

Motion till riksdagen 2009/10:Sk7

av **Lars Johansson m.fl. (s)**
med anledning av prop. 2009/10:41

Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om koldioxidskatt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reseavdraget bör höjas med 50 öre till 19 kr milen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på förbränning av avfall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om energiskatter och energiinvesteringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna få en återföring av dieselskatten i jordbruks- och skogsmaskiner av samma omfattning som tidigare.
6. Riksdagen beslutar att energiskatteavdraget för havsbaserad vindkraft på 12 öre/kWh ska kvarstå även under 2010.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till ett långsiktigt kompletterande stöd för havsbaserad vindkraft.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om ett program för att uppmuntra omställningen till fler miljöfordon.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en enhetlig miljöbilsklassning bör utvecklas.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beskattningen av fordon bör utformas så att fordon med låga utsläpp gynnas och ägare till bilar med höga utsläpp betalar mer.

Fel! Okänt namn på

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett tillfälligt stöd för förnyelse av tunga fordon bör inrättas.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en allmän skrotningspremie på 5 000 kr per bil bör införas.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den allmänna skrotningspremien bör utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om efterkonverteringsstöd.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett investeringsprogram för utbyggnad av infrastruktur för nya bränslen.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på handelsgödsel.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om miljöskatt för fluorerade gaser.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter i Sverige.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återkomma med en lösning på frågan om vilken skatt som ska gälla för syntetisk s.k. fossilbaserad diesel.

Motivering

Regeringens proposition 2009/10:41 *Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen* är en särproposition utifrån regeringens proposition 2009/10:1 *Budgetproposition för 2010*. I huvudsak handlar proposition 2009/10:41 om klimat- och miljöskatter samt fordonsbeskattningen, som Socialdemokraterna har presenterat sitt alternativ för i motion 2009/10:Fi260 *Jobben först* av Mona Sahlin m.fl. (s). Rörande Socialdemokraternas mer principiella uppfattningar om energi- och miljöskatter hänvisas till motion 2007/08:N15 av Mona Sahlin m.fl. (s, v, mp) med anledning av den så kallade klimatpropositionen, proposition 2008/09:163 *En sammanhållen klimat- och energipolitik – Energi*.

Energi- och miljöskatter

Vår utgångspunkt för de skatteförändringar vi föreslår på miljöområdet är att vi vill göra det mer lönsamt att göra rätt miljöval. På kort och medellång sikt innebär våra förslag en ökad nettointäkt som bidrar till att finansiera de klima-

tinvesteringar i bl.a. energieffektivisering och infrastruktur som vi föreslår i vår budgetmotion för 2010. På längre sikt syftar förslagen till att öka effektiviteten i användandet av ändliga resurser.

Koldioxidskatt

Koldioxidskatten är ett brett verkande och effektivt styrmedel. Vi socialdemokrater menar att koldioxidskatten ska vara på en sådan nivå att den behåller sin styrande funktion med beaktande av fördelningspolitiska och regionalpolitiska konsekvenser. Därför vill vi höja koldioxidskatten med 6 öre, jämfört med regeringens förslag i propositionen och i budgetpropositionen för 2010. Detta motsvarar ett höjt bensinpris i konsumentled om ca 15 öre. För att kompensera för dem som behöver bilen för att ta sig till och från arbetet, och de som använder bilen i arbetet, höjer vi reseavdraget med 50 öre till 19 kronor milen.

Regeringen föreslår i propositionen att nedsättningen av koldioxidskatten för bl.a. jordbruket ska minska. Vi stöder detta förslag. Samtidigt anser vi att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna få en återföring av dieselskatten i jordbruks- och skogsmaskiner av samma omfattning som tidigare. Därför vill vi införa ett stöd på 50 miljoner kronor per år.

Slopad avfallsförbränningsskatt

Skatten på förbränning av hushållsavfall infördes 2006. Ett av syftena 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. När avfallsförbränningsskatten nu avskaffas måste behovet av nya styrmedel ses över.

Regeringen bör därför ta initiativet till en sådan översyn av hur mål och medelseffektivitet i avfallspolitiken kan utvecklas.

Energiinvesteringar och energiskatter

För att styra energiförbrukningen i rätt riktning krävs det förändringar på bred front. Vi föreslår därför skatteförändringar på energiskatteområdet. Kraftbolagen har under en lång tidsperiod fått stora vinster genom att sälja el med låga kostnader från svensk vattenkraft för ett pris som kraftigt överstiger produktionskostnaderna. Därför vill vi höja fastighetsskatten på vattenkraft med 20 %. Även skatten på termisk effekt i kärnkraftverk kan öka utan direkt effekt på elpriset. Vi höjer också den skatten med 20 %. Totalt ger dessa två förslag ca 1 miljard kronor. Vi kommer att säkerställa att den elintensiva industrin inte kommer att påverkas negativt av dessa förändringar. De intäkter som dessa förändringar ger är viktiga delar i finansieringen av de investeringar som vi gör för att skynda på utvecklingen till ett hållbart samhälle. Vi kan exempelvis genom dessa skatteförändringar finansiera ungefär halva den storsatsning som vi vill göra för att rusta upp och klimatreovera miljonpro-

Fel! Okänt namn på

gramsområdena. Förslaget finns närmare presenterat i vår budgetmotion för 2010.

Avdrag för havsbaserad vindkraft

Vindkraften står nu inför ett stort kommersiellt genombrott i Sverige. Produktionen från vindkraft har fördubblats på bara ett par år, och det finns mycket omfattande planer på utbyggnad av stora vindkraftsparker både på land och till havs. Ett särskilt stöd, som kompletterar elcertifikaten, behövs till den havsbaserade vindkraften, som än så länge har högre kostnader än den landbaserade. Regeringen bör återkomma med förslag till ett långsiktigt kompletterande stöd till havsbaserad vindkraft. För närvarande utgår ett stöd i form av energiskatteavdrag med 12 öre per kWh. Regeringen föreslår nu att avdraget ska slopas den 1 januari 2010. Till skillnad från regeringen anser vi att stödet ska kvarstå tills vidare i avvaktan på en ny långsiktig stödform.

Sammanfattning av Socialdemokraternas som avviker från propositionen förslag om punktskatter

Punktskatter	Avvikelse från budgetpropositionen		
	2010	2011	2012
Miljoner kronor			
Miljö- och energiskatter	3 290	3 240	3 240
Skatt på fluorerade växthusgaser	100	100	100
Höjd skatt på termisk effekt i kärnkraftverk, 20 procents höjning	600	600	600
Höjd fastighetsskatt på vattenkraftverk, 20 procents höjning	450	450	450
Nej till regeringens avskaffande av skatt på handelsgödsel	300	300	300
Energiskatteavdrag för vindkraft	-60	-60	-60
Återföring av dieselskatt till jordbruket	0	-50	-50
6 öre i koldioxidskatt (motsvarar 15 öre i bensinskatt)	1 900	1 900	1 900

Miljöfordonspaket från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna

Svensk fordonsindustri är en central del i den svenska ekonomin. De rödgröna vill stimulera fordonsindustrin till att påskynda omställningen till produktion av mer miljösmarta fordon. På så sätt blir svensk industri mer konkurrenskraftig i framtiden.

Det rödgröna budskapet är tydligt: Vi kommer att ställa allt hårdare krav på de fordon som säljs i Sverige. Kostnaden för att äga och använda fordon med höga utsläpp kommer att öka. Men vi är också tydliga med att vi är be-

redda att ta ansvar för att stimulera till en omställning av fordonsparken. Vi vill investera för att få bort gamla miljöfarliga och osäkra fordon och ersätta dem med nya och säkra miljöbilar och mer miljövänliga tyngre fordon. Miljöbilar och tyngre fordon med miljöprofil ska stimuleras, inte motarbetas.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna har i sina budgetmotioner för 2010 lagt ett gemensamt förslag som skulle minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att vi når våra klimatmål samtidigt som svensk fordonsindustris konkurrenskraft förstärks. Regeringen borde återkomma till riksdagen med ett sådant program. Våra förslag återges nedan.

Tydlig miljöbilsdefinition

De oklarheter som i dag råder kring definitionen av ”miljöbil” hämmar försäljningen av miljösmarta bilar. I dag gäller olika regler för olika lagstiftningar, och det finns även oklarheter mellan det lokala och nationella regelverket. Vi föreslår en enhetlig miljöbilsklassning. Vi vill att det ska finnas tre klasser som 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. Miljöbilsdefinitionen ska inkludera hårda säkerhetskrav, i linje med kraven på statliga fordonsinköp (fem stjärnor i Euro-NCAP och antisladdsystem). Vi vill också verka för en enhetlig europeisk definition.

Vi föreslår att Vägverket ges i uppdrag att presentera förslag till en sammanhållen och skärpt miljöbilsdefinition fr.o.m. 2011.

Beskattning av fordon

Regeringen har föreslagit ett antal förändringar av beskattningen av fordon, däribland en skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper. Vi menar att beskattningen av fordon behöver utformas på ett sätt som har större miljöstyrande effekt. Vår gemensamma uppfattning är att fordon med låga utsläpp ska gynnas och ägare till bilar med höga utsläpp ska betala mer, t.ex. genom en ökad koldioxidrelaterad av förmånsbeskattningen och fordonsbeskattningen.

Stöd till förnyelse av tunga fordon

Vi ser ett behov av att stimulera en förnyelse av de tunga fordonen. Det måste finnas en bra testmarknad i Sverige för ny teknik. Därför vill vi införa ett tillfälligt stöd för företag och kommuner som är villiga att agera referenskunder. Därmed kan vi påskynda utbytet av bussar och lastbilar som drivs på förnybara bränslen, el, bränsleceller och hybrider. År 2010 vill vi avsätta 50 miljoner kronor i en särskild stimulans.

Allmän skrotningspremie

Det finns i dag ett stort antal bilar i trafik som saknar katalysator och med bristande säkerhet. Vi vill därför investera i en allmän skrotningspremie under de kommande åren. Ersättningen som utgår bör vara ca 5 000 kr per bil. Systemet med skrotningspremie ska utformas så att tillverkarnas producentan-

Fel! Okänt namn på

svar inte begränsas. Vi avsätter 100 miljoner kronor per år till Vägverket för att utforma och administrera ett system för att stimulera skrotning av bilar tillverkade före 1989.

Efterhandskonvertering

Vi vill under 2010 och 2011 införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol, biogas eller el, inom en budgetram på 50 miljoner kronor per år. Premien bör vara ca 5 000 kr för byte från bensin till etanol och ca 10 000 kr för byte till biogas och el. Stödet till efterhandskonvertering ska inte göras permanent. Vi vill också se över fordonsbeskattningen så att konverterade fordon får en mer förmånlig beskattning.

Stimulans för utbyggnad av infrastruktur för nya bränslen

Vi vill påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram nästa år. Programmet ska stimulera en utbyggnad av exempelvis den svenska biogasproduktionen och distributionen för att möjliggöra tillgångar på mackar med biogas runt om i landet. Finansieringen bör vara ca 100 miljoner kronor och ske inom ramen för Klimp. El-laddstationer bör också främjas.

Övriga förslag med anledning av propositionen

Skatt på handelsgödsel

Regeringen avskaffar skatten på handelsgödsel trots att regeringen själv bedömer att beslutet kommer att förvärra utsläppen av kväve. Det är inte ansvarsfullt. Jordbruket är i dag den största källan till kväveutsläpp till havet. Det finns fortsatt behov av att ha en beskattning som ger incitament till minskade utsläpp. Vi socialdemokrater avslår propositionens förslag på slopad skatt på handelsgödsel.

Miljöskatt för fluorerade gaser

Ett av klimatberedningens förslag var att införa en skatt som stimulerar utbyte av stora kyl- och frysanläggningars och luftkonditioneringsanläggningars köldmedium från fluorerade gaser. Vi socialdemokrater förslår att skatten införs. Förslaget ger ca 100 miljoner kronor i ökade skatteintäkter.

Kilometerskatt

Vi menar att det bör övervägas om en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter ska införas i Sverige. En rätt genomförd kilometerskatt bör kunna öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitaget, bullret samt utsläppen av partiklar, kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid, särskilt om införandet av en kilometerskatt kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter på järnväg. Särskild hänsyn bör tas till transporter inom skogsnäringen som saknar alternativ till transport på väg.

Fel! Okänt namn på

Ett eventuellt införande förutsätter att en teknik med rimliga systemkostnader är tillräckligt väl utvecklad. Därtill är ett EU-gemensamt system för kilometerskatt nödvändigt för att det ska få full genomslagskraft.

Syntetisk diesel

Vår uppfattning är att regeringen så snart som möjligt bör återkomma med en lösning på frågan om vilken skatt som ska gälla för syntetisk s.k. fossilbaserad diesel. Enligt bestämmelserna i energiskattelagen har regeringen möjlighet att i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor. Frågan om syntetisk diesel är en fråga om hur vi ska se på möjligheterna att stimulera alternativa energikällor. Målet är att ta fram nya alternativ till de traditionella drivmedlen. Syntetisk diesel kan tillverkas bl.a. av naturgas eller av s.k. restgaser som facklas bort på raffinaderierna. Det handlar således om att ta till vara en sådan energikälla och utveckla en ny form av syntetisk diesel. Den syntetiska dieseln bör, precis som andra bränslen, bedömas utifrån de faktiska utsläpp bränslet ger upphov till.

Stockholm den 11 november 2009

Lars Johansson (s)

Laila Bjurling (s)

Christin Hagberg (s)

Britta Rådström (s)

Birgitta Eriksson (s)

Raimo Pärssinen (s)

Fredrik Olovsson (s)

Hans Olsson (s)