

Motion till riksdagen 2008/09:Fi285

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Gröna skatter

1 Innehållsförteckning

| | | |
|--------|---|----|
| 2 | Förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| 3 | Bakgrund | 4 |
| 3.1 | Skatter som styrmedel i miljöpolitiken | 4 |
| 4 | Miljöanpassad vägtrafik..... | 5 |
| 4.1 | Vägtrafik | 5 |
| 4.1.1 | Höjd skatt på diesel – sänkt fordonsskatt | 5 |
| 4.1.2 | Höjd bensinskatt..... | 6 |
| 4.1.3 | Statliga medel till kollektivtrafik i glesbygd | 6 |
| 4.1.4 | Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter | 7 |
| 4.1.5 | Låt busstrafiken få sänkta fordonsskatter | 7 |
| 4.1.6 | Kilometerskatt för tunga fordon | 7 |
| 4.1.7 | Gör fordonsskatten mer koldioxidifferentierad | 8 |
| 4.1.8 | Inför en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar | 9 |
| 4.1.9 | Subvention till efterkonvertering av gamla bilar..... | 9 |
| 4.1.10 | Inför en koldioxidrelaterad försäljningsskatt på nya personbilar..... | 10 |
| 4.1.11 | Miljöinriktad förmånsbeskattningen | 11 |
| 4.1.12 | Ändring av villkoren för träningskatter..... | 11 |
| 4.1.13 | Klimattrampa till jobbet! | 12 |
| 4.1.14 | Utred möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån..... | 12 |
| 4.2 | Flygtrafiken..... | 12 |
| 4.2.1 | Klimatskatt på inrikesflyg | 13 |
| 4.3 | Sjötrafiken..... | 14 |
| 4.3.1 | Inför skatt på fritidsbåtar – sänk skatten på alkylatbensin med en krona per liter | 14 |
| 4.3.2 | Pröva möjligheten att införa kilometerskatt på Östersjön | 14 |
| 5 | Klimatåtgärder för industrin | 14 |
| 5.1 | Miljöskatter för fluorerade växthusgaser..... | 14 |

Fel! Okänt namn på

| | | |
|-----|--|----|
| 5.2 | Minskad nedsättning av koldioxidskatten för industrin utanför EU:s handelssystem | 15 |
| 6 | Åtgärder för ett hållbart jordbruk | 16 |
| 6.1 | Inför en miljöavgift på kraftfoder i syfte att minska köttkonsumtionen. | 16 |
| 6.2 | Höjd skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel..... | 17 |
| 6.3 | Minskad nedsättning av koldioxidskatten på fossila bränslen inom jordbruket | 17 |
| 6.4 | Energieffektivisera för bättre miljö | 17 |
| 6.5 | Klimatanpassad fastighetsskatt..... | 18 |
| 7 | Tabeller – gröna skatter | 18 |

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd skatt på diesel och sänkt fordonsskatt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd skatt på bensin och sänkt fordonsskatt i glesbygd.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statliga bidrag till kollektivtrafik i glesbygden.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Rikstrafiken i uppdrag att utreda hur ett lämpligt fördelningssystem för att ge statliga bidrag till kollektivtrafik i glesbygd kan se ut.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta busstrafiken slippa höjda drivmedelsskattehöjningar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sänka fordonsskatten för tunga bussar till 2000 års nivå.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kilometerskatt för tunga fordon.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om koldioxidifferentierad fordonsskatt.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa subvention till efterkonvertering av gamla bilar.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en koldioxidrelaterad försäljningsskatt på nya personbilar.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att miljöinrikta förmånsbeskattningen och ta bort förmån av fri parkering från värderingen av förmånsbil.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de kommuner eller regioner som vill ska ges möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att låta kommuner själva besluta om att införa trängselskatt.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa ett s.k. cykelavdrag.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 10 800 kr per start och landning.

Fel! Okänt namn på

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en skatt på fritidsbåtar och sänka skatten på alky-latbensin.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en skatt på fluorerade växthusgaser.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att nedsättningen av koldioxidskatten på fossila bränslen för industrin utan EU:s handelssystem bör minskas så att skattenivån höjs från 21 till 30 öre/kg koldioxid.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upprätta en handlingsplan för minskad köttkonsumtion.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att höja skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel med 20 %.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska nedsättningen av koldioxidskatten på eldningsolja och diesel inom jordbruket så att skattenivån höjs från 21 till 30 öre/kg koldioxid.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att klimatanpassa fastighetsbeskattningen.

3 Bakgrund

Att vi står inför stora utmaningar vad gäller vår framtida miljö är de flesta eniga om. Insatser behöver genomföras på i stort sett alla samhällsområden. Alla medborgare och företag berörs, och många åtgärder kräver långsiktiga insatser. Klimathotet måste tas på största allvar, och stora insatser måste vidtas omgående. För att kunna åstadkomma den utsläppsminskning som behövs krävs det att åtgärder vidtas i en jämn takt över tiden. Det är inte rimligt att nästa generation får ta merparten av kostnaderna för att minska utsläppen.

3.1 Skatter som styrmedel i miljöpolitiken

Skatter är ett viktigt styrmedel i klimat- och miljöomställningen. Vänsterpartiet har höga ambitioner för att utveckla den svenska klimatpolitiken och för att Sverige ska kunna minska sina utsläpp med 40 procent till år 2020 i förhållande till 1990 års nivå. Fram till år 2050 bör utsläppen vara minst 75–90 procent lägre än år 1990. Vi har också som mål att klimatsatsningarna ska uppgå till 1 procent av BNP under mandatperioden.

Skatter, tillsammans med andra styrmedel, är viktiga verktyg för att nå dessa klimatmål. Det handlar t.ex. om höjda koldioxidskatter och att införa en kilometerskatt för att minska transporters skadliga påverkan på miljön och

styra över till mer kollektivt resande. Vi vill också ha stimulanser för att påskynda energieffektivisering av industrier och bostäder.

Vi är medvetna om att skatteåtgärder inom miljö- och energiområdet kan innebära kännbara fördyringar för många låg- och medelinkomsttagare. Inkomstskatteförändringar kan bidra till att utjämna dessa effekter mellan olika grupper.

4 Miljöanpassad vägtrafik

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Det är framför allt förbränningen av fossila energislag – olja, kol och naturgas – som gör att halten av klimatgaserna ökar. Halten av växthusgaser kommer att fortsätta att stiga i många decennier om inte åtgärder vidtas för att minska utsläppen.

Den växthusgas som framför allt trafiken ger upphov till kommer från koldioxid. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 procent. Vägtransporterna står för cirka en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp. Trafiksektorn är det enda samhällsområde i den icke-handlande sektorn där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar fortsatt kraftig ökning.

För att vända denna trend krävs en rad åtgärder. Det handlar om höjda koldioxidskatter, att införa en kilometerskatt på tunga transporter för att minska transporters skadliga påverkan på miljön och styra över till mer kollektivt resande. Vi vill även ge fler kommuner/regioner möjlighet att införa trängselskatt och att de ska få besluta om hur intäkterna ska användas. Nedan presenterar vi mer detaljerat våra skatteförslag som syftar till att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken.

4.1 Vägtrafik

4.1.1 Höjd skatt på diesel – sänkt fordonsskatt

Vi föreslår en höjning av skatten på diesel med 20 öre år 2009 och ytterligare 20 öre år 2010 samtidigt som fordonsskatten sänks. Sänkningen av fordonsskatt avser både personbilar och tung trafik. På så sätt styr vi mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta.

Dieselskatten är i dag lägre än bensinskatten samtidigt som fordonsskatten för dieselfordon är högre. Bensinfordon ger något större utsläpp av växthusgaser än dieselfordon beroende på att dieselmotorn har högre verkningsgrad och alltså använder bränslet effektivare. Men diesel ger i sin tur upphov till större utsläpp av kväveoxider, partiklar och cancerframkallande ämnen än bensin. Det är därför svårt att entydigt hävda att det ena drivmedlet är bättre eller sämre än det andra eftersom båda orsakar att de nationella miljömålen är svåra att nå. Därför bör beskattning av bensin och diesel bli mer likställda än i

Fel! Okänt namn på

dag. I takt med förbättringar i form av ny teknik, t.ex. att nya dieslbilar har partikelfilter som effektivt tar bort partiklar, ska självklart en omprövning ske när det gäller nivåer av skatter. Vad som anförts om höjd skatt på diesel och sänkt fordonsskatt bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.2 Höjd bensinskatt

Vänsterpartiet föreslår att bensinskatten höjs med 21 öre år 2009 och ytterligare 25 öre år 2010. Vi behöver i större utsträckning få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färdssätt. Bensinskatten är ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön. I en rad rapporter från bland annat Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Sika (Statens institut för kommunikations-analys) föreslås höjda skatter på drivmedel för att nå det transportpolitiska målet om att vägtrafiken inte ska släppa ut mer koldioxid 2010 än vad som gjordes 1990.

En höjning av drivmedelskatter ger dock oönskade effekter för dem med låga inkomster och för dem som bor i glesbygd. Därför gör vi en skatteväxling så att dessa grupper inte drabbas så hårt. Det sker bl.a. genom sänkt inkomstskatt, sänkt fordonsskatt i glesbygd, avskaffande av regeringens trafikförsäkringspremie och genom ett riktat stöd till kollektivtrafik i glesbygd. Vad som anförts om höjd bensinskatt och fordonsskatt i glesbygd bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.3 Statliga medel till kollektivtrafik i glesbygd

En väl fungerande och prisvärd kollektivtrafik är en av de viktigaste faktorerna för regional utveckling i alla regioner. Den ska inte styras utifrån kortsiktiga privata vinstintressen utan utifrån medborgarnas behov och miljö- och trafikpolitiska mål.

Behovet av transporter varierar stort beroende på var i landet man bor. Det finns därför inte en lösning som passar hela landet. De långa avstånden i Norrland och andra delar av vårt land med låg befolkningstäthet leder till att många måste resa långa sträckor dagligen för att kunna ta sig till och från arbeten eller utbildningar. Fungerande transporter är en livsnödvändighet för både enskilda och företag, och det bästa är självfallet om merparten av resorna kan lösas genom kollektiva transporter.

Men det är inte realistiskt att tro att det helt går att ersätta bilresor även om det sker förbättringar av det kollektiva resandet. Vi inser att det finns delar av Sverige där bilen är skillnaden mellan att bo kvar på landet eller flytta in till regioncentrumet. Dessa områden saknar i stort sett möjlighet till kollektivtrafik för exempelvis arbetspendling.

Trots dessa begränsningar går det dock att förbättra kollektivtrafiken avsevärt i glesbygd, inte minst genom ett ökat utbud av kollektivtrafik. För detta ändamål vill vi avsätta 2,5 miljarder under en treårsperiod till kollektivtrafik i glesbygd (500 miljoner kronor 2009, 1 000 miljoner kronor 2010 och 1 000 miljoner kronor 2011). Medlen tillfaller kommuner och landsting som vidarebefordrar medlen till respektive huvudman. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Det är svårt att redan nu fastslå ett exakt system för kreditering av medel från stat till trafikhuvudmännen via kommuner och landsting. Vi anser bl.a. att det ska finnas krav på att medlen verkligen används till att höja antalet resor. Vi vill därför att Rikstrafiken får i uppdrag att utreda hur ett lämpligt fördelningssystem kan se ut och som bidrar till att antalet resor verkligen ökar. Den exakta utformningen av systemet, dess avgränsningar och utbetalningsförfarande kan således inte vara möjligt att införa förrän den 1 juli 2009. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.4 Låt busstrafiken slippa höjda drivmedelsskatter

Vänsterpartiet driver krav på ökade energi- och koldioxidskatter. Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vi behöver därför i större utsträckning försöka få över trafik från vägar till ekologiskt hållbara färd sätt. Bensin- och dieselskatten är ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

Men samtidigt som höjd dieselskatt är en åtgärd för att minska miljöbelastningen, leder åtgärden delvis till försämrade möjligheter att bedriva kollektivtrafik. Visserligen vill Vänsterpartiet göra kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken med nya statliga bidrag, men allt annat lika innebär ett högre dieselpriis att det blir dyrare att bedriva busstrafik. Den senaste statliga höjningen av dieselskatten betydde att busstrafiken fick ökade drivmedelskostnader motsvarande 100 miljoner kronor. Detta motverkar naturligtvis ambitionen att få fler att åka kollektivt. Vi anser därför att busstrafiken inte ska belastas med ökade drivmedelskostnader, och genom ett restitutionsförfarande ges ersättning för dessa. Det skulle för staten betyda ca 100 miljoner i minskade intäkter, vilket vi i budgetsammanhang vill återföra till busstrafiken 2009. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vänsterpartiet vill säkerställa att busstrafiken även fortsättningsvis inte drabbas av ökade kostnader för höjda drivmedelsskatter. Om det i framtiden t.ex. skulle bli aktuellt att i enlighet med förslag från Klimatberedningen BNP-koppla drivmedelsskatterna till den ekonomiska utvecklingen är vi beredda att kompensera busstrafiken för dessa ökade kostnader.

4.1.5 Låt busstrafiken få sänkta fordonskatter

År 2000 höjdes fordonskatten för bussar från 1 500 kr till 20 000 kr. Det är inte rimligt att bussar ska påföras så hög fordonskatt med tanke på att tåg och flyg är skattebefriade. Kollektivtrafiken måste stimuleras, och vi vill därför sänka fordonskatten för tunga bussar till 2000 års nivå. Förslaget skulle kosta staten ca 200 miljoner kronor per år i minskade skatteintäkter. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.1.6 Kilometerskatt för tunga fordon

Det är lastbiltransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden för de flesta näringsbranscher oftast

Fel! Okänt namn på

är endast ett par procent av varuvärdet finns det små incitament att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera till bränsleeffektivare fordon krävs åtgärder. Vi vill därför införa en kilometerskatt för tunga fordon. Det skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänseende. En kilometerskatt effektiviserar utnyttjandet av infrastrukturen och styr mot minskade vägtransportvolymerna eftersom skatten tas ut efter de rörliga kostnaderna. Kilometerskatt finns i dag i Schweiz, Tyskland och Österrike, och i Storbritannien finns det planer på att införa det.

Om varje lastbil har GPS-mottagare är det möjligt att avläsa hur långt man kört och i vilket land. De olika länderna kan sedan ta ut olika skattenivåer om de vill. Det finns även möjlighet att differentiera skatten på olika vägar, vilket är bra utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv. På så sätt kan t.ex. vägar med mycket transporter av skogsprodukter eller där det saknas alternativ till vägtransporter få en annan skattenivå.

Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt även bidra till kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Alla tunga fordon som förflyttar sig på svenska vägar kommer att betala en kilometerskatt – detta oberoende av vilket land fordonet kommer ifrån. Det går inte heller att undgå beskattning genom att tanka utomlands.

Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) har utrett hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna se ut i Sverige. Det finns detaljer i förslaget som måste diskuteras vidare, men det finns ingen som helst anledning att vänta med den politiska inriktningen. Vi ser det som oerhört angeläget att det nu fattas ett beslut i riksdagen om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast 2011. Vad som anförts ovan om kilometerskatt för tunga fordon bör riksdagen ge regeringen till känna.

4.1.7 Gör fordonsskatten mer koldioxiddifferentierad

Den nya fordonsskatten som började gälla den 1 oktober 2006 är omlagd från en viktbaserad fordonsskatt till en koldioxidbaserad skatt. Det är en lagstiftning som Vänsterpartiet medverkat till och ställt sig bakom.

Vi tycker dock att fordonsskatten kan vara ännu mer miljöinriktad. Naturvårdsverket har lämnat ett förslag som innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas och i stället höjs koldioxidkomponenten från 15 kr/g CO₂ till 24 kr/g CO₂. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. För dessa bilar kan en sådan fordonsskatteförändring betyda en sänkt fordonsskatt med 800 kr medan mer bränsleslukande bilar får en höjd skatt med 1 200 kr. Förslaget är statsfinansiellt neutralt, eftersom det endast sker en omfördelning av intäkterna från fordonsskatten.

Vad som ovan anförts om koldioxiddifferentierad fordonsskatt bör riksdagen ge regeringen till känna.

4.1.8 Inför en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar

Äldre bilar har både högre bilavgasutsläpp och högre koldioxidutsläpp. Äldre bilar har ofta sämre teknik både avseende hälsofarliga bilavgaser och bränsleeffektivitet samt bilar med ålder och körsträcka släpper ut mer bilavgaser på grund av förslitning.

Den fordonsskatt som gäller från och med den 1 oktober 2006 (och som bara omfattar nya bilar) innebar en genomsnittlig höjning av fordonsskatten med 100 kr/bil. En idé skulle vara att höja den årliga fordonsskatten med 100 kr för äldre bensinbilar med katalysator. Ännu äldre bilar (före 1989) har avsevärt högre bilavgasutsläpp och är mer bränsleslukande, och de mest bränsleslukande av dessa kommer att ha avsevärt lägre årlig fordonsskatt än nya bilar. Detta försenar en utskrotning, vilket ger sämre bränsleeffektivitet i bilparken. Naturvårdsverket har föreslagit att för att internalisera de högre bilavgasutsläppen och bidra till ökad bränsleeffektivitet ska bensinbilar utan katalysator och dieslbilar av årsmodell 1988 och äldre ges ett påslag. För att kunna bibehålla skillnaden på i genomsnitt 500 kr mellan bilar med respektive utan katalysatorer föreslår Naturvårdsverket ett påslag med 36 procent (i genomsnitt 600 kr/bil) på årlig fordonsskatt.

I stället för att höja fordonsskatten för äldre bilar generellt, tror vi att det skulle vara bättre att förändra fordonsskatten så att den blir koldioxidrelaterad på liknade sätt som den nya fordonsskatten. Det kan finnas problem med att retroaktivt införa ett nytt system i en gammal konstruktion. Men vi anser att staten bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar. Detta bör ges regeringen till känna.

4.1.9 Subvention till efterkonvertering av gamla bilar

Regeringen införde en miljöbilspremie i samband med den vårekonomiska propositionen. Konkret betyder det att en person som köper en ny miljöbil får en subvention på 10 000 kr.

Även om premien har vissa poänger är vi kritiska till förslaget. En miljöbilspremie till en bilägare kan lätt mista sitt syfte om ägaren ändå använder sig av fossila drivmedel. Ett stöd till t.ex. en bil som går på både etanol och bensin kan slå helt fel om bilägaren enbart tankar bensin. Då är det mer kostnadseffektivt att använda statliga medel till att på olika sätt stimulera en övergång till förnybara drivmedel, dvs. att helt enkelt göra det billigare att köpa biodrivmedel än fossila bränslen eller att införa en subvention till efterkonvertering av bilar. En sådan ekonomisk styrning är mer träffsäker.

Men det finns ett område som skulle vara betydelsefullt att subventionera utifrån ett ekologiskt och socialt perspektiv. Det gäller efterkonvertering av äldre bilar. Det kan t.ex. vara att möjliggöra att bensinbilar förändras så att de även kan använda sig av etanol. Sverige har över fyra miljoner personbilar och 225 000 motorcyklar. Genomsnittsåldern på svenska personbilar är mer än tio år. Att alltfler nya bilar säljs som miljöbilar är bra, men även fortsättningsvis kommer en mycket stor del av vägfordonen att vara fossildrivna. Potentialen för konvertering av fossilbränsledrivna vägfordon är med andra ord stor. De med låga inkomster och kvinnor har i högre grad äldre bilar. För

Fel! Okänt namn på

dem är det kanske inte aktuellt eller möjligt att köpa en ny bil, och då skulle en efterkonvertering ändå möjliggöra en aktiv insats mot mindre miljöpåverkan.

Vi föreslår att det införs en statlig subvention till bilägaren om hon eller han efterkonverterar sin bensinbil till etanol. Kostnaden för konvertering av en personbil varierar kraftigt. Olika experter hamnar i intervallet 4 000–30 000 kr. Men det höga beloppet är dock mer kopplat till bilar med årsmodell 2000 och senare. För bilar från åren 1985–1999 bör kostnaderna, inklusive arbetskostnad, snarare ligga i intervallet 5 000–10 000 kr, beroende på val av konverteringssats.

Subventionen är tänkt att omfatta 5 000 kr och dras av mot fordonsskatten. Det betyder att man under tre–fyra år är befriad från att betala fordonsskatt. Subventionen beräknas kosta ca 400 miljoner kronor under första året. Beräkningen baseras på att 10 procent av bilägarna varje år låter sin bensinbil genomgå en efterkonvertering. Subventionen ska kunna erhållas under 2009–2011.

Vad som anförs om subvention till efterkonvertering av gamla bilar bör ges regeringen till känna.

4.1.10 Inför en koldioxidrelaterad försäljningsskatt på nya personbilar

Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift. EU-kommissionen har lagt fram ett förslag som går ut på att länderna ska avskaffa sina försäljnings- eller registreringsavgifter. Det finns dock ännu inget slutgiltigt beslut i frågan.

Miljöberedningen, miljöorganisationer och Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion – för hushållen (SOU 2005:51; Bilen, biffen, bostaden) anser att Sverige ska införa en försäljningsskatt. Det är viktigt att ge tydliga signaler om vilken väg samhället vill att fordonstillverkare ska gå. En försäljningsskatt tydliggör livscykelkostnaden samtidigt som den uppmuntrar till köp av mindre bilar.

I SOU 2005:51 presenterades ett konkret förslag till försäljningsskatt som vi anser är intressant. Bilar över en viss nivå betalar en försäljningsskatt, medan bilar under en nivå är befriade från försäljningsskatt. Vi har bitt riksdagens utredningstjänst att utifrån det förslaget räkna fram vad en försäljningsskatt kan ge för intäkter till statskassan.

Beroende på nivåer kan det ge en intäkt på 2 300–4 300 miljoner kronor. Men då har man inte tagit hänsyn till beteendeändringar, vilket är syftet med förslaget. Vi vill att konsumenten ska styra sin konsumtion mot mindre miljöpåverkan, vilket naturligtvis ger lägre intäkter till staten. Vi gör därför ett antagande att försäljningsskatten leder till att 75 procent av dem som köper en bil väljer en bil som släpper ut 20–50 gram CO₂/km mindre än den bil som de annars skulle ha köpt. Bedömningen är att statens intäkter då i stället kommer att uppgå till 600 miljoner kronor.

Vad som ovan anförs om att införa en försäljningsskatt på nya bilar bör ges regeringen till känna.

4.1.11 Miljöinriktad förmånsbeskattningen

Eftersom så många nya personbilar köps av företag är det viktigt att förmånssystemet har koppling till miljöpåverkan. I dag finns det vissa fördelar med att skaffa miljöbil. Reglerna betyder att man kan få 60–80 procent nedsättning om man har en miljöbil.

Det är bra att premiera inköp av miljöbilar, men dagens utformning av reglerna leder till låg priskänslighet, och det får till effekt att nya bilar är tyngre, motorstarkare och mer bränsleslukande jämfört med många andra EU-länder. Och eftersom de flesta bilar som säljs är fossilbilar måste förmånssystemet ändras så att det inte försvårar eller motverkar strävan att nå miljömål. Oljekommissionen (med bl.a. representanter från Volvo och LRF) har pekat på att en ändrad förmånsbeskattning är en av tre viktiga åtgärder för att få fram bränslesnåla fordon. Dagens förmånsbeskattning kan nästan ses som en riktad satsning till män att inte behöva ta hänsyn till miljöpåverkan. Ungefär 85 procent av förmånsbilarna går till män.

Naturvårdsverket har undersökt vilka miljöeffekterna blir om Sverige skulle ha ett liknade system som Storbritannien införde 2002. Storbritanniens utgångspunkter var att minska klimatpåverkan och förbättra den lokala luftkvaliteten. Resultatet av Naturvårdsverkets analys visar att koldioxidutsläppen skulle minska med nästan 4 procent, vilket måste anses vara högt för en enskild åtgärd. Den goda effekten uppstår eftersom uppskattningsvis 25 procent av nybilsförsäljningen är förmånsbilar.

Vi anser att förmånssystemet ska ändras så att det baseras på bilarnas miljöpåverkan, dvs. ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet.

Förmånen av fri parkering ingår i schablonen för bilförmån – detta oavsett om förmånsbilen används i tjänsten eller privat eller var i landet man bor. En p-plats måste anses ha olika värde beroende på var i landet man befinner sig. En schablon kan därmed inte täcka in denna förmån och blir därmed en för täckt förmån till dem som reser med bil. Vi anser därför att förmån av fri parkering inte bör ingå i värderingen av förmånsbil utan bör hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån. Detta bör ges regeringen till känna.

4.1.12 Ändring av villkoren för trängselskatter

Det finns ett antal ekonomiska styrmedel för att få trafiken att betala sina samhällsekonomiska kostnader. Ett av dem är trängselskatt. Det är omöjligt att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar. Nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Något som dock hjälper mot vägträngsel är en trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik. Syftet med trängselskatt är att möjliggöra för dem som har behov av att färdas med bil att kunna göra det utan tidsförluster, få ned onödigt bilåkande och att minska miljöpåverkan.

Vägrafikens utsläpp av koldioxid påverkar jordens klimat mycket negativt. Biltrafiken orsakar även stora luftföroreningar i den lokala miljön, vilket orsakar ohälsa för människor som bor i tätorter. De kommuner eller regioner

Fel! Okänt namn på

som vill ska ges möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Mot bakgrund av vad vi framfört ovan har Vänsterpartiet förespråkat införandet av trängselskatt i Stockholm, men gärna även på andra platser i landet. En kommun kan dock inte själv bestämma att införa trängselskatt. För att det ska vara möjligt krävs enligt vissa bedömare en ändring av grundlagen. I väntan på detta bör en kommun som så önskar få möjlighet att införa trängselskatt genom avtal med regeringen.

Eftersom det råder en viss oklarhet om riksdagen kan delegera till kommuner att införa trängselavgifter eller om det måste till en ändring av grundlagen anser vi att regeringen ska utreda hur det egentligen förhåller sig. Vi vill att kommuner i framtiden själva ska få avgöra om de vill införa trängselavgifter.

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

4.1.13 Klimattrampa till jobbet!

Det finns mycket som talar för att cykeln är ett viktigt transportmedel. I det här sammanhanget vill vi framhålla minskad miljö- och klimatpåverkan, men aspekter som förbättrad hälsa och ökad trafiksäkerhet är även de intimt förknippade med cykeln.

Vi vill slopa arbetsgivaravgiften och förmånsbeskattningen för cykel i de fall där arbetsgivare köper en cykel till den anställde för maximalt 5 000 kr – detta i syfte att få arbetsgivare att stimulera sin personal att i stället för bil ta cykel till arbetsplatsen. Detta bör ges regeringen till känna.

4.1.14 Utred möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån

I dag är bilen norm för beskattning och planering av resor och transporter. En förändring av skattestyrmedlet så att det blir mer färdmedelsneutralt ger bättre möjligheter för personer att välja kollektivtrafiken som färd sätt och därmed för biltrafikens skadliga miljöpåverkan att minska.

Med detta som bakgrund föreslår Vänsterpartiet, i enlighet med Klimatberedningen, att man bör se över möjligheten att skattebefria kollektivtrafikkort som löneförmån på samma sätt som görs med t.ex. bidrag till friskvård i dag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.2 Flygtrafiken

FN:s klimatpanel, IPCC, förutspår att flygets samlade globala utsläpp av växthusgaser år 2050 i värsta fall kan uppgå till 15 procent. Det är en oroande utveckling.

Den internationella flygtrafiken omfattas tyvärr inte av Kyotoprotokollet som reglerar utsläpp av växthusgaser. Ändå är det på en internationell nivå en förändring måste ske eftersom den internationella flygtrafiken är svår att miljöbeskatta om det inte sker i flera länder samtidigt.

Vi anser att det är mycket viktigt att Sverige i internationella sammanhang aktivt agerar i både EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.

4.2.1 Klimatskatt på inrikesflyg

Vänsterpartiet föreslår att en klimatskatt införs på inrikesflyget. Det sker genom en schabloniserad start- och landningsavgift. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. Oberoende av omfattningen av flygtransporter i Sverige är det viktigt att de flygplan som lyfter verkligen utnyttjas så effektivt som möjligt. Vårt förslag till klimatskatt på inrikesflyget 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.

Vår utgångspunkt är att nivån på koldioxid- och energiskatt på flygfotogen ska motsvara nivån som gäller för bensin för bilar. År 2006 använde inrikesflyget flygfotogen motsvarande 270 tusen kubikmeter (det saknas uppgifter för senare år). Flygfotogen innehåller ca 10 procent mer energi, vilket gör att energiskatten 2008 skulle bli 3,25 per liter (2,95 per liter för bilbensin). Intäkten för staten blir då ca 878 miljoner kronor. Koldioxidskatten för bensin 2008 är 2,34 per liter, vilket skulle ge en skatteintäkt på ca 632 miljoner kronor. Den sammanlagda intäkten för koldioxid- och energiskatten beräknas då uppgå till 1 510 miljoner kronor.

Det finns inga beräkningar på hur en sådan skatt skulle påverka efterfrågan på flygresor. Men i samband med att den förra regeringen föreslog en passagerarskatt på flygresor, gjorde Sika (Statens institut för kommunikationsanalys) en beräkning på hur flygresorna skulle minska om passagerarskatten infördes. Sika konstaterade att minskningen skulle uppgå till 154 000 resor av totalt 7 miljoner resor. Det betyder en nedgång av efterfrågan med 2,2 procent. Om vårt förslag skulle minska efterfrågan med det dubbla (dvs. 4,4 procent) skulle det betyda att intäkter för staten motsvarande ca 1 440 miljoner kronor ($878 + 632 = 1\,510 \Rightarrow 1\,510 * 0,956 = 1\,443\,560$).

Det krävs troligen vissa tekniska utredningar om avgränsningar m.m. innan systemet kan sättas i verket. Det gör att vi inte tror oss kunna införa skatten redan den 1 januari 2008 utan först den 1 juli 2009.

Utifrån beräkningarna ovan går det att fastställa vilket pris som ska gälla varje gång ett inrikesplan lyfter eller landar från en flygplats. År 2007 gjordes ca 140 000 landningar inrikes. Med 4,4 procent färre landningar (dvs. ca 134 000) och en tänkt intäkt på 1 440 miljoner kronor, motsvarar det 10 800 kr i avgift varje gång ett plan landar eller startar. För ett plan med 100 passagerare är kostnaden alltså ca 108 kr per passagerare. Skatten ger ett tydligt incitament att fylla planen så mycket det går och på sätt minska kostnaden per passagerare.

Sverige bör införa en klimatskatt på inrikesflyg motsvarande en kostnad på 10 800 kr per start eller landning. Vad som ovan anförts om klimatskatt på inrikesflyg bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

4.3 Sjötrafiken

4.3.1 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. Båtar har dock ingen fordonsskatt såsom personbilar har, trots att det medför kostnader att upprätthålla infrastruktur och sjösäkerhet. 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. Statens intäkter från den nya båtskatten uppgår till 243 miljoner kronor. Vårt resonemang och våra beräkningar av den nya båtskatten utvecklas mer i motion 2007/08: T326.

Vi föreslår att 25 miljoner kronor av intäkterna från en båtskatt används för sänkning av skatten på alkylatbensin. En övergång till alkylatbensin minskar utsläppen av PAH, bensen, kväveoxider och andra ämnen till vatten och luft. Åtgärden har betydelse för att nå miljö kvalitetsmålen Hav i balans, Levande kust och skärgård och Giftfri miljö. En förutsättning för en båtskatt är att det finns ett båtregister. Regeringen bör därför ta fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla från och med 2010. Vad som anförts om skatt på fritidsbåtar och sänkt skatt på alkylatbensin bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4.3.2 Pröva möjligheten att införa kilometerskatt på Östersjön

European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsförbundet har lämnat ett förslag på hur man skulle kunna införa en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön. Vi ser det som ett intressant förslag till hur man kan internalisera sjöfartens kostnader för miljöpåverkan. Förslaget behöver analyseras vidare, och det är väsentligt att det genomförs av alla eller nästan alla länder runt Östersjön. Frågan om kilometerskatt på Östersjön tas även upp i motionen Den svenska miljöpolitiken i EU (2008/09: MJ459).

5 Klimatåtgärder för industrin

Även industrin måste minska sina utsläpp. I dag står den svenska industrin för drygt en tredjedel av de svenska utsläppen, och enligt prognoserna kommer utsläppen att öka. Vi föreslår att åtgärder vidtas för att begränsa även industrins utsläpp.

5.1 Miljöskatter för fluorerade växthusgaser

Utsläppen av fluorerade växthusgaser (F-gaser) har fördubblats åren 1990–2005. Sedan 1990-talet har man försökt ersätta klor-fluor-kol-föreningar som

t.ex. freon med F-gaser. De används bl.a. som köldmedium i kyl-, frys- och klimatanläggningar, som isoleringsmedium vid tillverkning av olika plaster och som isolerande gas i elektrisk utrustning. Dessa gaser har en mycket kraftig växthuseffekt och en lång livslängd i atmosfären. Därför är det viktigt att begränsa utsläppen av dem för att vi ska nå våra uppsatta miljömål. De fluorerade växthusgaserna omfattas av Kyotoprotokollet.

Vänsterpartiet föreslår därför att en miljöskatt tas ut på flouerade gaser (F-gaser). Energimyndigheten och Naturvårdsverket har analyserat konsekvenserna av att införa detta kompletterande styrmedel inom industrin. Om skatten införs kan utsläppen reduceras med ytterligare 0,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år enligt myndigheternas analys. Skatten är tänkt att tas ut vid import av en fluorerad gas eller import av en produkt som innehåller gasen. Nivån bör sättas i paritet med dagens reducerade nivå för uttag av koldioxidskatt.

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

5.2 Minskad nedsättning av koldioxidskatten för industrin utanför EU:s handelssystem

Huvuddelen av utsläppen av växthusgaser från industrin omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. För att hålla nere de administrativa kostnaderna för systemet har dock en begränsning införts som innebär att det endast omfattar förbränningsanläggningar med en total installerad kapacitet över 20 MW.

Under gränsen på 20 MW finns många företag med relativt små utsläpp per anläggning. Det är i huvudsak dessa verksamheter som utgör gruppen industrier utanför EU:s handelssystem eller ”lätt industri” (med avseende på energiförbrukningen). Även om utsläppen är små per anläggning är de samlade utsläppen inte obetydliga jämfört med övriga utsläpp i verksamheter utanför den handlande sektorn i Sverige. Utsläppen av koldioxid i sektorn beräknas öka enligt den senaste prognosen för att totalt uppgå till ca 2,5 miljoner ton år 2020.

Analyser gjorda av Naturvårdsverket och Energimyndigheten visar att en minskad nedsättning av koldioxidskatten så att skatten på koldioxid höjs till 30 öre/kg koldioxid har liten betydelse för konkurrenskraften för den lätta industrin, med undantag för växthusnäringen, eftersom kostnaden för den föreslagna skatteförändringen är låg jämfört med branschernas sammanlagda rörelseresultat. Däremot menar man att en skattehöjning skulle vara ett bra styrmedel för att minska koldioxidutsläppen i den här sektorn.

Mot bakgrund av detta föreslår Vänsterpartiet att nedsättningen av koldioxidskatten för industri utanför EU:s handelssystem bör minskas så att skatteinivån höjs från 21 öre/kg till 30 öre/kg koldioxid.

Ytterligare förslag för en effektivare energianvändning i den ”lätta industrin” presenterar Energieffektiviseringsutredningen i sitt delbetänkande från februari 2008. Styrmedlen i planen ska analyseras vidare av utredningen.

Fel! Okänt namn på

Vänsterpartiet vill i det här sammanhanget lyfta fram åtgärden att genom skatteavdrag eller bidrag införa statliga stöd till energieffektiviseringsåtgärder. Vi föreslår därför att regeringen utreder hur ett sådant system skulle kunna utformas.

Vad som ovan anförs om nedsättning av koldioxidskatten och statliga stöd till energieffektiviseringsåtgärder i den ”lätta industrin” bör ges regeringen till känna.

6 Åtgärder för ett hållbart jordbruk

Vad vi äter och hur maten produceras påverkar i stor utsträckning utsläppen av växthusgaser och vårt klimat.

6.1 Inför en miljöavgift på kraftfoder i syfte att minska köttkonsumtionen.

Enligt en rapport från FN:s livsmedelsorgan bidrar boskapssektorn med hela 18 procent av de globala utsläppen av växthusgaser, vilket är mer än transporterna globalt ger upphov till.

Animaliska produkter kräver dessutom mycket mer energiåtgång än vegetabilier. Det går åt cirka fyra och ett halvt kilo vegetabilier för att producera ett kilo fläskkött och nio kilo vegetabilier för att producera ett kilo nötkött. I västvärlden konsumerar vi flera gånger mer vegetabilier än vad man gör i de fattiga länderna, och den främsta orsaken till detta är att den största delen av våra vegetabilier används till foder för djuruppfödning. I Sverige går så mycket som två tredjedelar av spannmålsproduktionen till foder. Globalt är det cirka en tredjedel som används som djurfoder. Samtidigt lider miljoner människor av hunger.

Vi ställer oss mot bakgrund av dessa uppgifter starkt kritiska till att fortsätta att låta stora delar av vår spannmål och vårt vatten nyttjas av boskap. Det är inte rimligt att den storskaliga boskapsuppfödningen tar bokstavligen livsnödvändiga resurser från människor och dessutom orsakar allvarliga miljöproblem. Det är uppenbarligen inte bara energimarknaden och trafiksektorn som måste energieffektiviseras utan även vår kosthållning. En ökad vegetarisk kost skulle innebära såväl ett mer effektivt resursutnyttjande som mindre miljöpåverkan.

Vänsterpartiet föreslår att det upprättas en handlingsplan för minskad köttkonsumtion. Åtgärder i handlingsplanen kan vara en miljöavgift på de vegetabilier som används till att föda upp djur inom köttproduktionen samt ökad information om köttkonsumtionens miljöeffekter. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

6.2 Höjd skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel

Halterna av bekämpningsmedel ökar i svenska bäckar och åar och är så höga att de kan skada vattenlevande djur och växter. För att begränsa jordbrukets näringsutsläpp i sjöar, vattendrag och hav prioriterar Vänsterpartiet sedan många år stöd och regler som hindrar näringsläckage från jordbruket. Det handlar bl.a. om stöd till inrättande av kantzoner och fler anläggningar av våtmarker som hindrar näringsämnen att nå havet. Ekologisk odling och ekologisk djurhållning har flera positiva effekter för att uppnå de svenska miljömålen, främst minskad spridning av kemikalier och näringsämnen i ekosystemet.

Som ett led i att minska jordbrukets påverkan för övergödningen av haven föreslår vi i enlighet med budgetmotionen för år 2009 en höjning av skatten på handelsgödsel med 20 procent. Vi föreslår även att skatten på bekämpningsmedel höjs med 20 procent. Detta bör ges regeringen till känna.

6.3 Minskad nedsättning av koldioxidskatten på fossila bränslen inom jordbruket

Jordbruksproduktion orsakar utsläpp av växthusgaser också genom användning av fossila bränslen. Användningen av drivmedel, främst diesel, i olika typer av arbetsmaskiner dominerar användningen av fossila bränslen inom jordbruket.

På samma sätt som med nedsättning av koldioxidskatt avseende industrin utanför EU:s handelssystem menar Naturvårdsverket och Energimyndigheten att konkurrenskraften för jordbruket – växthusnäringen undantagen – påverkas väldigt lite av en minskad nedsättning av koldioxidskatten på fossila bränslen inom jordbruket. Dessutom framhåller myndigheterna att det finns goda möjligheter att minska fossilbränsleanvändningen för uppvärmning av byggnader inom jordbruket genom att byta ut olja mot bibränslen.

Vänsterpartiet föreslår därför att nedsättningen av koldioxidskatten på eldningsolja och diesel inom jordbruket och övriga areella näringar, på samma sätt som för industri utanför EU:s utsläppshandelssystem, bör minskas så att skattenivån höjs från 21 till 30 öre/kg koldioxid. Detta bör riksdagen ge regeringen som sin mening till känna.

6.4 Energieffektivisera för bättre miljö

Det råder stor enighet om att effektivare energianvändning är en nyckel för utvecklingen av ett hållbart energisystem, för att begränsa utsläppen av växthusgaser och för att minska andra miljöproblem som energiproduktionen orsakar. Bostadssektorns energiförbrukning utgör en mycket stor andel av den samlade miljöbelastningen, totalt ca 30 procent av de totala utsläppen av växthusgaser. Potentialen när det gäller att spara energi där är därför stor.

Fel! Okänt namn

6.5 Klimatanpassad fastighetsskatt

Naturskyddsföreningen presenterade nyligen ett förslag på hur man kan använda fastighetsskatten som styrmedel för att stimulera fastighetsägare att göra investeringar och renoveringar som minskar husets energianvändning. De menar att om nuvarande bskatter ställs om blir det också lönsamt för fastighetsägaren att effektivisera energianvändningen, minska på utsläppen av växthusgaser och i övrigt minska klimatbelastningen. Så fungerar det inte i dagsläget. Tvärtom går nuvarande boendebeskattning ofta på tvärs mot samhällets klimatambitioner. Personer som t.ex. installerar en solenergianläggning eller energieffektiva fönster får höjt taxeringsvärde och ökad skatt (om man inte redan betalar 6 000 kr om året).

Vi i Vänsterpartiet ställer oss mycket positiva till möjligheten att klimatanpassa fastighetsbeskattningen så att den som gör energisparande renoveringar i fastigheter ges skatteincitament. Vi föreslår därför att regeringen utreder hur ett sådant system skulle kunna utformas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7 Tabeller – gröna skatter

| Skatthöjningar | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Diesel (10–20–20 för miljöklass 1, 2 och 3) | 410 | 820 | 820 |
| Diesel (10–20–20 för miljöklass 1, 2, 3) | 410 | 820 | 820 |
| Bensin (21–46–46) | 1 000 | 2 200 | 2 200 |
| Fordonsskatt, koldioxidrelation | 30 | 30 | 30 |
| Registreringsskatt bilar | 300 | 600 | 600 |
| Klimatskatt, inrikesflyg | 720 | 1 440 | 1 440 |
| Båtskatt | | 243 | 243 |
| Miljöskatt, fluorerade gaser | 100 | 100 | 100 |
| Koldioxidskatt, icke-handlande sektor samt jordbruket | 150 | 150 | 150 |
| Bekämpningsmedel och handelsgödsel | 80 | 80 | 80 |
| Summa, miljoner kronor | 3 200 | 6 483 | 6 483 |

Fel! Okänt namn på

Skattesänkningar/satsningar

| | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Fordonsskatt, diesel | 410 | 820 | 820 |
| Fordonsskatt, glesbygd | 60 | 60 | 60 |
| Kollektivtrafik, glesbygd | 500 | 1 000 | 1 000 |
| Ingen drivmedelsskattehöjning för kollektivtrafiken | 100 | 185 | 270 |
| Fordonsskatt, busstrafik | 200 | 200 | 200 |
| Fordonsskatt, koldioxidrelation | 30 | 30 | 30 |
| Fordonsskatt, efterkonvertering gamla bilar | 400 | 800 | 1 200 |
| Cykelavdrag | 45 | 90 | 90 |
| Alkylatbensin | | 25 | 25 |
| Summa, miljoner kronor | 1 745 | 3 210 | 3 695 |

Stockholm den 7 oktober 2008

Peter Pedersen (v)

Marie Engström (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)

Kent Persson (v)

Ulla Andersson (v)

Jacob Johnson (v)