

Motion till riksdagen

2007/08:Sk31

**av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)
med anledning av prop. 2007/08:122**

Beskattning av flygbränsle för privat ändamål

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en beskattning av det kommersiella flyget är nödvändig.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ansöka om statsstödsgodkännande för att kunna beskatta andra flygbränslen än flygfotogen även för kommersiellt bruk.

Beskatta allt flygbränsle

Vi anser att subventionerna av fossilbränslen bör slopas. Därför är regeringens förslag om att ta bort skattebefrielsen för flygbränsle för privat ändamål välkommet. Men det är långt ifrån tillräckligt. Den långväga flygtrafiken fortsätter att öka, inte minst den kommersiella. Det är helt oförenligt med klimatmålen och tvågradersmålet. En beskattning av det kommersiella flyget är därför nödvändig.

I energiskattedirektivet finns en gemenskapsrättslig skyldighet att medge skattebefrielse för flygfotogen som används i kommersiellt flyg. Sverige bör verka för att ändra denna regel, för att inrätta en minimiskatt på flygbränsle försålt inom EU. Parallellt ska Sverige gå före med en nationell skatt, i likhet med tidigare förslag från förra regeringen.

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 alltså 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 en beskattning av flygbränsle. Ytterligare bilaterala avtal med andra länder bör successivt utformas, samtidigt som Sverige verkar för en beskatt-

ning av flygbränsle på EU-nivå. Det vore inte minst också ett sätt att vara ett föredöme och driva på i EU.

Vissa av remissinstanserna pekar på det administrativt svåra i att särskilja det privata från det kommersiella flyget. Om allt flygbränsle beskattades, oavsett om det var för privat eller kommersiellt ändamål, skulle administrationen underlättas avsevärt. I väntan på detta bör åtminstone andra flygbränslen än flygfotogen beskattas oavsett om de används för privat eller kommersiellt bruk, i enlighet med promemorian Beskattning av flygbränsle. Detta kräver dock statsstödsgodkännande, varför regeringen snarast bör ansöka om sådant.

Regeringen menar att slopandet av undantaget inte är en politisk fråga, eftersom den enbart följer ett direktiv för att beskattningen ska stämma överens med gemenskapsrätten. Men den är inte skriven i sten. Sverige kan som medlemsland verka för att påverka den. En så defensiv roll för Sverige som aktör i den europeiska klimatpolitiken rimmar illa med att regeringen anser att Sverige i första hand ska sträva efter att stärka miljölagstiftningen på EU-nivå.

En beskattning av flygbränslet är mycket mer effektivt för att minska flygets klimatpåverkan än en inkludering i EU:s handelssystem med utsläppsrätter. Förslaget om att föra in flygtrafiken i utsläppshandeln är extremt fördelaktigt för luftfarten, eftersom nuvarande priser på utsläppsrätter är alldeles för låga för att ge någon större styrande effekt på luftfarten. Det troliga scenariot är därför snarare att flyget fortsätter att expandera men köper upp utsläppsrätter från konkurrensutsatt industri. Även om flyget inkluderas i utsläppshandeln – så länge inte detta sker i en egen bubbla – krävs därför nationella beskattningar, baserade på förbrukningen av flygbränsle.

Förbud användningen av blyad flygbensin

Bly som förekommer i bensin är den mest hälsofarliga varianten av blyföreningar. Blyhalten i flygbensin kan vara upp till 0,56 g/liter, vilket är fyra gånger mer än i den högoktaniga bilbensin som fram till 1994 såldes på svenska bensinmackar. Vi är därför positiva till en differentiering av skatten i relation till blyinnehåll. Men det är inte tillräckligt. Årligen säljs i Sverige omkring 4,5 miljoner liter flygbensin, enligt Petroleuminstitutets statistik. Bensinen är till största delen blyad, vilket innebär att ungefär två ton bly årligen sprids genom användning av flygbensin. Blyfri flygbensin finns men har bara en mindre del av marknaden. Den tillverkas och säljs sedan 1981 av ett litet svenskt oljebolag, till ett pris som ligger 50 öre lägre per liter jämfört med den blyhaltiga bensinen. Sverige är det enda landet i världen som marknadsför blyfri flygbensin. Förutsättningarna för att gå över till blyfri bensin är alltså goda. Därför anser vi att Sverige bör gå längre än en differentierad beskattning och förbjuda användningen av blyad flygbensin.

2007/08:Sk31

Stockholm den 4 april 2008

Karin Svensson Smith (mp)

Helena Leander (mp)

Per Bolund (mp)

Tina Ehn (mp)