera även lastbilar och arbetsmaskiner. Huvuddelen av detta arbete sker på EU-nivå, men Sverige för ta en pådrivande roll för att detta ska påskyndas.

För Gröna Bilister den 27 september 2007

Mattias Goldmann