

Motion till riksdagen 2009/10:Sk8

av Marie Engström m.fl. (v)
med anledning av prop. 2009/10:41

Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Regeringens förslag.....	3
4	Skatter som styrmedel i miljöpolitiken	5
5	Vänsterpartiets förslag på gröna skatter	5
5.1	Höj skatten på diesel och bensin	5
5.2	Sänk fordonsskatten och satsa på kollektivtrafik i landsbygd	6
5.3	Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter	6
5.4	Låt busstrafiken få sänkta fordonsskatter	6
5.5	Låt busstrafiken slippa trafikförsäkringspremien	7
5.6	Gör fordonsskatten mer koldioxiddifferentierad	7
5.7	Försäljningsskatt på nya personbilar	7
5.8	Klimattrampa till jobbet	8
5.9	Klimatskatt på inrikesflyg	8
5.10	Inför skatt på fritidsbåtar – sänk skatten på alkylatbensin med en krona per liter	8
5.11	Stöd jordbruk som lever upp till tydliga miljökrav	8
5.12	Höjd skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel	9
5.13	Fasa ut skattebefrielsen för torv	9
5.14	Fastighetsskatt på vattenkraft och skatt på termisk effekt i kärnkraftverk	9
5.15	Lotteriskatt	10
5.16	Gemensamt rödgrönt förslag: Miljöfordonspaket	10

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidskatt för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avfallsförbränningskatten bör vara kvar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om energiskatteavdrag för havsbaserad vindkraft.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att behålla skatten på handelsgödsel.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöfaktorn för dieslbilar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd bensinskatt.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd skatt på diesel.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sänkt fordonsskatt på landsbygden.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statliga medel till kollektivtrafik på landsbygden.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om busstrafik och drivmedelsskatter.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om busstrafik och fordonsskatter.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trafikförsäkringspremien för bussar bör avskaffas.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidbaserad fordonsskatt.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om försäljningsskatt.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slopad arbetsgivaravgift och förmånsskatt vid inköp av cyklar.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klimatskatt på inrikesflyg.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på fritidsbåtar och sänkt skatt på alkylatbensin.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om stöd till jordbruket motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatt.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utfasning av koldioxidskattebefrielsen för torv.

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd fastighetsskatt på vattenkraft och höjd skatt på termisk effekt i kärnkraftverk.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lotteriskatt.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om ett program för att uppmuntra omställningen till fler miljöfordon.

3 Regeringens förslag

Den aktuella propositionen är en särproposition utifrån regeringens budgetproposition för 2010 och innehåller flera skatteförslag på trafik-, energi- och miljöområdet.

Vänsterpartiet anser att skatter är ett viktigt styrmedel i klimat- och miljöpolitiken. Mot bakgrund av detta välkomnar vi flera av de förslag som regeringen lägger fram. Det gäller exempelvis höjningen av den generella koldioxidskatten med 1 öre/kg koldioxid, den föreslagna höjningen av koldioxidskatten för uppvärmningsbränslen utanför EU:s handel med utsläppsätter och höjningen av koldioxidskatten på naturgas och gasol.

Ytterligare förslag från regeringen är nedsättning av koldioxidskatten för energiintensiva företag och sänkt återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsmaskiner. Vi har inget att erinra mot regeringens förslag. Vi ställer oss också bakom förslagen som innebär en omläggning av energiskatten på fossila uppvärmningsbränslen efter energiinnehåll och införandet av energiskatt på fossila bränslen i vissa sektorer.

Samtidigt som regeringen höjer koldioxidskatten i vissa fall, föreslår man även att koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i industrianläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsätter. Systemet har inte varit tillräckligt miljöstyrande. Vänsterpartiet vill se att utsläppen verkligen minskar innan skatten tas bort och avvisar därför förslaget. Detta bör ges regeringen till känna.

Syftet med den föreslagna generella koldioxidskattehöjningen är att finansiera borttagandet av avfallsförbränningsskatten. Vi är som sagt positiva till koldioxidskattehöjningen, men menar däremot att avfallsförbränningsskatten bör vara kvar i avvaktan på en förutsättningslös och grundlig analys av mål- och medelseffektiviteten för avfallspolitiken. Detta bör ges regeringen till känna.

Likaså avvisar vi regeringens förslag om att ta bort energiskatteavdraget för havsbaserad vindkraft. Vänsterpartiet vill utreda hur ett nytt, kompletterande stöd för havsbaserad vindkraft kan införas, då den i dag inte omfattas av elcertifikaten. Till dess vill vi förlänga det nuvarande energiskatteavdrag för havsbaserad vindkraft på 12 öre/kWh. Detta bör ges regeringen till känna.

Bland regeringens förslag på energi- och miljöområdet finns också slopad skatt på handelsgödsel. Vänsterpartiet avvisar förslaget i likhet med remissin-

Fel! Okänt namn på

stanserna Naturskyddsföreningen och Världsnaturfonden WWF. Vi menar tvärtemot regeringen att denna skatt har visat sig vara ett mycket effektivt styrmedel för att minska övergödningen. Detta bör ges regeringen till känna.

Vänsterpartiet har tidigare föreslagit att det sker en successiv upptrappning av dieselskatten med 10 öre per år. Detta skulle ske samtidigt som vi sänker fordonsskatten för dieselfordon med motsvarande belopp som staten får in. Det skulle således bli finansiellt neutralt för staten, men styra mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta transportkostnaden. Nu har regeringen tillmötesgått vårt förslag och avser att skatteväxla höjd dieselskatt med 20 öre mot samma summa sänkt fordonsskatt för tunga fordon. Skillnaden mellan regeringens förslag och vårt är att vi växlar 10 öre varje år, medan regeringen växlar 20 öre vartannat år. Efter två år är det således samma nivå. Även om vi tycker att vår konstruktion är bättre accepterar vi regeringens förslag och lägger därmed inte fram något annat förslag.

Regeringen föreslår också att miljöfaktorn (som ska beakta dieselbilarnas högre utsläpp av kväveoxid och partiklar) ska göras om från en faktor till ett fast tillägg. Det här betyder att dieselbilar med låga utsläpp av koldioxid missgynnas, vilket är en politik som vare sig gynnar en begränsning av onödigt höga utsläpp eller leder till en mer energieffektiv fordonspark. Därför avvisar vi regeringens förslag om ett fast miljötillägg. Vad som anförs om miljöfaktorn för dieselbilar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Ytterligare ett av regeringens förslag innebär ett införande av koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar. Vänsterpartiet har i princip inget att invända mot förslaget. Mot bakgrund av att fordonsskatten för personbilar är koldioxidrelaterad är det logiskt att även dessa fordons typer ska omfattas. Vad gäller lätta bussar känner vi dock viss oro för att förslaget kan leda till att kollektivtrafiken missgynnas. Vi menar därför att regeringen bör överväga kompensatoriska åtgärder för kollektivtrafiken avseende lätta bussar.

På trafikområdet föreslås också ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten genom att koldioxidkomponenten höjs från 15 kr/g koldioxid till 20 kr/g koldioxid. Vänsterpartiet menar att detta är ett steg i rätt riktning och står därför bakom förslaget, men vi vidhåller samtidigt vårt krav på en skarpare förändring. Vårt förslag till mer koldioxidrelaterad fordonsskatt utvecklas på annan plats i den här motionen. Regeringen föreslår också skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper. Tillsammans med Socialdemokraterna och Miljöpartiet de gröna presenterade vi i våra respektive budgetmotioner ett gemensamt miljöfordonspaket som även finns på annan plats i den här motionen. Vi menar att beskattningen av fordon behöver utformas på ett sätt som har större miljöstyrande effekt, men föreslår just nu inga ändringar i regeringens förslag.

4 Skatter som styrmedel i miljöpolitiken

Vänsterpartiet anser att skatter, tillsammans med andra styrmedel, är ett viktigt verktyg som vi menar ska användas aktivt i klimat- och miljöpolitiken. Koldioxidskatten har exempelvis visat sig vara effektiv för att uppnå en bra miljöstyrning. Fördelningspolitiska och regionalpolitiska hänsyn måste tas vid utformning av miljö- och energiskatter.

Den rödgröna oppositionens gemensamma mål är att utsläppen i Sverige bör minska med 45 % till 2020 i förhållande till 1990 års nivå. Målet avser de sektorer som inte ingår i EU:s system för utsläppshandel, dvs. transporter, bostäder, avfallsanläggningar, jord- och skogsburk och vattenbruk samt delar av industrin. Klimatmålet ska genomföras i Sverige och ska inte omfatta åtgärder i andra länder. Till 2050 ska utsläppen av växthusgaser i Sverige reduceras med 90 % i förhållande till 1990 års nivå.

5 Vänsterpartiets förslag på gröna skatter

För att uppnå vårt klimatmål har Vänsterpartiet en rad förslag där vi använder skatter som styrmedel. Förslagen nedan som berör trafikområdet utvecklas ytterligare i vår motion 2009/10:T426 Trafik och miljö.

5.1 Höj skatten på diesel och bensin

Vänsterpartiet föreslog i budgetmotionen för 2008 en höjning av skatten på bensin och diesel med 75 öre under tre år, dvs. 25 öre per år. Regeringen höjde koldioxidskatten på bensin med 29 öre 2008, vilket gjorde att vi biföll förslaget. Inför 2009 års statsbudget lade regeringen inte fram något förslag om höjning, vilket ledde till att Vänsterpartiet föreslog en höjning med 21 öre ($29 + 21 = 50$ öre). Inför 2010 vill Vänsterpartiet fullfölja sin plan om att höja skatten med 75 öre. Regeringen höjer bensinskatten med 2 öre 2010. Vi föreslår därför en höjning av koldioxidskatten som i konsumentled innebär en höjning av drivmedelspriset med 19 öre för 2010 och 25 öre 2011 jämfört med de nivåer som regeringen föreslår, vilket gör att vi då kommer upp till nivån 75 öre.

Vad som ovan anförs om att höja bensinskatten bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Regeringen höjde koldioxid- och energiskatten på diesel med 55 öre 2008 vilket gjorde att vi biföll förslaget. Inför 2009 års statsbudget lade regeringen inte fram något förslag på höjning, vilket ledde till att Vänsterpartiet föreslog en höjning med 20 öre ($55 + 20 = 75$ öre). Inför 2010 vill Vänsterpartiet fullfölja sin plan om att höja skatten med 75 öre på tre år. Regeringen höjer dieselskatten med 3 öre 2010. Vi föreslår därför en höjning av skatten på diesel som i konsumentled innebär en höjning av drivmedelspriset med 17 öre för

Fel! Okänt namn på

2010 i förhållande till de nivåer som regeringen föreslår, vilket gör att vi då kommer upp till nivån 75 öre.

Vad som ovan anförs om att höja skatten på diesel bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.2 Sänk fordonsskatten och satsa på kollektivtrafik i landsbygd

En höjning av drivmedelskatter ger bra klimateffekter men för även med sig oönskade effekter för personer med låga inkomster och för dem som bor i glesare bygder. Därför gör vi en skatteväxling så att dessa grupper inte drabbas så hårt. Det sker bl.a. genom att vi föreslår sänkt fordonsskatt i landsbygd. Vad som anförs om sänkt fordonsskatt för boende i landsbygd bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet vill också avsevärt öka utbudet av kollektivtrafik i landsbygd. Vi avsätter därför 2,5 miljarder kronor under en treårsperiod för ändamålet. Vi föreslår att Rikstrafiken ges i uppdrag att utreda hur ett lämpligt system för kreditering av medel från stat till trafikhuvudmännen via kommuner och landsting kan se ut. Eftersom vi anser att förslaget bör utredas mer tror vi inte att det är möjligt att införa systemet förrän den 1 juli 2010.

Vad som anförs om statliga medel till kollektivtrafik i landsbygd bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.3 Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter

Vänsterpartiet driver krav på ökade energi- och koldioxidskatter. Samtidigt som höjd dieselskatt är en åtgärd för att minska miljöbelastningen, leder åtgärden till försämrade möjligheter att bedriva kollektivtrafik. Den senaste statliga höjningen av dieselskatten 2008 betydde att busstrafiken fick ökade drivmedelskostnader motsvarande 100 miljoner kronor. Vi anser att busstrafiken inte ska belastas med dessa ökade drivmedelskostnader och genom ett restitutionsförfarande i stället ges ersättning för dessa. På samma sätt vill vi kompensera busstrafiken med 40 miljoner kronor för den dieselskattehöjning vi själva föreslår från 2010.

Vad som anförs om busstrafik och drivmedelsskatter bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.4 Låt busstrafiken få sänkta fordonsskatter

År 2000 höjdes fordonsskatten för bussar från 1 500 kr till 20 000 kr. Det är inte rimligt att bussar ska påföras så hög fordonsskatt med tanke på att tåg och flyg är skattebefriade. Kollektivtrafiken måste stimuleras och vi vill därför sänka fordonsskatten för tunga bussar till 2000 års nivå.

Vad som anförs om busstrafik och fordonsskatter bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.5 Låt busstrafiken slippa trafikförsäkringspremien

Den borgerliga regeringen har beslutat att den privata trafikförsäkringen ska ta över sjukförsäkringens åtagande i de fall där trafikskador har genererat kostnaden. Som ett led i detta har skatt på trafikförsäkringspremien införts.

Regeringens beslut att lägga skatt på trafikförsäkringen innebär även att busstrafiken påförs ökade kostnader. Bussar har t.ex. fått en ökad premieskatt med ca 8 000 kr per buss. Vi anser att detta är orimligt och vill avskaffa trafikförsäkringspremien för bussar, vilket betyder ca 100 miljoner kronor mer till busstrafiken.

Regeringen bör genast lägga fram förslag som innebär att trafikförsäkringspremien för bussar avskaffas. Detta bör ges regeringen till känna.

5.6 Gör fordonsskatten mer koldioxiddifferentierad

Som beskrivits ovan förslår regeringen en ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten. Vänsterpartiet tycker dock att fordonsskatten kan vara ännu mer miljöinriktad. Vi vill inte som regeringen höja utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut till 120 gram koldioxid per kilometer. Vänsterpartiet vill med andra ord att dagens nivå på 100 gram koldioxid per kilometer ska gälla.

Vi föreslår dessutom att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas och att koldioxidkomponenten i stället höjs från 15 kr/g koldioxid till 24 kr/g koldioxid. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt.

Vad som anförs om koldioxidbaserad fordonsskatt bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.7 Försäljningsskatt på nya personbilar

Vi föreslår att en miljöbaserad försäljningsskatt på nya personbilar införs. Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. I SOU 2005:51 presenterades ett konkret förslag där bilar med utsläpp över en viss nivå betalar försäljningsskatt medan andra är befriade. Syftet är att tydliggöra livscykelkostnaden, samtidigt som den uppmuntrar till köp av mer miljövänliga alternativ.

Vad som anförts om försäljningsskatt bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

5.8 Klimattrampa till jobbet

Vi föreslår att man slopar arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare köper en cykel till den anställda för maximalt 5 000 kr. Detta i syfte att få arbetsgivare att stimulera sin personal att i stället för bil ta cykel till arbetsplatsen.

Vad som anförs om slopad arbetsgivaravgift och förmånsskatt vid inköp av cykel till en anställd bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.9 Klimatskatt på inrikesflyg

Vänsterpartiet föreslår att en klimatskatt införs på inrikesflyget. Vår utgångspunkt är att nivån på koldioxid- och energiskatt på flygfotogen ska motsvara den nivå som gäller för bensin för bilar. Skatten införs i form av en schabloniserad start- och landningsavgift på 11 000 kr per start eller landning. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. Vårt förslag är inte en lika träffsäker konstruktion som en bränsleskatt, men i väntan på ändrade internationella regelverk är det ändå ett tydligt ekonomiskt styrmedel mot en minskad miljöpåverkan.

Vad som ovan anförs om klimatskatt på inrikesflyg bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.10 Inför skatt på fritidsbåtar – sänk skatten på alkylatbensin med en krona per liter

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv. Vi anser därför att det ska införas en båtskatt för fritidsbåtar. En sådan skatt kan finansiera dels fritidsbåtarnas andel av infrastrukturkostnaderna, dels en sänkning av skatten på alkylatbensin med 1 kr per liter.

En förutsättning för en båtskatt är att det finns ett båtregister. Regeringen bör därför ta fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla fr.o.m. 2011. Vad som ovan anförs om skatt på fritidsbåtar och sänkt skatt på alkylatbensin bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.11 Stöd jordbruk som lever upp till tydliga miljökrav

Regeringen har i propositionen föreslagit sänkt återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsmaskiner. Vänsterpartiet stöder förslaget. Vad gäller återbetalningen av koldioxidskatt till jordbruket anser vi att de som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna erhålla stöd motsvarande den minskade återföringen av koldioxidskatten.

Fel! Okänt namn på

Vad som ovan anförts om stöd till jordbruket motsvarande den minskade återföringen till jordbruket bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.12 Höjd skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel

Halterna av bekämpningsmedel ökar i vattendrag, sjöar och hav, vilket påverkar det marina ekosystemet negativt. Trots detta föreslår regeringen att skatten på handelsgödsel tas bort. Vi avvisar förslaget. I stället föreslår vi, som ett led i att minska jordbrukets inverkan på övergödningen av haven, en höjning av skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel med 20 %.

Vad som ovan anförts om skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.13 Fasa ut skattebefrielsen för torv

Regeringen gör i propositionen bedömningen att det för närvarande inte är aktuellt att införa energiskatt på torv. Vänsterpartiet delar inte den bedömningen. Vi vill genomföra en femårig utfasning av koldioxidskattebefrielsen för torv. Torvbrytningen står i konflikt med klimatmål och naturvårdsmål och bidrar endast med en halv procent av landets energiförsörjning. Därför avvisar vi den skattebefrielse vad gäller koldioxid som torven har.

Vad som ovan anförts om en femårig utfasning av koldioxidskattebefrielsen för torv bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.14 Fastighetsskatt på vattenkraft och skatt på termisk effekt i kärnkraftverk

Utifrån de höga vinster som i dag görs på elkraft från vatten- och kärnkraft beroende på den avreglerade elmarknaden så anser Vänsterpartiet att en höjning av skatten på kärnkraft och vattenkraft är motiverad. Vi föreslår att fastighetsskatten på vattenkraft höjs med 10 % år 2010. Inför 2011 höjer vi ambitionsnivån ytterligare. Likaså föreslår vi en höjning av skatten på termisk effekt i kärnkraftverk med 10 %, även här höjer vi skatten ytterligare 2011.

Vad som ovan anförts om höjning av fastighetsskatten på vattenkraft och skatt på termisk effekt i kärnkraftverk bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

5.15 Lotteriskatt

Regeringen föreslog i samband med budgetpropositionen för 2008 en sänkning av lotteriskatten. Vi delade inte regeringens bedömning beträffande ATG:s utveckling, varför en skattesänkning inte är befogad.

Vad som anförs om lotteriskatt bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5.16 Gemensamt rödgrönt förslag: Miljöfordonspaket

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

Vårt budskap 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 beredda att ta ansvar för att stimulera 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 naturligtvis stimuleras, inte motarbetas.

Vi lägger nu fram ett gemensamt förslag som skulle minska bilismens miljöpåverkan och bidra till att vi når våra klimatmål samtidigt som svensk fordonsindustris konkurrenskraft förstärks.

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, 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 (5 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. Detta bör ges regeringen till känna.

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 bilar med höga utsläpp ska betala mer, t.ex. genom en ökad koldioxidrelatering 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 till bussar och lastbilar som drivs med förnybara bränslen, el och bränsleceller samt hybrider. Är

Fel! Okänt namn på

2010 vill vi avsätta 50 miljoner 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 betalas ut bör vara ca 5 000 kr per bil. Systemet med skrotningspremie ska utformas så att tillverkarnas producentansvar 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 per år. Premien bör vara ca 5 000 kr för byte 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 tillgång på mackar med biogas runt om i landet. Finansieringen bör vara ca 100 miljoner kronor och finansieras inom ramen för Klimp. Laddstationer för el bör också främjas.

Kostnad/besked	2010	2011	2012
Beskattningsmodell av fordon	Samma modell som regeringen alt. samma kostnadsram som regeringen		
Tydlig miljöbilsdefinition	–	Ny hårdare klassning (nationell)	Ny hårdare klassning (nationell)
Infrastruktur för nya bränslen	100 miljoner, inom ram för Klimp	Inget besked	Inget besked
Allmän skrotningspremie	100	100	100
Efterhandskonvertering	50	50	0
Stöd till förnyelse av tunga fordon	50	0	0

I syfte att uppmuntra omställningen till fler miljöfordon bör regeringen återkomma med ett förslag till miljöfordonspaket enligt vad som anförs ovan. Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 10 november 2009

Marie Engström (v)

Ulla Andersson (v)

Hans Linde (v)

Jacob Johnson (v)