



Punktskatter

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017 och ett yrkande från allmänna motionstiden 2016 om frågor på punktskatteområdet. Motionerna innehåller bl.a. förslag om skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, fordonsskatter, trängselskatt, flygskatt samt skatt på alkohol och tobak.

Utskottet föreslår med anledning av motionsyrkanden ett tillkännagivande till regeringen om att kemikalieskatten ska utvärderas. Utskottet avstyrker övriga motionsyrkanden. Utskottet hänvisar bl.a. till att riksdagen redan har tagit ställning i dessa frågor, att utredningar och beredningar pågår eller att tillkännagivanden inte behövs eftersom frågan redan är aktualiserad inom Regeringskansliet.

I betänkandet finns 17 reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Cirka 90 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18 och ett yrkande från allmänna motionstiden 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Energiskatt.....	8
Skatt på drivmedel m.m.....	13
Beskattning av biodrivmedel.....	18
Bonus–malus-system.....	21
Vissa fordonsskattefrågor.....	25
Trängselskatt.....	29
Kemikalieskatt.....	34
Alkoholskatt.....	37
Tobaksskatt.....	43
Flygskatt.....	45
Lotteriskatt.....	47
Reklamskatt.....	49
Skatt på avfall.....	51
Skatt på bekämpningsmedel.....	53
Övriga frågor om punktskatter.....	55
Reservationer.....	58
1. Energiskatt, punkt 1 (C).....	58
2. Energiskatt, punkt 1 (L).....	59
3. Beskattning av biodrivmedel, punkt 3 (SD).....	60
4. Beskattning av biodrivmedel, punkt 3 (C).....	60
5. Bonus–malus-system, punkt 4 (M).....	61
6. Bonus–malus-system, punkt 4 (V).....	62
7. Bonus–malus-system, punkt 4 (L).....	63
8. Bonus–malus-system, punkt 4 (KD).....	63
9. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (SD).....	64
10. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (C).....	65
11. Trängselskatt, punkt 6 (V).....	66
12. Kemikalieskatt, punkt 7 (SD).....	67
13. Alkoholskatt, punkt 8 (M).....	67
14. Flygskatt, punkt 10 (L).....	68
15. Skatt på avfall, punkt 13 (M).....	69
16. Övriga frågor om punktskatter, punkt 15 (SD).....	70
17. Övriga frågor om punktskatter, punkt 15 (KD).....	71
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	72
Motion från allmänna motionstiden 2016/17.....	72
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18.....	72

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:698 av Teres Lindberg (S),

2017/18:778 av Catharina Bråkenhielm (S),

2017/18:2443 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:2771 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 16,

2017/18:2962 av Valter Mutt m.fl. (MP) yrkande 21,

2017/18:2994 av Sofia Fölster (M),

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del och

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 36 och 38.

Reservation 1 (C)

Reservation 2 (L)

2. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1328 av Edward Riedl (M),

2017/18:1613 av Edward Riedl (M),

2017/18:2755 av Pål Jonson (M),

2017/18:2880 av Sten Bergheden (M),

2017/18:2882 av Sten Bergheden (M) och

2017/18:3016 av Jabar Amin (MP).

3. Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2451 av Jan R Andersson (M),

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 3 och 17,

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 och

2017/18:3887 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 17.

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (C)

4. Bonus–malus-system

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 12,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del och

2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5.

Reservation 5 (M)

*Reservation 6 (V)**Reservation 7 (L)**Reservation 8 (KD)***5. Vissa fordonsskattefrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:945 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7,

2017/18:1330 av Edward Riedl (M),

2017/18:1589 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:1858 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2017/18:1964 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),

2017/18:2859 av Rickard Nordin (C),

2017/18:3378 av Runar Filper (SD),

2017/18:3641 av Betty Malmberg (M) och

2017/18:3686 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 20.

*Reservation 9 (SD)**Reservation 10 (C)***6. Trängselskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1 av Caroline Szyber (KD),

2017/18:585 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S),

2017/18:734 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2,

2017/18:1141 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 19,

2017/18:1838 av Teres Lindberg (S),

2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,

2017/18:3176 av Erik Ottoson (M),

2017/18:3286 av Erik Bengtzboe (M),

2017/18:3302 av Erik Bengtzboe (M),

2017/18:3305 av Erik Bengtzboe (M),

2017/18:3320 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,

2017/18:3460 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 37.

*Reservation 11 (V)***7. Kemikalieskatt**

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att kemikalieskatten ska utvärderas och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3724 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2017/18:3295 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 2 och avslår motionerna

2017/18:292 av Niclas Malmberg (MP) och
2017/18:3902 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD)
yrkandena 3 och 4.

Reservation 12 (SD)

8. Alkoholskatt

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M) yrkande
1,

2017/18:1286 av Finn Bengtsson (M),

2017/18:1898 av Finn Bengtsson (M) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2325 av Cecilia Widegren (M),

2017/18:2411 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M),

2017/18:2558 av Jonas Jacobsson Gjörtlér (M),

2017/18:2685 av Elin Lundgren (S) och

2017/18:3295 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 3.

Reservation 13 (M)

9. Tobaksskatt

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:242 av Solveig Zander (C) yrkande 4 och

2017/18:3884 av Martin Kinnunen (SD) yrkande 3.

10. Flygskatt

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 1,

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1 i denna del och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del.

Reservation 14 (L)

11. Lotteriskatt

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2461 av Jan R Andersson m.fl. (M) och

2017/18:2906 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M).

12. Reklamskatt

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2266 av Jan Ericson (M) och

2017/18:3875 av Andreas Carlson (KD).

13. Skatt på avfall

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:2966 av Gunilla Nordgren (M) och

2017/18:3351 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkande 10.

Reservation 15 (M)

14. Skatt på bekämpningsmedel

Riksdagen avslår motion

2017/18:3902 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 9.

15. Övriga frågor om punktskatter

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:489 av Olle Felten (SD),

2017/18:1664 av Niclas Malmberg (MP) yrkande 2,

2017/18:2769 av Stefan Nilsson m.fl. (MP),

2017/18:2770 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2017/18:3429 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 10,

2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 3 och

2017/18:3800 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (båda M).

Reservation 16 (SD)

Reservation 17 (KD)

Stockholm den 8 mars 2018

På skatteutskottets vägnar

Per Åsling

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Per Åsling (C), Jörgen Hellman (S), Cecilia Widegren (M), Maria Strömkvist (S), Helena Bouveng (M), Peter Persson (S), Olle Felten (SD), Fredrik Schulte (M), Rasmus Ling (MP), Lotta Finstorp (M), Anna Johansson (S), David Lång (SD), Mathias Sundin (L), Larry Söder (KD), Patrik Lundqvist (S) och Jamal El-Haj (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Den 22 november 2017 fattade riksdagen beslut med anledning av budgetpropositionen för 2018. Riksdagen antog i det sammanhanget förändringar på punktskatteområdet som bl.a. inkluderade ändrade energiskatter och drivmedelsskatter, införandet av en skatt på flygresor, införandet av ett bonusmalus-system för nya lätta fordon samt införandet av ett reduktionspliktssystem. Riksdagen avslög samtidigt motioner som innehöll förslag om skatteförändringar på punktskatteområdet, som en del av oppositionspartiernas budgetalternativ, och som därför prövades tillsammans med regeringens beräkning av statsinkomsterna för 2017 (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, yttr. 2017/18:SkU1y).

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017 och ett yrkande från allmänna motionstiden 2016 som tar upp frågor om ändrade eller nya punktskatter. Motionerna innehåller förslag om bl.a. skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, fordonsskatter, trängselskatt samt skatt på alkohol och tobak. Utskottet behandlar även yrkanden om skatt på flygresor, kemikalier, läskedrycker, bekämpningsmedel, avfall, livsmedel och tobak samt slutligen yrkanden om reklamskatt och lotteriskatt. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2016/17:SkU24.

Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilaga 1.

Utskottets överväganden

Energiskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av och om en ändrad utformning av lagstiftningen om energiskatter, om att utreda ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna, om en höjd koldioxidskatt och om att utreda möjligheten att införa en enhetlig och teknikneutral koldioxidskatt.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att förenkla reglerna för småskalig elproduktion, om skattebefrielse för egenproducerad förnybar el, om en översyn av beskattningen av elektricitet för bussar och av laddström för elektrifierade båtar.

Jämför reservation 1 (C) och 2 (L).

Bakgrund

Skatt på bränslen och el

Energiskattedirektivet (2003/96/EG) lägger fast ramen för hur EU:s medlemsstater ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Grundregeln är att bränslen och el ska beskattas. Direktivet anger minimiskattenivåer vid yrkesmässig respektive icke yrkesmässig användning. De svenska skatte-reglerna om energi- och koldioxidskatt på bränslen och el finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE.

Indexomräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen gjordes för 2016 genom ändringar av skattesatserna i LSE. Omräkningen grundar sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI) mellan juni 2014 och juni 2015. För 2017 och framåt sker en omräkning av skattebeloppen för de fossila bränslena genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i LSE. I dessa fall grundar sig beräkningarna på faktiska förändringar i KPI för samtliga fossila bränslen.

I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att de senaste årens utveckling av bruttonationalprodukten (BNP) är en av de faktorer som ska beaktas vid omfattningen av de höjningar av energiskatten på bensin och dieselbränsle som föreslogs för 2016. För bensin och dieselbränsle görs därför sedan den 1 januari 2016 en omräkning av skattesatserna som även beaktar utvecklingen av BNP. Detta sker genom ett schabloniserat tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. Denna tillkommande omräkning sker av såväl energiskatten som koldioxidskatten, men uttrycks som en höjning av enbart energiskatten.

All elektrisk kraft som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och skatten betalas in till staten av de skattskyldiga. De skattskyldiga består i huvudsak av två kategorier, elproducenter och elleverantörer. För dessa skattskyldiga inträder skattskyldighet för elektrisk kraft när kraften levereras till någon som inte är skattskyldig eller när den tas i anspråk för annat ändamål än försäljning.

Energiskatten på elektrisk kraft har traditionellt ansetts vara en fiskal skatt, men samtidigt är skatten ett kostnadseffektivt och viktigt styrmedel för att uppnå målen för effektivare energianvändning. Styrningen mot en effektivare användning av resurser sker genom att skatten är prispåverkande. Nuvarande energiskatt på elektrisk kraft är sedan 1993 differentierad utifrån dels var i landet den förbrukas, dels vem som förbrukar den. I dag betalar servicesektorn samma energiskatt på elektrisk kraft som hushållen, medan tillverkningsindustrin samt jord-, skogs- och vattenbruket är lågt beskattade.

Möjligheten för Sverige att fritt utforma energiskatten på elektrisk kraft är unionsrättsligt begränsad genom bl.a. energiskattedirektivet och EU:s statsstödsregler.

För energiskattesatsen på elektrisk kraft görs beräkningen av 2018 års skattesats utifrån den faktiska förändringen i KPI under perioden juni 2016 till juni 2017. Index har under perioden ökat med 1,72 procent. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om priset på elektrisk kraft i motsvarande mån förändras och om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. Jämfört med den energiskattesats på elektrisk kraft som gäller fr.o.m. den 1 juli 2017 medför indexomräkningen av energiskattesatsen på elektrisk kraft för 2018 en höjning för hushåll och tjänstesektor med 0,6 öre per kilowattimme (kWh) (0,75 öre inklusive mervärdesskatt). I vissa kommuner i norra Sverige är skattenivån för hushåll och tjänstesektor nedsatt med 9,6 öre per kWh jämfört med normalnivån.

Nedsatt energiskatt på el endast genom avdrag eller återbetalning

Sedan den 1 januari 2017 gäller att den lägre beskattningsnivån vid förbrukning för vissa ändamål endast uppnås genom avdrag eller återbetalning. Den lägre skattenivån för s.k. landström och elektrisk kraft förbrukad i yrkesmässig växthusodling uppnås endast genom återbetalning. Som huvudregel gäller att statligt stöd förmedlas genom att stödmottagarna själva vänder sig till Skatteverket som i dessa fall är den stödgivande myndigheten.

Solel

Sedan den 1 juli 2017 gäller en ytterligare skattenedsättning på egenproducerad förnybar el, som innebär att energiskatten på förnybar el, inklusive solel, som framställs i små anläggningar på den plats där elen förbrukas, är sänkt till 0,5 öre per kilowattimme (prop. 2016/17:141, bet. 2016/17:SkU30,

rskr. 2016/17:267). Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på berörd el. Skattenedsättningen är det första av de steg som aviserats av regeringen i ett arbete för att avskaffa energiskatten på solex framställd i små anläggningar på den plats där elen förbrukas.

Motionerna

I motion 2017/18:698 av Teres Lindberg (S) föreslås en översyn av skattelagstiftningen för elektrifierad kollektivtrafik. Motionären menar att kollektivtrafikfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn är undantagna från skatt på energin de använder, men att detta inte gäller för elektrifierade bussar.

I motion 2017/18:778 av Catharina Bråkenhielm (S) föreslås en översyn av beskattningen av laddström för elektrifierade båtar. Motionären anför att även elektricitet som drivmedel bör vara skattebefriat för att skapa konkurrensneutralitet och stimulera övergången till el för båtar.

I motion 2017/18:2443 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) föreslås en översyn av lagstiftningen om energiskatter så att små och medelstora företag kan få samma förutsättningar som större elitensiva och/eller metallurgiska företag att anmäla sig som ”frivilligt skattskyldiga”. Motionärerna menar att det är viktigt att de nya reglerna om elskatten inte missgynnar mindre företag.

I motion 2017/18:2771 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP) föreslås att ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna utreds. Motionärerna menar att ett sådant system för det första ger en tydlig fördelningspolitisk effekt och för det andra ger ett mycket starkt incitament att minska de egna koldioxidutsläppen.

I partimotion 2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 och 16 anförs att förorenaren ska betala, att grön skatteväxling ska införas och att det behövs generella och teknikneutrala ekonomiska styrmedel. Motionärerna föreslår därför att en koldioxidskatt på fossila bränslen ska införas. Motionärerna föreslår vidare att reglerna för småskalig elproduktion, t.ex. installation av solpaneler, ska förenklas.

I motion 2017/18:2962 av Valter Mutz m.fl. (MP) yrkande 21 föreslås att koldioxidskatten kontinuerligt ska höjas i den takt som krävs för att Sverige ska kunna ta sitt globala klimatansvar. Motionärerna föreslår vidare att skatteintäkterna ska återbetalas till invånarna i landet och att överskottet ska gå till klimatinvesteringar.

I motion 2017/18:2994 av Sofia Fölster (M) föreslås att möjligheten att införa en enhetlig teknikneutral koldioxidskatt ska utredas. Motionären menar att det krävs en koldioxidskatt som är teknikneutral och uppmuntrar innovation och utveckling för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart, effektivt och miljövänligt transportsystem.

I kommittémotion 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 anförs att en klimatsmart politik kräver generella och teknikneutrala ekonomiska styrmedel som en koldioxidskatt på fossila bränslen.

Motionärerna anför vidare att det är viktigt att det görs en översyn av lagstiftningen om energiskatter.

I partimotion 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 36 och 38 föreslås att möjligheten att införa en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan ska utredas. Motionärerna menar att genom en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan kan belastningen minska när trycket är som hårdast och skapa nya affärsmöjligheter för lagring när efterfrågan är låg. Motionärerna föreslår vidare att det bör underlättas för den som bor i lägenhet att vara andelsägare i en mikroproduktionsanläggning, t.ex. genom möjlighet till skatteavdrag. Motionärerna föreslår slutligen att skatten för egenanvändning av solel ska slopas för att öka den närproducerade elproduktionen.

Utskottets ställningstagande

Hösten 2009 beslutade riksdagen om ett omfattande paket med förändringar av koldioxid- och energiskattesatserna för att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till målen för andelen förnybar energi och effektivare energi-användning (bet. 2009/10:SkU21). Regeringen föreslog då ett antal förändringar under åren 2010–2015. Syftet var att åstadkomma effektivast möjliga klimatstyrning för att möta klimatförändringarna och de utmaningar och problem som uppkommer på grund av dem. Förändringarna ska dessutom passa ihop med de europeiska styrinstrumenten samtidigt som de inte ska försämra svenska företags konkurrenskraft.

Regeringen har nyligen uttalat att det krävs en mer ambitiös klimat-, energi- och miljöpolitik. Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Regeringen har också uttalat att man kommer att verka för att regelverket på energi-, miljöskatte- och statsstödsområdena ses över för att möjliggöra effektiva ekonomiska styrmedel för att sänka utsläppen och klara klimatutmaningen. Viktiga steg har redan tagits och lagstiftning på framför allt miljö-, klimat- och energiområdet har förhandlats och håller på att förhandlas för att ställa om till ett mer hållbart samhälle. Ett klimatpolitiskt ramverk som består av en klimatlag, nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd infördes i juni 2017. För att minska utsläpp från transportsektorn införs under 2018 ett reduktionspliktssystem, ett bonus–malus-system för nya lätta fordon och en flygskatt. Regeringen har vidare uttalat att man bl.a. kommer att verka för att EU:s lagstiftning säkerställer att målen för förnybar energi och energi-effektivisering nås samt skapar goda förutsättningar för hållbar bioenergi.

Utskottet anser inte att det därutöver finns skäl för tillkännagivanden om en översyn av lagstiftningen om energiskatter eller om en utredning av utformningen av koldioxidskatten. Utskottet är inte heller berett att uttala sig om ett system med återbetalning av koldioxidavgiften till medborgarna.

Regeringen har under de senaste åren genomfört stora satsningar på solel. De medel som avsattes för investeringsstödet för solel 2017 var åtta gånger högre än de var 2015. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att

man anser att solelen behöver främjas ytterligare och att man därför skyndsamt ska se över förutsättningarna för att skattemässigt gynna solenergi, i synnerhet elektricitet producerad med solceller och den el som produceras och förbrukas bakom en och samma anslutningspunkt. Den 1 juli 2017 infördes därför en ytterligare skattenedsättning på egenproducerad förnybar el, som innebär att energiskatten på förnybar el, inklusive solel, som framställs i små anläggningar på den plats där elen förbrukas, är sänkt till 0,5 öre per kilowatt-timme (prop. 2016/17:141, bet. 2016/17:SkU30, rskr. 2016/17:267). Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på berörd el. Skattenedsättningen är det första av de steg som aviserats av regeringen i ett arbete för att avskaffa energiskatten på solel framställd i små anläggningar på den plats där elen förbrukas. I budgetpropositionen för 2018 uttalade regeringen vidare att man fortsätter att stimulera utbyggnaden av solceller och att solcellsstödet därför tillförs ytterligare medel. Regeringen uttalade också att åtgärder ska vidtas för att öka intresset för stödet, främst bland privatpersoner, och för att effektivisera stödgivningen. Regeringen kommer bl.a. att utreda förutsättningarna för och lämpligheten i att låta fler andelsägare av förnybar elproduktion få del av skattereduktionen för mikroproduktion av förnybar el.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet inte att det finns något behov av tillkännagivanden om att förenkla reglerna om småskalig elproduktion eller om skattebefrielse för egenproducerad förnybar el.

För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar beslutade riksdagen 2016 efter förslag av regeringen att införa en elbusspremie. Utskottet delar regeringens bedömning att eldrivna bussar har stor potential att minska klimatutsläpp, luftföroreningar och buller. Regeringen bedömer att elbussar är ett bra exempel på ny teknik som är dyrare att investera i än konventionell teknik, men billigare att använda. Det är vidare regeringens bedömning att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien, vilket subventionerar inköp av den dyrare tekniken, är ett mer lämpligt styrmedel än sänkt elskatt. Det finns därmed starkare skäl att ge stöd till investering i ny teknik än att ge stöd till driften av bussarna. Vidare är möjligheterna begränsade att inom ramen för rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet bevilja nedsatt skatt för elbussar.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att ett tillkännagivande i frågan är obehövligt.

Riksdagen har nyligen avslagit liknande motionsförslag om att nedsättningen av energiskatt på el ska gälla även för mindre fartyg och hänvisat till finansministerns svar på fråga 2015/16:1547 av Anders Åkesson (C) Energiskatt för mindre fartyg och pendelfartyg i september 2016 (ytr. 2017/18:SkU1y). Finansministern anförde följande.

Anders Åkesson har frågat mig hur jag kommer att verka för att även mindre fartyg får samma ekonomiska skatteincitament att öka användningen av el för framdrivning och s.k. ombordel. Frågan ställs mot bakgrund av den bestämmelse som medger en skattenedsättning för förbrukning av el ombord på vissa skepp då de ligger i hamn, s.k.

landström. Skattenedsättningen träffar endast el som förbrukas i skepp med en bruttodräktighet om minst 400.

Sverige har t.o.m. den 25 juni 2020 rätt att tillämpa nedsatt energiskatt för landström i enlighet med ett beslut från rådet. Då skattenedsättningen infördes motiverades åtgärden med att den ansågs utgöra en effektiv metod för att sänka utsläppen från fartyg i hamn. De största miljövinster ansågs kunna uppnås om skattenedsättningen träffade större skepp i yrkesmässig sjöfart. Gränsen om en bruttodräktighet om minst 400 valdes mot denna bakgrund då den absoluta merparten av de fartyg som bedriver internationell trafik och fartyg av större storlek som bedriver nationell trafik skulle komma att omfattas.

Regeringen har ställt upp ambitiösa klimatmål och anser det vara angeläget att öka den miljöstyrande effekten av skatt på energi. Det är också angeläget att de åtgärder som regeringen föreslår är kostnadseffektiva och leder till största möjliga miljönytta. Jag anser att den av den tidigare regeringen valda gränsen för aktuell skattenedsättning är väl avvägd.

Utskottet ser inte något skäl att nu göra en annan bedömning och avstyrker det aktuella motionsförslaget.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner i motsvarande delar.

Skatt på drivmedel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa lägre bensinskatt i glesbygden, om att slopa indexomräkningen av drivmedelsskatterna och om att sänka skatten på diesel.

Bakgrund

Enligt energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) är EU:s medlemsländer skyldiga att ta ut punktskatt som minst uppgår till de fastlagda minimiskattenivåerna för de fossila drivmedlen bensin, dieselolja, gasol och naturgas. Minimiskattenivåerna (exklusive moms) är för blyhaltig bensin 421 euro per 1 000 liter, för blyfri bensin 359 euro per 1 000 liter och för dieselolja 330 euro per 1 000 liter. Nivåerna är oförändrade sedan 2004 utom för dieselolja vars minimiskattenivå höjdes fr.o.m. 2010 från 302 euro till 330 euro per 1 000 liter. För övriga bränslen, som omfattas av energiskattedirektivet men för vilka det inte finns minimiskattenivåer, gäller en bestämmelse om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle.

Bensin är skattemässigt indelad i två miljöklasser beroende på miljöegenskaper, som innehållet av svavel, bensen, aromatiska kolväten, bly och fosfor. All bensin som säljs på bensinstationer tillhör miljöklass 1, vilken är den bästa miljöklassen. I miljöklass 1 ingår alkylatbensin.

Omärkt dieselolja, som används för drift av motordrivna fordon, är skattemässigt indelad i tre miljöklasser. Skatten är därmed differentierad med hänsyn till miljökvaliteten beroende på innehållet av exempelvis svavel och

polycykliska aromatiska kolväten. Det främsta syftet med miljöklassningen är att de oljor som används i dieselmotorer ska förbättras ur miljöhänsyn.

Koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen anges i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Sedan 1994 har en årlig indexomräkning gjorts av energiskattesatserna på såväl el som koldioxid och energiskattesatserna på bränslen. Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna. Senast i november varje år ska regeringen, med stöd av bestämmelser i LSE, i förordning lägga fast det kommande kalenderårets koldioxid- och energiskattesatser med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen. För bensin och dieselbränsle görs för 2017 och framåt även en årlig omräkning av skattesatserna som beaktar utvecklingen av bruttonationalprodukten.

Riksdagen beslutade under hösten 2009 i det s.k. klimatskattepaketet om ändringar av koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen för åren 2011, 2013 och 2015 (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21). Av praktiska skäl ansågs då inte att den årliga indexomräkningen av skattesatser, för de år då sådana förändringar genomförs, borde göras av regeringen genom en förordning. I stället togs hänsyn till prognostiserade förändringar i konsumentprisindex redan i samband med att koldioxid- och energiskattesatserna för 2011, 2013 och 2015 lades fast.

Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2011 ställde sig riksdagen bakom regeringens bedömning att koldioxidskatten inte behövde höjas under mandatperioden utöver vad som följde av redan fattade beslut och normal inflationsjustering (bet. 2010/11:FiU1, yttr. 2010/11:SkU1y).

Den 1 januari 2016 höjdes energiskatten på fossil bensin och fossilt dieselbränsle med 48 öre per liter för bensin och med 53 öre per liter för dieselbränsle, utöver den årliga omräkningen med hänsyn till utvecklingen av konsumentprisindex.

Reduktionsplikt

För att minska utsläppen från transportsektorn föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2018 att en reduktionsplikt ska införas. Bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 2018. Reduktionsplikten innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Eftersom reduktionsplikten till skillnad från dagens skattenedsättning inte utgör statligt stöd och därmed inte är beroende av kommissionens tidsbegränsade godkännanden har den enligt regeringen förutsättningar att utgöra ett långsiktigt styrmedel.

Reduktionsplikten ska omfatta den som är skattskyldig enligt lagen om skatt på energi för den reduktionspliktiga energimängden, dvs. den energimängd reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle som motsvarar den volym av dessa bränslen som skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår.

Enligt EU:s statsstödsregelverk kan inte stöd till biodrivmedel kombineras med en leverans- eller inblandningsskyldighet. För att det nya reduktions-

pliktssystemet ska ha förutsättning att vara ett långsiktigt styrmedel bör enligt regeringen bensen och dieselbränsle beskattas på ett sådant sätt som inte innebär att statligt stöd i EU-rättslig mening anses ges för de andelar av motorbränslet som framställts av biomassa. Reduktionsplikten ska därför inte kombineras med skattebefrielse för dessa andelar.

Införandet av ett reduktionspliktssystem innebär att koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som bensen sänks från 2,66 kronor per liter till 2,57 kronor per liter. Koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som omärkt dieselbränsle sänks från 3 292 kronor per kubikmeter till 2 191 kronor per kubikmeter. Dessa förändringar anges utifrån den skattenivå som genom gällande indexeringsregler av energi- och koldioxidskatterna på bensen och dieselbränsle bedöms gälla fr.o.m. den 1 januari 2018.

Indexering

Koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen räknas årligen om med förändringen i konsumentprisindex (KPI). Indexeringen innebär att den generella koldioxidskatten kommer att motsvara ca 1,15 kronor per kilogram koldioxid 2018. Från och med den 1 januari 2017 sker även en omräkning av energiskattesatserna som beaktar utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) för bensen och dieselbränsle. Detta sker genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till KPI-omräkningen för både koldioxid- och energiskatten, där det ytterligare tillägget läggs på energiskatten.

Syntetiska drivmedel

Enligt artikel 2.3 i energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG) och 2 kap. 4 § LSE gäller för energiprodukter som används som motorbränsle och för vilka direktivet inte fastställt någon skattenivå, t.ex. syntetiska drivmedel, att skatt ska tas ut enligt den skatt som gäller för likvärdigt bränsle. Likvärdigt bränsle är det bränsle som produkten ersätter och för syntetisk diesel är likvärdigt bränsle diesel miljöklass 1. Detta gäller oavsett det syntetiska drivmedlets ursprung.

Den som förbrukar eller säljer syntetisk bensen eller diesel som framställs av biomassa får göra avdrag för energi- och koldioxidskatten enligt bestämmelser i 7 kap. LSE. Motsvarande möjlighet finns inte för fossilbaserade syntetiska drivmedel, t.ex. framställda från naturgas. Enligt 2 kap. 12 § LSE har regeringen i särskilda fall möjlighet att medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter. Fram t.o.m. den 31 december 2008 kunde sådana dispensbeslut avse fossilbaserade bränslen. De dispensbeslut som nu kan lämnas omfattar bara förnybara bränslen som förbrukas inom pilotprojekt.

Motionerna

I motion 2017/18:1328 av Edward Riedl (M) föreslås att regeringen ska se över möjligheterna att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygden. Motionären menar att det på många håll i landet inte finns något fungerande alternativ till bilen för arbetsresor och andra viktiga persontransporter.

I motion 2017/18:1613 av Edward Riedl (M) föreslås att möjligheten att sänka bensin- och dieselskatterna i Norrland ska utredas. Motionären anför att möjligheten att resa med kollektivtrafik ser väldigt olika ut i Sverige och i Norrland och på många andra håll i Sverige är människor beroende av bilen. Motionären menar därför att många i Norrland drabbas när bensin- och dieselskatter kontinuerligt höjs.

I motion 2017/18:2755 av Pål Jonsson (M) anför att regeringen ska överväga att slopa den nya indexuppräkningsen på bensin- och dieselskatterna. Motionären menar att Sverige har Europas högsta skattetryck på drivmedel samtidigt som vi är ett av Europas till ytan största länder med mycket stora avstånd och långa transportvägar.

I motion 2017/18:2880 av Sten Bergheden (M) anför likaså att regeringen ska överväga att slopa den nya indexuppräkningsen på bensin- och dieselskatterna. Motionären menar att Sverige har Europas högsta skattetryck på drivmedel samtidigt som vi är ett av Europas till ytan största länder med mycket stora avstånd och långa transportvägar.

I motion 2017/18:2882 av Sten Bergheden (M) föreslås att Sverige ska överväga att sänka sina dieselskatter till samma nivå som övriga EU-länder eller till en lägre nivå för att de svenska åkerierna ska kunna konkurrera på lika villkor som åkerier etablerade utanför Sverige.

I motion 2017/18:3016 av Jabar Amin (MP) föreslås att glesbygden beaktas i samband med framtida bensinprishöjningar genom införandet av ett glesbygdssavdrag. Motionären anför att tillgången till kollektivtrafik generellt är sämre i glesbygden och att avstånden till jobb, skola, affärer m.m. kan vara längre.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att minskade utsläpp från transportsektorn är avgörande för att Sverige ska nå de långsiktiga klimatmålen. Utskottet delar vidare regeringens ambition att fossila bränslen ska fasas ut ur transportsektorn. För att nå målen är det nödvändigt att transportsystemet moderniseras så att det blir långsiktigt hållbart och att hela transportsektorn effektiviseras. Det är vidare prioriterat att öka elektrifieringen och andelen förnybara bränslen i hela landet.

Riksdagens mål om att andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent 2020 uppnås med god marginal. Regeringen har under mandatperioden vidtagit en rad åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från transporter. Från och med 2017 tillämpas exempelvis en uppräkningsen av skattesatserna för bensin och diesel som beaktar utvecklingen

av BNP. För att bidra i omställningen av vägtrafiken till fordon med lägre utsläpp av koldioxid införs vidare den 1 juli 2018 ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. För att minska utsläppen från bensen och dieselbränslen införs vidare den 1 juli 2018 ett reduktionspliktssystem som innebär ett krav på ökad inblandning av biodrivmedel.

Regeringen fortsätter att satsa på levande och hållbara städer. Det ställs nya krav på framtidens städer och en hållbar stadsutveckling behövs för att lösa flera samhällsutmaningar. En hållbar stadsutveckling innebär även hållbara transportlösningar. Den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal är ett viktigt steg för att nå miljömålen och för att Sverige ska kunna bli ett fossilfritt välfärdsland. Stadsmiljöavtalen innebär statlig medfinansiering av lokala och regionala kollektivtrafikinvesteringar och projekt inom utveckling av stadsmiljön. Stadsmiljöavtalen är fr.o.m. 2018 en del av den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet.

Förutsättningarna är dock väldigt olika i städerna och på landsbygden. Allt fler stadsbor kan välja bort bilen, medan bilen är en nödvändighet på landsbygden. Med bilar som går på el eller biodrivmedel till överkomliga priser går det att komma ifrån att beroende av bil betyder att man därmed är beroende av olja. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd har regeringen i budgetpropositionen för 2018 föreslagit en utökning och förlängning av den satsning på kollektivtrafik i landsbygd, förbättrat vägunderhåll respektive järnvägsunderhåll som aviserades i budgetpropositionen för 2016. I dag ges också viss kompensation till ett antal kommuner i norra Sverige, där det ofta är svårt att ta sig till arbete och samhällsservice på annat sätt än med bil.

Utskottet anser att skattereglerna så långt som möjligt bör utformas generellt för hela landet och inte användas för att utjämna regionala skillnader. Utskottet har flera gånger tidigare i olika sammanhang avstyrkt förslag om differentierad drivmedelsbeskattning, differentierade reseavdrag och andra förslag om en regional differentiering av beskattningen av bilismen.

Utskottet avstyrker även de nu aktuella förslagen om att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygden eller ett glesbygdsavdrag.

För att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna och för att stimulera till omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken och överflyttning till andra transportslag föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2016 att energiskatten på bensen och diesel skulle höjas. Regeringen föreslog vidare att den årliga omräkningen av skattesatserna på energiområdet med hänsyn till KPI-utvecklingen borde behållas samt att konstruktionen skulle ändras genom att årligen beakta även BNP-utvecklingen. Riksdagen beslutade i enlighet med förslagen.

Utskottet finner nu inte något skäl att tillstyrka förslag om förändringar på området.

Utskottet anser att energiskatten är ett viktigt styrmedel för att kostnads-effektivt uppnå målet om en effektivare energianvändning. Det är på sikt angeläget att i högre utsträckning än i dag ta ut energiskatt på fossila drivmedel

efter bränslets energiinnehåll. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på dieselbränsle och skatten på bensen förhållandevis stor, även om de energiskattehöjningar som genomförts de senaste åren har bidragit till att minska skillnaden. För att inte motverka den påbörjade omläggningen av beskattningen till en energiskatt efter energiinnehåll höjdes energiskatten på dieselbränsle något mer per liter än energiskatten på bensen den 1 januari 2016 så att beskattningen per energienhet hålls ungefär oförändrad.

Utskottet anser att skattesatserna på bensen och dieselbränsle är väl avvägda och att det därför inte finns några skäl att sänka skatten på dieselbränsle.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner som behandlas i avsnittet i motsvarande delar.

Beskattning av biodrivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om sänkt skatt på biodrivmedel, om fortsatt skattebefrielse på biodrivmedel, om att avskaffa skattelättnaderna på bioetanol och biodiesel och om att avvakta med att införa en reduktionsplikt.

Jämför reservation 3 (SD) och 4 (C).

Bakgrund

Grundregeln enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, och energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) är att bränslen och el ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Artikel 16.1 i energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att helt eller delvis tillämpa skattebefrielse för bl.a. produkter som framställts av biomassa. Ett förbehåll för skattebefrielsen är att den inte får medföra någon överkompensation för merkostnaderna för framställning av de aktuella bio-bränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet).

Skatt på biobränslen ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. En skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel, dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa, under förutsättning att motorbränslet inte utgör bensen eller dieselbränsle. Vidare får en skattskyldig göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller fossilt dieselbränsle, men

som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen.

För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten. Avdrag får också göras för hela koldioxidskatten och 88 procent av energiskatten för biodrivmedel som låginblandas i bensin. För låginblandning i dieselbränsle får avdrag göras för hela koldioxidskatten och 36 procent av energiskatten om beståndsdelen utgörs av FAME och med 84 procent om det rör sig om en annan beståndsdel som framställts av biomassa.

För både biodrivmedel i bensin och biodrivmedel i dieselbränsle gällde fram t.o.m. den 1 december 2015 att avdragsrätten var begränsad och maximalt kunde uppgå till 5 volymprocent biodrivmedel som låginblandas i bensin eller dieselbränsle. (Bestämmelsen slopades den 1 december 2015, prop. 2015/16:2, bet. 2015/16FiU11).

En förutsättning för avdragsrätt är att de angivna bränslena omfattas av ett s.k. hållbarhetsbesked enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Energiskatt på biodrivmedel på grund av överkompensation påfördes för första gången den 1 januari 2013 då befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i bensin minskades från 100 till 89 procent av den energiskatt som gällde för bensin. Befrielsen för biodrivmedel som låginblandas i dieselbränsle minskades samtidigt till 84 procent av den energiskatt som gällde för dieselbränsle.

Den 1 januari 2015 sänktes befrielsen för låginblandad FAME från 84 till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Samtidigt sänktes energiskattebefrielsen för höginblandad FAME från 100 till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Samtidigt slopades den begränsning som innebar att skattebefrielse endast gällde upp t.o.m. 15 volymprocent HVO i dieselbränsle. Ändringen tillämpades retroaktivt fr.o.m. den 1 maj 2014.

I höständringsbudgeten för 2015 föreslog regeringen en sänkning av befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensin från 89 procent till 79 procent samt för höginblandad etanol från 100 procent till 78 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Andra låginblandade biodrivmedel än etanol och FAME befriades helt från energiskatt. Regeringen föreslog att begränsningen av skattebefrielsen till att endast gälla upp t.o.m. 5 volymprocent biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle skulle slopas. Förslaget trädde i kraft den 1 december 2015.

Den 1 januari 2016 sänktes befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensin till 74 procent och för höginblandad etanol (E85) till 73 procent av den energiskatt som gäller för bensin. För FAME som höginblandas i dieselbränsle ökades befrielsen från energiskatt från 44 procent till 50 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

Ytterligare förändringar genomfördes den 1 augusti 2016 då befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensin ökades från 74 procent till 88 procent. För höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85)

ökades befrielsen från 73 procent till 92 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Befrielsen från energiskatt ökades för FAME som låginblandas i dieselbränsle från 8 procent till 36 procent samt för höginblandad FAME från 50 procent till 63 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

Beskattning av biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten

I budgetpropositionen för 2018 föreslog regeringen att befrielsen från energiskatt ska ökas för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85) från 92 procent till 100 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Vidare föreslog regeringen att befrielsen från energiskatt ska ökas för höginblandad Fame från 63 procent till 100 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 januari 2018.

För motorbränsle som utgör bensin eller dieselbränsle och som till mer än 98 volymprocent framställts av biomassa föreslog regeringen att 100 procent befrielse från koldioxidskatt och 100 procent befrielse från energiskatt ska medges för den andel av bränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa. Bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 2018.

Motionerna

I motion 2017/18:2451 av Jan R Andersson (M) föreslås att minskad skatt på biodrivmedel ska övervägas. Motionären menar att i stället för att göra det dyrare att använda biodrivmedel bör beskattningen av främst etanol och rapsdiesel minskas.

I partimotion 2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (M) yrkandena 3 och 17 föreslås att fossila bränslen och material ska fasas ut samt att Sverige ska verka för fortsatt skattebefrielse på rena biodrivmedel. Motionärerna anför bl.a. att reduktionsplikten är en del i arbetet att öka användningen av biodrivmedel för de tunga transporterna. Ytterligare ett sätt att minska utsläppen från den tunga trafiken är enligt motionärerna att lastbilarna tankas med rena biodrivmedel.

I kommittémotion 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 anför att det är ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att vara pådrivande inom EU för fortsatt koldioxidskattebefrielse för förnybara drivmedel. Motionärerna anför vidare att skattenedsättning är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel i förhållande till fossila.

I kommittémotion 2017/18:3887 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 17 föreslås att skattelättnaderna på bioetanol och biodiesel ska avskaffas och att regeringen ska avvakta med att genomföra reduktionsplikten till dess att frågan är nogg utredd. Motionärerna menar att högt skattebortfall, låg effektivitet eller kontraproduktivt resultat är kännetecknande för skattereduktionen på biodrivmedel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att en viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen ska ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökande andel förnybara bränslen kan åstadkommas. De styrmedel som syftar till att främja en sådan utveckling måste vara stabila och långsiktiga.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 att man kommer att ta fram ytterligare förslag till nya regler för de ekonomiska styrmedlen på området, som ligger inom ramen för Europeiska kommissionens tolkning av reglerna om statligt stöd, och som kan träda i kraft under mandatperioden. I samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 beslutade riksdagen efter förslag från regeringen att den 1 juli 2018 införa en s.k. reduktionsplikt, för att kunna uppnå målet inom det klimatpolitiska ramverket och också målet om en fossilfri fordonsflotta genom att fossil bensin och fossilt dieselbränsle byts ut mot biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp. Eftersom en reduktionsplikt inte kan kombineras med en skattenedsättning måste de bränslen som omfattas av reduktionsplikten beläggas med full skatt. Utskottet delade därför regeringens bedömning att reduktionsplikten inte ska kombineras med skattebefrielse för dessa andelar och att det är lämpligt att höginblandade biodrivmedel, som inte omfattas av reduktionsplikten, även i fortsättningen ska skattebefrias.

Utskottet vidhåller sitt ställningstagande och är inte berett att förorda ytterligare förändringar av beskattningen av biodrivmedel.

Motionerna avstyrks därför.

Bonus–malus-system

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att utreda ett bonus–malus-system för tunga lastbilar, om att införa en omvänd miljöbilsbonus, om att införa ett bonus–malus-system baserat på fordonets livscykelanalys och om att bonus–malus-systemet ska ges en annan utformning.

Jämför reservation 5 (M), 6 (V), 7 (L) och 8 (KD).

Bakgrund

Fordonsbeskattning och premier för miljöanpassade fordon kan enligt regeringen utgöra betydelsefulla komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna för att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp. En särskild utredare överlämnade i december 2013 sitt slutbetänkande Fossilfrihet

på väg (SOU 2013:84). I betänkandet föreslås bl.a. att ett bonus–malus-system införs.

Regeringen beslutade i maj 2015 att tillsätta en särskild utredare med uppgift att lämna förslag på hur ett s.k. bonus–malus-system för nya lätta fordon skulle kunna utformas, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus (latinets bonus = bra) medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (latinets malus = dålig). Huvudmotivet för bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. Utredningen överlämnade sitt betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) till regeringen i april 2016.

Regeringen lämnade den 9 mars 2017 propositionen om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige baserat på den breda politiska överenskommelsen i Miljömålsberedningen från 2016. Enligt propositionen ska målet vara att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Av budgetpropositionen för 2017 framgår att regeringen vill ställa om till en fossilfri fordonsflotta och att regeringen avser att införa ett bonus–malus-system senast den 1 juli 2018. Systemet innebär en väsentlig ambitionshöjning när det gäller den miljöstyrande effekten jämfört med dagens system.

Gällande rätt

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer, och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt.

Bonus–malus för lätta bilar (personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar)

Den 1 juli 2018 införs ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Huvudmotivet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp och bonus–malus-systemet kan enligt regeringen komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Bonus–malus-systemet berör endast nya personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar. Den befintliga fordonsflottan påverkas inte av förslaget och får en oförändrad fordonsskatt när bonus–malus-systemet införs.

Förslaget innebär följande ändringar för fordon som omfattas av bonus–malus-systemet:

- För bensin- och dieseldrivna fordon tas en förhöjd fordonsskatt (malus) ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Koldioxidbeloppet är då summan av 82 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp t.o.m. 140 gram, och 107 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 140 gram. Från år 4 och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid utöver 111 gram.
- Den femåriga befrielsen från fordonsskatt för miljöbilar tas bort och supermiljöbilspremierna ersätts av en bonus för bilar med mycket låga utsläpp. För bilar med nollutsläpp är den högsta bonusen 60 000 kronor. Bonusen trappas av linjärt upp till en utsläppsnivå på 60 gram där bonusen uppgår till 10 000 kronor. Vidare är kravet att bonus får medges med ett belopp som motsvarar högst 25 procent av bilens nypris. Gasbilar erhåller en bonus på 10 000 kronor. I dag får dessa bilar inte ta del av supermiljöbilspremierna.
- Fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, som E85 (etanol) och fordonsgas (blandning av biogas och naturgas) får ingen förhöjd fordonsskatt.
- Bränslefaktorn för nya dieselfordon ersätts med ett bränsletillägg som görs oberoende av fordonsskattens storlek.
- Miljötillägget för dieselfordon på 250 kronor behålls.
- Givet den osäkerhet som finns kring effekterna av EU:s nya körcykel WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) anser regeringen att den gamla körcykeln NEDC (New European Driving Cycle) bör ligga till grund för fordonsbeskattningen inom bonus–malus-systemet under en övergångsperiod. Den 1 januari 2020 sker en övergång till WLTP. Då finns möjlighet att justera nivåerna så att minst samma miljöstyrning upprätthålls.

EU:s nya körcykel

Sedan den 1 september 2017 används en ny, mer verklighetsnära körcykel för mätningar av fordons drivmedelsförbrukning och koldioxidutsläpp, WLTP. WLTP införs i två steg. Sedan den 1 september 2017 måste alla nya fordons-typer godkännas enligt WLTP. Ett år senare måste alla nya fordon godkännas enligt WLTP. Under en övergångsperiod kommer det därför att finnas nya bilar som är godkända enligt WLTP och andra som är godkända enligt det tidigare systemet NEDC. Kunskapen om hur WLTP kommer att påverka ett fordons utsläppsvärde är knapphändig i nuläget.

När det gäller frågan om en utvärdering av bonus–malus-systemet finns det enligt regeringen uppenbara svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon och hur det sedan påverkar koldioxidutsläppen från transportsektorn i sin helhet.

För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart styrmedel, som på sikt är offentligfinansiellt neutralt, gör regeringen bedömningen att en utvärdering bör genomföras i ett tidigt skede efter att bonus–malus-systemet har trätt i kraft.

Motionerna

I kommittémotion 2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 12 föreslås att ett bonus–malus-system för tunga lastbilar ska utredas.

I kommittémotion 2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 föreslås att regeringen ska verka för att ett teknik- och kostnadsneutralt bonus–malus-system ska införas. Motionärerna föreslår vidare att ett bonus–malus-system på sikt ska baseras på en livscykelanalys av ett fordon för att ge en rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan.

I kommittémotion 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 föreslås att en omvänd miljöbilsbonus ska införas eftersom en klimatsmart politik kräver generella och teknikneutrala ekonomiska styrmedel.

I kommittémotion 2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5 föreslås att ett bonus–malus-system ska införas där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har i budgetpropositionen för 2018 uttalat att klimatfrågan är en av regeringens högst prioriterade frågor. Vägtrafiken står för ungefär hälften av de svenska växthusgasutsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utformningen av fordonsbeskattning och premier för miljöanpassade fordon kan vara betydelsefulla komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna för att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp. För att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer och minska vägtrafikens klimatpåverkan antog riksdagen i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 ett bonus–malus-system. Systemet träder i kraft den 1 juli 2018 och innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre fordonsskatt.

Utskottet ser inte något skäl att ompröva sitt ställningstagande eller att förorda ytterligare förändringar på området. De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

Vissa fordonsskattefrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att inte införa en vägslitageavgift, om en översyn av lagstiftningen om fordonsskatt, om att slopa fordonsskatten för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar, om att utreda en differentierad fordonsskatt för tunga fordon och om att utreda möjligheten att införa ett särskilt utformat avgiftssystem för vägar.

Jämför reservation 9 (SD) och 10 (C).

Bakgrund

Fordonsskatt ska betalas enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bl.a. utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. För äldre fordon ska dock fordonsskatt betalas bl.a. utifrån fordonets vikt. Utgångspunkten är att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för ett specifikt fordon som körs en viss genomsnittlig sträcka, oavsett om fordonet drivs med bensin eller dieselbränsle. För att kompensera för att skatten på dieselbränsle är lägre än skatten på bensin, är fordonsskatten högre för de fordon som kan drivas med dieselbränsle.

Koldioxidskatten på drivmedel är det primära styrmedlet för att minska koldioxidutsläppen från fordon, eftersom den skatten har en direkt koppling till fordonets användning. Den koldioxidbaserade fordonsskatten används sedan 2006 som ett komplement och stimulerar till ägande av fordon med låga koldioxidutsläpp.

För fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet tas fordonsskatt ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 117 gram. För fordon som kan drivas med dieselbränsle ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor samt ska ett miljötillägg tas ut. Bränslefaktorn och miljötillägget höjer således fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon.

För fordon som beskattas inom det viktbaserade systemet tas fordonsskatt ut med ett grundbelopp, utifrån fordonets skattevikt, och i förekommande fall även med ett eller flera tilläggsbelopp för varje helt 100 kilogram som fordonets vikt överstiger en viss lägsta vikt. Fordonsskatten är högre för dieseldrivna fordon än bensindrivna.

Den 1 januari 2015 höjdes fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet för flertalet personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Detta gjordes genom att utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut sänktes från 117 gram till 111 gram koldioxid per kilometer samt genom att koldioxidbeloppet höjdes från 20 kronor till 22 kronor. För fordon som är utrustade med teknik för drift

med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, höjdes koldioxidbeloppet från 10 kronor till 11 kronor. Samtidigt höjdes bränslefaktorn som används vid beräkningen av fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon från 2,33 till 2,37.

Fordonsskatten höjdes även för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar i det viktbaserade systemet med ca 11 procent för dieseldrivna fordon och ca 14 procent för övriga fordon.

Fordon som är 30 år eller äldre (s.k. veteranfordon) är inte skattepliktiga.

Bonus-malus för nya lätta bilar (personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar)

Den 1 juli 2018 införs ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Huvudmotivet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp och bonus–malus-systemet kan enligt regeringen komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Bonus–malus-systemet berör endast nya personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar. Den befintliga fordonsflottan påverkas inte av förslaget och får en oförändrad fordonsskatt när bonus–malus-systemet införs.

Bonus–malus-systemet beskrivs ovan i avsnittet Bonus–malus-system.

Eurovinjettdirektivet

Eurovinjettdirektivet (dir. 1999/62/EG) är tillämpligt på fordonsskatter, vägavgifter och vägtullar som tas ut för tunga lastbilar, dvs. lastbilar som inklusive släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 12 ton. Syftet med direktivet är att avlägsna snedvridningar av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna genom en harmonisering av avgiftssystemen för tunga lastbilar. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas. Enligt direktivet kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem.

Sverige är sedan den 1 januari 1998 tillsammans med ett antal andra EU-länder anslutet till Eurovinjettsamarbetet. Det innebär ett gemensamt uttag av tidsbaserade vägavgifter för tunga godstransporter med en totalvikt på minst 12 ton vid användandet av vissa vägar. Vägavgifterna som tas ut inom ramen för samarbetet har införts i Sverige genom lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Genom en ändring av Eurovinjettdirektivet, KOM(2008) 436, har medlemsstaterna möjlighet att i vägtullar för tunga lastbilar integrera ett belopp som motsvarar kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och buller samt kostnaden för den trängsel som andra fordon utsätts för.

Motionerna

I motion 2017/18:945 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7 anförs att införandet av en kilometerskatt skulle innebära en kostnadsökning för skogsbruk, sågverk och träbyggnadsföretag.

I motion 2017/18:1330 av Edward Riedl (M) anförs att införandet av en kilometerskatt skulle vara ett hårt slag mot jobben och den tunga basindustrin i norra Sverige. Motionären anför vidare att det i vårt glesbefolkade land behövs transporter av alla slag och att det inte är ett sätt att förbättra miljön att slå undan benen för jobb och tillväxt. Motionären anför slutligen att ytterligare en skattepåлага för t.ex. den svenska skogsindustrin skulle försämra konkurrenskraften jämfört med andra länder och kosta arbetstillfällen.

I kommittémotion 2017/18:1589 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 föreslås att möjligheten att införa ett system som liknar det tyska MAUT-systemet ska utredas. Motionärerna anför bl.a. att Tyskland sedan ett antal år har ett elektroniskt spårningssystem av tung trafik, som bygger på att alla tunga fordon måste ha transpondrar för att få köra på det tyska vägnätet. Motionärerna anför vidare att man med hjälp av systemet kan kontrollera hur länge ett fordon varit i landet, hur långt det kört och hur många transporter det utfört samt om det följt bestämmelser om kör- och vilotider.

I motion 2017/18:1858 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) föreslås att utredningen om skatt på avstånd ska läggas ned. Motionärerna anför att införandet av en kilometerskatt kommer att straffa ut områden där avstånden är långa och där godståg sällan finns att tillgå. Motionärerna anför vidare att dyrare transporter kommer att drabba konsumenterna och svensk export och innebära ett hårt slag mot jobb och företagande. Motionärerna anför slutligen att även mjölkbönderna och svensk skogsindustri kommer att drabbas negativt.

I motion 2017/18:1964 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M) anför motionärerna att de säger nej till planerna på att införa en kilometerskatt. Motionärerna menar att skatten på jobb och utbildning höjs samtidigt som regeringen straffbeskattar avstånd och transporter. Motionärerna menar vidare att det är ett hårt slag mot Sveriges landsbygd när både bensin- och dieselskatten höjs samtidigt som en flygskatt är på väg att införas och en kilometerskatt inte är utesluten.

I motion 2017/18:2859 av Rickard Nordin (C) föreslås att bestämmelserna om inbetalning av fordonsskatt ska ses över för att underlätta ägarbyten.

I motion 2017/18:3378 av Runar Filper (SD) föreslås att avgiften för vägtrafikskatt ska slopas för rallybilar eftersom de bara får köras på vägarna vid tävlingar och annan sportrelaterad verksamhet. Motionären menar att detta bör gälla även för tävlingsmotorcyklar.

I motion 2017/18:3641 av Betty Malmberg (M) anförs att kilometerskatten riskerar att få allvarliga effekter för företagen utan att det ger några större positiva effekter för klimatet. Motionären anför vidare att många företag,

särskilt inom skogs- och anläggningsindustrierna, som är mycket transportberoende och inte har några alternativa sätt att transportera gods, kommer att tappa i konkurrenskraft.

I partimotion 2017/18:3686 av Annie Lööf (C) yrkande 20 föreslås att det ska utredas hur fordonsskatten för tunga fordon kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet för att öka incitamenten vid inköp av nya lastbilar.

Utskottets ställningstagande

Regeringen tillsatte i april 2015 en utredning för att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas (dir. 2015:47). Regeringen anförde bl.a. att en avståndsbaserad skatt för tung trafik skulle kunna öka möjligheterna till kontroll av tunga vägtransporter och möjligheterna till styrning mot miljövänligare fordon samt bidra till att långväga godstransporter flyttas från lastbilar till tåg och sjöfart. Regeringen anförde vidare att det därför finns skäl att i högre grad internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomin genom att införa en avståndsbaserad skatt för tunga fordon som omfattar utländska och svenska lastbilsåkare som trafikerar de svenska vägarna.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 att ambitionen är att en vägslitageskatt ska införas. I februari 2017 lämnade Vägslitageskattekommittén sitt betänkande Vägs-katt (SOU 2017:11). Regeringen har i budgetpropositionen för 2018 uttalat att man avser att arbeta vidare med ett förslag om en avläsningsbar och från ett regionalpolitiskt perspektiv differentierad vägslitageskatt och att återkomma till riksdagen före mandatperiodens slut.

Frågan om en särskilt utformad vägavgift som liknar den tyska vägavgiften MAUT är enligt utskottet nära förknippad med frågan om utformningen av en vägslitageskatt. Utskottet anser inte att det med anledning av motionerna finns skäl att föregripa bedömningen av vilka styrmedel som kan vara lämpliga i detta avseende eller regeringens fortsatta beredning av en avståndsbaserad vägslitageskatt.

Utskottet är heller inte berett att föreslå en ändring av bestämmelserna om fordonsskatt eller en översyn av fordonsskatten för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner som behandlas i avsnittet i motsvarande delar.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att frågor om trängselskatt ska beslutas på lokal eller regional nivå, om att tills vidare undanta Essingeleden från trängselskatt, om en översyn av trängselskatten i Backaområdet i Göteborg och om att trängselskatt vid Ropsten inte ska införas.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om möjligheten att differentiera trängselskatterna i Stockholm och Göteborg, om en översyn av regelverket och av nivåerna på förseningsavgifterna samt om att undanta elbilar och taxi från trängselskatt.

Jämför reservation 11 (V).

Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i bilagor till lagen. Bilagorna omfattar för närvarande Stockholms och Göteborgs kommuner. I Göteborgs kommun tillämpas bestämmelserna sedan den 1 januari 2013. Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm den 1 augusti 2007. I proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm anges att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

Under försöksperioden med trängselskatt i Stockholm undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När skatten återinfördes stadigvarande behölls undantaget, men begränsades till att gälla under en övergångstid t.o.m. den 31 juli 2012. Miljöbilsundantaget omfattade bilar som drevs med el, gas eller etanol. Under hösten 2008 beslutade riksdagen (bet. 2008/09:SkU6) som ett resultat av den s.k. Stockholmsöverenskommelsen att miljöbilsundantaget skulle upphöra den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. För bilar som var undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan var införda i vägtrafikregistret gällde undantaget fram till den 1 augusti 2012.

Den 1 mars 2014 genomfördes vidare vissa förändringar för att anpassa de svenska reglerna till nya regler i fråga om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta m.m. (bet. 2013/14:TU4 och bet. 2013/14:TU8).

Sedan den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt. Samtidigt infördes regler om att personer som innehar ett särskilt parkeringsstillstånd för rörelsehindrade kan befrias från skatteplikt

för en viss bil samt regler om användningsförbud för en bil där trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats inom föreskriven tid om beloppet uppgår till minst 5 000 kronor och sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats.

I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet i Göteborg. Regeringen anförde därvid följande:

Göteborgs stad och Trafikverket har inkommit med en gemensam hemställan om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg. Hemställan remitterades i september 2014 och två centrala remissinstanser, Skatteverket och Transportstyrelsen, avstyrkte då genomförandet av förslaget. Mot bakgrund av vad som framkom vid den tidigare remitteringen och i syfte att skapa ett bättre beslutsunderlag remitterades i maj 2015 en promemoria framtagen inom Finansdepartementet med dels ett förslag till alternativ lösning för undantag från trängselskatt vad gäller Backaområdet i Göteborg, dels hemställans förslag. Remisstiden gick ut i augusti 2015. Det är angeläget att hitta en lösning på de problem som lyfts fram i hemställan och regeringen avser att snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag. Ändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt.

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att de särskilda bestämmelserna om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg bör träda i kraft så snart som möjligt. Regeringen anförde då att det undantag som föreslagits förutsätter ändringar av de tekniska systemen, bl.a. systemändringar i Transportstyrelsens centrala datasystem och upphandling av och montering av ny utrustning och att det ännu inte är möjligt att säga säkert när detta kan vara klart. Regeringen anförde vidare att förhoppningen är att ändringarna ska kunna träda i kraft i slutet av 2017.

Riksdagen beslutade i oktober 2016 att särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg ska införas (bet. 2016/17:SkU5). Lagändringarna, som träder i kraft den dag som regeringen bestämmer, har ännu inte trätt i kraft.

I propositionen Förändrad trängselskatt i Stockholm för förbättrad tillgänglighet och transportinfrastruktur (prop. 2017/18:74), överlämnad till riksdagen i december 2017, föreslås ett antal förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden. Förslagen innebär bl.a. att ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen ska införas, klockan 6.00–6.29, att skattebeloppen för vissa tidsperioder ska höjas, att trängselskatten ska differentieras på hög- och lågsäsong och att det ska införas höjda skattebelopp för högsäsong. Vidare föreslås att den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska kunna uppgå till högst 135 kronor under högsäsong. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader. Ändringarna i lagen (2004:629) om trängselskatt föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

Motionerna

I motion 2017/18:1 av Caroline Szyber (KD) föreslås att undantag från trängselskatt för att hämta och lämna passagerare vid Ropsten ska införas. Motionären anför att Ropsten är Lidingöbornas i särklass viktigaste bytespunkt för kollektivtrafik. Vidare är infartsparkeringen viktig för att möjliggöra för fler att åka kollektivt in mot Stockholmsregionen samt för att minska miljöbelastningarna och trängseln i Stockholms innerstad.

I motion 2017/18:585 av Caroline Szyber (KD) föreslås att möjligheten att införa ett minimibelopp för fakturering av skattepliktiga passager och vägavgifter ska ses över. Motionären menar att det skulle medföra färre utskick och ett ökat ansvarstagande att betala sin faktura.

I motion 2017/18:734 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2 föreslås att man ska överväga att ersätta fakturan och införa andra miljösmarta och smidiga betalningssystem för trafikanter, såsom t.ex. ett trafikpass, som bilisten är skyldig att skaffa. Motionären föreslår vidare att man ska överväga att omgående införa ett system med en förenklad betalning av trängselskatter och broavgifter där fakturor skickas ut först när summan uppgår till ett visst belopp.

I partimotion 2017/18:1141 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 19 föreslås att regeringen ska återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner, landsting och regioner möjlighet att själva få besluta om införande av trängselavgifter och dess utformning.

I motion 2017/18:1838 av Teres Lindberg (S) framhålls att beslutsfattande i regionerna skulle kunna få många goda effekter och att regeringen därför bör se över möjligheten att låta regionerna få betydande bestämmanderätt över trängselskatters utformning och intäkter.

I motion 2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3 föreslås att taxi ska undantas från trängselskatt. Motionären anför att taxi har en viktig roll att spela för den moderna kollektivtrafikens utveckling och är en förutsättning för att kollektivtrafikbranschen ska lyckas attrahera ett stort antal privatbilister.

I motion 2017/18:3176 av Erik Ottoson (M) föreslås att möjligheten att reducera avgiften vid försenad inbetalning av trängselskatt ska utredas. Motionären menar att det framstår som oskäligt att en bilist som gör en enkel passage och ska betala 10 kronor i avgift påförs 500 kronor i förseningsavgift om fakturan inte är betald i tid.

I motion 2017/18:3286 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att möjligheten att undanta Essingeleden från avgiftsbeläggning tills Förbifart Stockholm är färdigställd ska ses över. Motionären anför att avgiftsbeläggningen av Essingeleden innan Förbifart Stockholm är färdigställd innebär att många tvingas in på en avgiftsbelagd väg, trots att de inte vill in i Stockholm utan bara passera.

I motion 2017/18:3302 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att nivåerna på förseningsavgifterna för trängselskatten ska ses över. Motionären anför att

förseningsavgiften inte står i proportion till trängselavgiften som ska betalas, vilket undergräver förtroendet för trängselskattesystemet.

I motion 2017/18:3305 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att det s.k. Backaundantaget ska ses över och processen skyndas på så att även Backaborna får tillgång till vägnätet.

I motion 2017/18:3320 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3 föreslås att regelverket ska ses över så att beloppet uppgår till minst 100 kronor innan räkningen för en trängselavgift eller broavgift skickas ut. Vidare bör antalet fakturatillfällen begränsas för att underlätta för företag med många fordon. Slutligen föreslås att den höga förseningsavgiften om 500 kronor vid försenad betalning ska ses över och ersättas med en mer rimlig avgift.

I motion 2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 föreslås att elbilar ska undantas från skyldigheten att betala eventuella trängselavgifter.

I motion 2017/18:3460 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) föreslås att bestämmelserna om trängselskatt för boende i Ropsten och på Lidingö ska ses över. Motionärerna anför att Ropsten är den kollektivtrafikhållplats och stora knutpunkt som är närmast och mest naturlig för många Lidingöbor att parkera vid. Motionärerna anför vidare att även de som parkerar bilen vid Ropsten för att åka kollektivt tvingas betala trängselskatt, vilket medför att incitamenten att åka kollektivt in till Stockholms innerstad minskar.

I kommittémotion 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 37 föreslås att möjligheterna att differentiera trängselskatterna i Stockholm och Göteborg i syfte att gynna miljövänliga fordon ska ses över. Motionärerna menar att ett sådant system kan bidra till att minska luftföroreningarna i städerna.

Utskottets ställningstagande

Regeringen bedömde i budgetpropositionen för 2016 att ett undantag från trängselskatt borde införas i Backaområdet i Göteborg och uttalade att man avsåg att snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag. Riksdagen beslutade i oktober 2016 efter förslag från regeringen att särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg ska införas (bet. 2016/17:SkU5). Lagändringarna, som träder i kraft den dag som regeringen bestämmer, har ännu inte trätt i kraft. Regeringen uttalade i propositionen att undantaget förutsätter ändringar av de tekniska systemen, bl.a. systemändringar i Transportstyrelsens centrala datasystem och upphandling och montering av ny utrustning. Regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2017 att det ännu inte var möjligt att säga säkert när detta kan vara klart.

Utskottet, som utgår från att arbetet fortskrider i den angivna riktningen, ser inte något behov av att rikta ett tillkännagivande till regeringen om en översyn av det s.k. Backaundantaget.

Sedan den 1 januari 2011 kan riksdagen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till

att reglera trafikförhållanden i kommunen. 2011 års vägtullsutredning har bl.a. analyserat förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen har också tagit ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten och till vilket organ delegationen bör ges. Vidare har utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning analyserats. Utredningen överlämnade i februari 2013 sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Motionsförslagen om att kommuner ska kunna besluta om trängselskatt och utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning är föremål för överväganden inom Regeringskansliet med anledning av vägtullsutredningens förslag.

Utskottet anser att beredningen av utredningens förslag inte bör föregripas. Utskottet är heller inte berett att ta initiativ till differentierade trängselskatter.

I samband med förslaget att införa trängselskatt på Essingeleden gjorde regeringen bedömningen att det fanns skäl att införa trängselskatt för passage över Essingeleden redan fr.o.m. 2016, dvs. innan Förbifart Stockholm öppnas. I Trafikverkets underlagsrapport anges bl.a. att motiven för att införa en trängselskatt på Essingeleden redan innan Förbifart Stockholm öppnas är att Essingeleden är hårt belastad med mycket trängsel och köer som följd. Köerna på Essingeleden växer ut i trafiksystemet och påverkar en stor del av det centrala vägnätet. En trängselskatt på Essingeleden vid Fredhäll innan Förbifart Stockholm öppnar skulle tillsammans med den föreslagna höjningen av trängselskatten innebära en minskning av trafiken på Essingeleden med ca 10 till 15 procent och i Stockholms innerstad med ca 9 procent när trängseln är som störst. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och uttalade att Essingeleden är hårt trafikbelastad och att det i propositionen redovisats goda skäl för att införa trängselskatt på Essingeleden redan fr.o.m. 2016.

Utskottet har inte någon anledning att ändra sitt ställningstagande.

I fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm när Norra länken i olika delar färdigställs konstaterade utskottet nyligen att regeringens förslag har föregåtts av ingående analyser av olika tänkbara scenarier i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm (bet. 2016/17:SkU24). Utskottet utgick vidare från att regeringen noga följer hur trafikmönstren utvecklas och överväger om ändringar behöver genomföras.

Utskottet vidhåller sitt ställningstagande.

Miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte, dvs. att leda till minskad trängsel.

Utskottet anser att fordonsskatten och drivmedelsskatten är lämpligare styrmedel än trängselskatten för att gynna miljöbilar.

I samband med att trängselskatten infördes 2007 delade utskottet regeringens uppfattning att taxibilar ska betala trängselskatt (bet 2006/07:SkU19 s. 13). Utskottet anförde bl.a. att även om taxi kan sägas vara

en del av kollektivtrafiken, skiljer sig taxi till sin karaktär från den kollektivtrafik som utförs med buss – en buss utgör i regel ersättning för ett flertal bilar. Utskottet uttalade vidare att taxibilar ofta bara transporterar en eller ett par personer i taget och att den trängsel och de föroreningar som orsakas av taxi därmed inte är mindre än vad som skulle ha orsakats av de bilresor som ersätts. Utskottet framhöll också att ett undantag från trängselskatt för taxibilar skulle medföra viss snedvridning av konkurrensen i förhållande till bl.a. bilbudsnäringsen samt att minskad trängsel och utbyggd väginfrastruktur dessutom kommer taxinäringen till godo.

Utskottet är inte berett att ompröva sitt ställningstagande och avstyrker motionsförslaget.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner som behandlas i avsnittet i motsvarande delar.

Kemikalieskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen ska genomföra en utvärdering av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

Riksdagen avslår motionsförslagen om en reformerad kemikalieskatt och om att kemikalieskatten ska avskaffas.

Jämför reservation 12 (SD).

Bakgrund

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik infördes den 1 april 2017. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö, med särskilt fokus på barn och unga. Regeringen uttalade vidare att kemiska ämnen i varor i dag är betydligt sämre reglerade än ämnena i sig eller deras användning i kemiska produkter. Allmänna övergripande regelverk som produktsäkerhetslagen går i första hand att tillämpa på akuta hälsorisker, men inte på effekter som orsakas av exponering för ett stort antal varor under en längre tidsperiod. Dagens förbud och begränsningar kommer inte åt många av de risker som är förenade med farliga kemikalier i konsumentvaror och regeringen ansåg därför att det fanns ett kvarvarande behov av ytterligare styrning. Särskilt saknas styrmedel som kan styra bort hela grupper av farliga ämnen med liknande kemisk struktur från marknaden utan att varje enskilt ämne behöver utredas i detalj.

Kemikalieskatteutredningen fick i uppdrag att analysera behovet av nya ekonomiska styrmedel på kemikalieområdet och, om behov av sådana styrmedel bedömdes finnas, föreslå vilken typ av ekonomiskt styrmedel som har bäst förutsättningar att vara verkningsfullt och kostnadseffektivt.

Huvudmotivet för dessa ekonomiska styrmedel skulle enligt utredningens kommittédirektiv vara att minska förekomsten av eller risken för exponering och spridning av miljö- och hälsofarliga ämnen från olika varugrupper. Kemikalieskatteutredningen redovisade sitt uppdrag den 30 mars 2015 i betänkandet Kemikalieskatt – Skatt på vissa konsumentvaror som innehåller kemikalier (SOU 2015:30). Utredningen valde att ta fram förslag som minskar förekomsten av farliga ämnen i människors hemmiljö. Detta motiverades i betänkandet med att studier har visat att vanliga källor till farliga ämnen i människors hemmiljö är flamskyddsmedel i elektronik, t.ex. i tv-apparater, datorer och telefoner.

Skatten på viss elektronik har enligt utredningen utformats så att varor som ofta används i hemmiljö och därmed orsakar risk för att vissa farliga ämnen tillförs människors hemmiljö ska beskattas. De varor som omfattas av skatteplikt definieras med hjälp av tulltaxans indelning i KN-nummer. Spisar, mikrovågsugnar, kylskåp, frysskåp, diskmaskiner, tvättmaskiner, torktumlare, datorer, bärbara datorer, läsplattor, dammsugare, mobiltelefoner, vanliga telefoner, trådlösa telefoner, routrar, trådlösa nätverk, cd-spelare, dvd-spelare, radioapparater, tv-apparater, tv-dioder, dataskärmar samt spelkonsoler är exempel på varor som omfattas.

Skatten uppgår till 8 kronor per kilo för vitvaror och 120 kronor per kilo för övrig elektronik. Det maximala skattebeloppet uppgår till 320 kronor per vara. Skattskyldig är den som yrkesmässigt tillverkar, för in, tar emot eller importerar de aktuella varorna. Försäljning från utländska säljare till svenska konsumenter beskattas inte och det finns möjlighet till avdrag för skatt med 50 procent för den elektronik som inte innehåller additiva föreningar av brom, klor eller fosfor.

För elektronik som inte innehåller nämnda additiva föreningar och inte heller reaktivt tillsatta brom- eller klorföreningar medges i stället avdrag med 75 procent. Skatten är enligt utredningen utformad på så sätt att samtliga elektronikvaror inom vissa avgränsade grupper blir skattepliktiga och den skattskyldige ges möjlighet till skatteavdrag om han eller hon kan visa att vissa ämnen inte förekommer i varan. Eftersom all elektronik innehåller mer eller mindre farliga kemikalier är det inte möjligt att göra avdrag för hela skatten.

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att skatten och dess utformning bör ses över och uppdateras med jämna mellanrum. Regeringen anförde att den föreslagna lagen är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst och att kemikalieområdet är ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Nya mätmetoder utvecklas och kunskapsdomen om hur olika kemikalier påverkar vår kropp och hälsa går framåt. Samtidigt utvecklas ständigt nya kemikalier som börjar användas i olika konsumentprodukter.

Motionerna

I motion 2017/18:292 av Niclas Malmberg (MP) föreslås att regeringen ska återkomma med förslag på en reformerad kemikalieskatt som omfattar direktimport av elektronik.

I kommittémotion 2017/18:3295 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 2 föreslås att effekterna av den nya kemikalieskatten ska utredas före utgången av 2018.

I kommittémotion 2017/18:3724 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 5 föreslås att de samhällsekonomiska effekterna av kemikalieskatten ska utvärderas.

I motion 2017/18:3902 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkandena 3 och 4 föreslås att kemikalieskatten ska avskaffas och att det ska utredas hur en ny kemikalieskatt kan utformas för att bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier. Motionärerna menar att skatten är svår att motivera från ett miljöperspektiv och att den fungerar som en straffskatt på hemelektronik utan att bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier.

Utskottets ställningstagande

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik infördes den 1 april 2017. Utskottet delade regeringens bedömning att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö och att den inte kan hanteras inom ramen för det befintliga regelverket.

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att den föreslagna skatten kommer att kunna uppnå sitt syfte och samtidigt vara rättssäker. Regeringen ansåg vidare att det finns skäl att beskatta skadliga kemikalier i sådan elektronik som förekommer i människors hemmiljö och att den konstruktion som har föreslagits bedöms lämplig utifrån skattens syfte.

Utskottet tillstyrkte förslaget och ser inte nu något skäl att ompröva sitt ställningstagande eller förorda ytterligare förändringar på området. Utskottet avstyrker därmed motionsförslagen om att kemikalieskatten ska avskaffas och om att en kemikalieskatt med en annan utformning ska införas.

Lagen om kemikalieskatt är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst. Kemikalieområdet är emellertid ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Regeringen gjorde i budgetpropositionen för 2017 bedömningen att skatten och dess utformning bör ses över och uppdateras med jämna mellanrum. Utskottet anser att det är angeläget att regeringen följer utvecklingen på området och att det görs en utvärdering av samhällsekonomiska och andra effekter av kemikalieskatten.

Utskottet föreslår därför med bifall till motionsyrkandena om en utvärdering av de samhällsekonomiska effekterna av kemikalieskatten att riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att genomföra en utvärdering av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

Alkoholskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om inrättande av depåer för tullfria varor, om lägre skatt för mikrobryggerier, om att utreda möjligheten att införa differentierade alkoholskatter, om en översyn av införselkvoterna och om sänkta införselkvoter.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att införa straff- eller skatterättsligt ansvar för bussbolag eller busschaufförer och om en översyn av skatteeffekterna på inhemsk spritkonsumtion respektive spritkonsumtion genom införsel och om hur mycket alkohol som får föras in i landet för personligt bruk.

Jämför reservation 13 (M).

Bakgrund

Beskattningsreglerna för alkoholvaror är EU-harmoniserade, och de gemensamma reglerna finns i direktiv 2008/118/EG, det s.k. punktskattedirektivet. Punktskattedirektivet ligger till grund för beskattningsförfarandet i lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Enligt direktiven 92/84/EEG om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker och 92/83/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker gäller bl.a. följande skattesatser inom EU.

Minimiskattesatsen på öl är 1,87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. För att en dryck ska betraktas som öl ska alkoholhalten överstiga 0,5 volymprocent. Medlemsländerna får tillämpa reducerade skattesatser för öl som har en alkoholhalt om högst 2,8 volymprocent. Medlemsstaterna får också tillämpa nedsatt skattesats på öl bryggt av små bryggerier med en begränsad produktion.

Med vin avses jästa drycker av druvor med en alkoholhalt om 1,2–15 volymprocent samt på samma sätt framställda drycker med en alkoholhalt om 16–18 volymprocent under förutsättning att dryckerna inte innehåller några tillsatser. Skatt på vin ska tas ut med ett fast belopp per hektoliter dryck. Minimiskattesatsen på vin är 0 euro. Det innebär att medlemsländerna måste ha en beskattningsordning, men samtidigt finns inte någon skyldighet att ta ut skatt. En reducerad skattesats får tillämpas för vin med en alkoholhalt om högst 8,5 volymprocent. Andra jästa drycker än vin och öl med en alkoholstyrka över 1,2 men inte 10 volymprocent eller över 10 men inte 15 volymprocent och vars alkohol helt härrör från jäsningsprocessen ska beskattas med samma skattenivå som vin.

En mellanprodukt är en dryck som är baserad på vin men som inte faller under definitionen av vin (t.ex. portvin och sherry). Skatt ska tas ut med ett fast belopp för varje hektoliter dryck. Minimiskattesatsen är 45 euro per hektoliter, vilket svarar mot drygt 4 kronor per liter. Medlemsländerna får

införa en reducerad skattesats för mellanprodukter med en alkoholhalt om högst 15 volymprocent. Den ordinarie skattesatsen får då reduceras med högst 40 procent.

Skatt ska tas ut på etylalkohol och spritdrycker. Minimiskattesatsen är 550 euro per hektoliter ren alkohol. Detta svarar mot ca 52 kronor per liter ren alkohol. För sprit finns i direktiven en bestämmelse som säger att medlemsländer som vid utgången av 1992 tillämpat en skattesats om högst 1 000 euro per hektoliter ren alkohol inte får sänka skattesatsen. Bestämmelsen anger också att länder som har en skattesats som överstiger 1 000 euro inte får sänka den till ett mindre belopp än 1 000 euro. Enligt artikel 8 i direktiv 92/84/EEG ska rådet regelbundet på grundval av en rapport och, vid behov, ett förslag från kommissionen granska de skattesatser som fastställts och enhälligt efter samråd med Europaparlamentet vidta nödvändiga åtgärder.

Kommissionen lämnade i maj 2004 en rapport om funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på alkoholskatteområdet. Eftersom det inte har varit möjligt att få majoritet inom kommissionen för ett förslag om positiv minimiskattesats på vin innehöll rapporten inga direktivändringsförslag på alkoholskatteområdet (tolv medlemsstater har nollskattesats på vin). Kommissionens avsikt var att rapporten skulle leda till en bred debatt i rådet, Europaparlamentet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén.

Vid Ekofinrådets möte i december 2004 beslutades, på svenskt initiativ, att Ständiga representanternas kommitté (Coreper) och den berörda rådsarbetsgruppen skulle behandla rapporten i syfte att identifiera frågor som sedan kunde diskuteras i rådet. Rådsarbetsgruppen behandlade rapporten på sitt möte i februari 2005. År 2005 beslutade rådet att uppmana kommissionen att presentera ett förslag till höjning av minimiskatterna på alkohol utformat så att höjningen kompenserar för inflationen sedan minimivåerna infördes 1993. Detta beslut kom till stånd efter stora ansträngningar av bl.a. Sverige. Förslaget skulle innehålla möjligheter till övergångsordningar och undantag.

Kommissionen lämnade i september 2006 ett förslag om inflationsuppräkning av minimiskatterna på alkohol inom EU med 31 procent från 1993. Förslaget avsåg öl, andra jästa drycker än vin och öl, mellanklassprodukter (starkvin) och etylalkohol (sprit). Skattesatsen för vin är 0 procent och kan således inte höjas med en faktor för inflationen. Höjningen om 31 procent medför i praktiken mycket små förändringar av de skatter som medlemsstaterna faktiskt tar ut. Förslaget behandlades vid Ekofinrådets möten i november 2006. Vid Ekofinrådets möte den 28 november 2006 fanns det ett kompromissförslag om att höja minimiskatterna med 4,5 procent. Enighet kunde inte nås, och rådet gav vid mötet kommissionen i uppdrag att göra en fullständig studie av beskattningen av alkohol. En studie om eventuella förändringar av minimiskatterna och skattestrukturen på alkohol gjord av London Economics på uppdrag av generaldirektoratet för skatter och tullar lämnades i maj 2010.

Försäljning i exportbutiker

Den 1 juli 1999 upphörde den skattefria försäljningen (s.k. taxfreeförsäljning) inom EU. Skattefria alkoholdrycker och tobaksvaror kan fortfarande säljas till resenärer som ska resa till en destination utanför EU. Detta regleras i lagen (1999:445) om exportbutiker. En resande till ett tredjeland får köpa 200 cigaretter eller 100 cigariller eller 50 cigarrer eller 250 gram röktnobak eller en proportionell blandning av dessa tobaksvaror. Dessutom får han eller hon köpa 1 liter spritdryck eller 2 liter starkvin, 2 liter vin och 2 liter starköl.

Enligt rådets direktiv 2007/74/EEG om undantag från mervärdesskatt och punktskatt på varor som införs av resande från tredjeländer kan skattefria varor föras in skattefritt i Sverige från ett tredjeland. Direktivet är införlivat genom lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import. En resande från ett tredjeland kan föra in 200 cigaretter eller 100 cigariller eller 50 cigarrer eller 250 gram röktnobak eller en proportionell blandning av dessa tobaksvaror. Dessutom får han eller hon föra in 1 liter spritdryck eller 2 liter starkvin, 4 liter vin och 16 liter starköl. Den som inte fyllt 20 år får dock inte föra in alkoholdrycker, och den som inte fyllt 18 år får inte föra in tobaksvaror.

Av punktskattedirektivet följer att alkoholdrycker som säljs för konsumtion i Sverige ska beskattas i Sverige med svensk alkoholskatt. Ankomsthandel med varor som beskattas med svensk alkoholskatt är således i och för sig förenlig med unionsrätten. Enligt unionsrätten är det möjligt att beskattat sälja alla förekommande varor vid både avresa och ankomst för resande inom EU. Ankomsthandel med obeskattade varor kräver däremot förändringar av EU:s bestämmelser om punktskatt och mervärdesskatt på alkoholdrycker, dvs. åtgärder på unionsnivå. Det gäller oavsett om resenärerna kommer från ett annat land inom EU eller från ett tredjeland. I de svenska exportbutikerna kan resenärer beskattat köpa samtliga varor utom alkohol. För tredjelandsresenärer är det som framgått möjligt att i svenska exportbutiker köpa alkohol och tobak skattefritt vid avresan.

Gällande svenska bestämmelser

Lagen (1994:1564) om alkoholskatt omfattar skatt på öl, vin och andra jästa drycker, mellanklassprodukter samt etylalkohol som tillverkas här i landet, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importeras från ett tredjeland.

Punktskatten på öl, vin, andra jästa drycker än vin och öl samt mellanklassprodukter höjdes den 1 januari 2017 med 4 procent och på sprit med 1 procent.

Skattesatser för alkohol (1 januari 2018)

Volymprocent	Skattesats/liter
Öl	
Över 0,5, högst 2,8	0 kronor
Över 2,8	2 kronor 2 öre för varje volymprocent
Vin och andra jästa drycker än vin och öl	
Över 1,2, högst 2,25	0 kronor
Över 2,25, högst 4,5	9 kronor 19 öre
Över 4,5, högst 7	13 kronor 58 öre
Över 7, högst 8,5	18 kronor 69 öre
Över 8,5, högst 15	26 kronor 18 öre
Över 15, högst 18	52 kronor 79 öre (Denna skatteklass och skattesats gäller enbart vin.)
Mellanklassprodukter	
Högst 15	32 kronor 99 öre
Över 15, högst 22	54 kronor 79 öre
Etylalkohol	516 kronor 59 öre per liter ren alkohol

Källa: 2–6 §§ lagen (1994:1564) om alkoholskatt.

Motionerna

I motion 2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M) yrkande 1 föreslås en översyn av hur mycket alkohol som får föras in i landet för personligt bruk. Motionärerna menar att vad som utgör personligt bruk inte är tillräckligt preciserat, att domstolspraxis har glidit iväg och att beviskraven för vad som utgör alkohol avsedd för personligt bruk har blivit låga.

I motion 2017/18:1286 av Finn Bengtsson (M) föreslås en översyn av framtida skatteeffekter på inhemsk spritkonsumtion respektive spritkonsumtion genom införsel utifrån.

I motion 2017/18:1898 av Finn Bengtsson (M) yrkandena 1 och 2 föreslås en översyn av hur mycket alkohol som får föras in i landet för personligt bruk. Motionärerna menar att vad som utgör personligt bruk inte är tillräckligt preciserat, att domstolspraxis har glidit iväg och att beviskraven för vad som utgör alkohol avsedd för personligt bruk har blivit låga. Motionären föreslår vidare att bussbolagens eller busschaufförernas ansvar för herrelös alkohol på bussar ska förstärkas genom att införa ett straff- eller skatterättsligt ansvar.

I motion 2017/18:2325 av Cecilia Widegren (M) föreslås att Sverige ska se hur man kan genomföra EU-förordningen om differentierade alkoholskatter och också göra en jämförelse med länder inom EU som i dag har differentierade skatter. Motionären menar att ett sätt att möta framtidens utmaningar och skapa en mer levande landsbygd är att ge fler lokala producenter en reell möjlighet att växa och utöka sin verksamhet med hjälp av differentierad alkoholskatt och tillåtelse till gårdsförsäljning.

I motion 2017/18:2411 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) föreslås att regeringen ska utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för småbryggerier. Motionärerna menar att trots en stark efterfrågan på produkterna från de små lokala bryggerierna är lönsamheten ett problem för många av dessa bryggerier.

I motion 2017/18:2558 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M) föreslås att en depå för tullfria varor ska införas för att varor inte ska behöva fraktas fram och tillbaka för att bli skattefria. Enligt motionären skulle det innebära både miljövinster och ekonomiska vinster.

I motion 2017/18:2685 av Elin Lundgren (S) anförs att Sverige ska driva frågan om sänkta införselnivåer av alkohol inom EU.

I kommittémotion 2017/18:3295 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 3 förslås en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan instämma i att det är ett onödigt och miljöbelastande transportarbete att flyga alkoholvaror fram och tillbaka för att åstadkomma en befrielse från svensk punkt- och mervärdesskatt. Gemenskapsrätten medger dock inte att medlemsstaterna undantar varor vid ankomstförsäljning från punkt- och mervärdesskatt. Utskottet sympatiserar med motionärens intentioner, men bedömer att det inte heller är förenligt med gemenskapsrätten att skattefria varor ska kunna beställas vid utresan för att vid återkomsten hämtas ut och konsumeras i Sverige.

Utskottet har vid flera tillfällen avstyrkt motsvarande förslag om att regeringen ska driva frågan om att förändra unionsrätten för att tillåta ankomsthandel med alkohol (bet. 2016/17:SkU24). Utskottet ansåg att ett sådant agerande skulle vara motsägelsefullt och att Sverige inte bör göra avsteg från den restriktiva hållning som vi i övrigt intar på EU-nivå i frågor om alkoholbeskattnig. Utskottet ansåg också att Systembolagets försäljningsmonopol bör upprätthållas.

Utskottet ser inte heller nu någon anledning att ändra sin ståndpunkt.

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa differentierade alkoholskatter, t.ex. nedsatta skattesatser på öl bryggt av oberoende små bryggerier. Utskottet har tidigare avstyrkt motsvarande förslag om att regeringen bör utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för småbryggerier (bet. 2016/17:SkU24). Utskottet vidhöll, mot bakgrund av folkhälsoskäl och den därmed restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning.

Utskottet ser inte heller nu något skäl att ändra sitt ställningstagande och anser att det därför inte heller finns någon anledning att utreda möjligheten att införa differentierade alkoholskatter.

Beskattningen av alkohol innebär en avvägning mellan behovet av att minimera alkoholens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Utskottet utgår från att regeringen följer hur alkoholkonsumtionen förändras i samband med att alkoholskatterna höjs och beaktar de beteendeeffekter som skatteförändringarna kan ge upphov till.

Utskottet anser inte att ett särskilt tillkännagivande från riksdagen behövs i frågan.

När det gäller frågan om införselkvoter svarade folkhälsoministern Gabriel Wikström bl.a. följande på fråga 2016/17:469 av Eva Lindh (S) Införsel av alkohol i december 2016:

De så kallade införselkvoter som refereras till i frågan är i själva verket referensnivåer för privat införsel av alkohol. Dessa anges i punktskattedirektivet (rådets direktiv 2008/118/EG). Det är helt riktigt att de referensnivåer som anges i direktivet innebär att personer kan föra in en inte obetydlig mängd alkohol i Sverige. Regeringen anser att en sänkning av referensnivåerna skulle kunna underlätta arbetet mot illegal hantering av alkohol eftersom dessa utgör ledning för bevisningen om personer för in stora mängder alkohol som kan misstänkas vara avsedda för annat än privat bruk. Regeringen bedömer dock att det i dagsläget inte finns tillräckligt stöd bland EU:s medlemsländer för att förändra dessa referensnivåer.

Det hindrar dock inte Sverige från att agera. Som Eva Lindh nämner, har Tullverket, Polismyndigheten, Ekobrottsmyndigheten och Skatteverket i uppdrag att analysera hur samverkan dem emellan kan förbättras för att förhindra illegal hantering av punktskattepliktiga varor. Uppdraget ska redovisas till regeringen i oktober 2017.

Samtidigt som vi inte ska underskatta denna problematik, ska vi heller inte överskatta den. Under 2015 uppgick den totala alkoholkonsumtionen i Sverige till 9,17 liter ren alkohol per invånare 15 år och äldre. Den smugglade alkoholen stod för 0,50 liter, vilket kan jämföras med 0,47 liter 2014. Smugglingen står alltså för en mycket liten del av den totala alkoholkonsumtionen.

Att skydda barn och unga från alkoholens skadeverkningar är grundbulten i det alkoholförebyggande arbetet. Därför är det väldigt glädjande att ungdomars alkoholbruk minskar och denna positiva utveckling fortsätter även 2016. När ungdomar tillfrågas var den alkohol de druckit kommer ifrån så anger de allra flesta att den kommer från Systembolaget. Samtidigt vet vi att Systembolagets ålderskontroll fungerar väl. Därför är det fortsatt viktigt att minska ungdomars tillgång till alkohol genom att arbeta gentemot föräldrar, äldre syskon och kamrater.

Ekonomisk vinst är drivkraften bakom den alkoholrelaterade brottsligheten. Det är inte ungdomarna som bär denna verksamhet utan här har vi alla ett ansvar.

Med hänsyn till det anförda är utskottet inte berett att förorda om en översyn eller en förändring av införselkvoterna av alkohol. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden som behandlas i avsnittet.

Tobaksskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att en prishöjning på tobak ska utredas och om att skatten på snus ska sänkas.

Bakgrund

Tobaksskatt ska betalas för tobaksvaror som tillverkas i Sverige, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importeras från ett land utanför EU.

Rådets direktiv 2011/64/EU, tobaksskattedirektivet, tillämpas sedan den 1 januari 2011. Direktivet omfattar tobaksvaror, dvs. i huvudsak cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak. Enligt direktivet är det vägda genomsnittliga detaljhandelspriset på cigaretter utgångspunkten för EU:s minimikrav på punktskatt och för att mäta den särskilda punktskattens betydelse inom den totala skattebelastningen.

Styckeskatten på cigaretter ska fr.o.m. den 1 januari 2014 enligt direktivet vara mellan 7,5 och 76,5 procent av den totala skattebelastningen. Den totala tobaksskatten på cigaretter ska uppgå till minst 90 euro per 1 000 cigaretter samt utgöra minst 60 procent av detaljhandelspriset. Medlemsstater som tar ut en punktskatt på minst 115 euro per 1 000 cigaretter behöver inte uppfylla 60-procentskravet. För cigaretter och cigariller ska skatten uppgå till minst 5 procent av detaljhandelspriset eller 12 euro per 1 000 stycken eller per kilo, för finskuren tobak avsedd för rullning av cigaretter ska skatten uppgå till minst 46 procent av detaljhandelspriset eller 54 euro per kilo och för annan röktobak ska skatten uppgå till minst 20 procent av detaljhandelspriset eller 22 euro per kilo.

Riksdagen (bet. 2010/11:SkU11) har anpassat bestämmelserna i lagen (1994:1563) om tobaksskatt till det ändrade tobaksskattedirektivet. Anpassningen innebär en övergång till en så stor andel styckeskatt som möjligt inom ramen för en oförändrad punktskatt. Riksdagen beslutade samtidigt att för kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår ska en årlig omräkning av tobaksskattesatserna som motsvarar den allmänna prisutvecklingen göras för samtliga tobaksprodukter.

Principerna för beskattningen av tobaksvaror skiljer sig mellan de olika produkterna. Snus, röktobak och tuggtobak beskattas per viktenhet medan cigarrer och cigariller beskattas med en styckeskatt. Skatten på cigaretter består av två komponenter: en fast styckeskatt per cigarett och en procentandel av detaljhandelspriset inklusive moms.

Riksdagen höjde tobaksskatten den 1 januari 2008 och på nytt den 1 januari 2012 (bet. 2011/12:FiU1, yttr. 2011/12:SkU1y). Vid denna höjning höjdes skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak och tuggtobak med drygt 7 procent och på snus med knappt 11 procent. Höjningarna beaktade även den

förändring i konsumentprisindex (KPI) som skulle ha medfört en omräkning av skattesatserna den 1 januari 2012. Skatten höjdes på nytt den 1 januari 2015 med 6 procent på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak och tuggtobak samt med 12 procent på snus. Höjningen inkluderade även den årliga indexomräkningen enligt den allmänna prisutvecklingen.

Enligt förordningen (2017:1022) om fastställande av omräknade belopp för tobaksskatt för 2018 gäller följande skattesatser för tobak fr.o.m. den 1 januari 2018:

Skattesatser för tobak (1 januari 2018)

Cigaretter	Cigarrer/ cigariller	Röktobak	Snus	Tuggtobak
1,54 kr/styck*	1,36 kr/styck	1 884 kr/kilo	442 kr/kilo	487 kr/kilo

* Därutöver ska skatt betalas med 1 procent av detaljhandelspriset.

Källa: 2, 8 och 35 §§ lagen (1994:1563) om tobaksskatt.

Motionerna

I motion 2017/18:242 av Solveig Zander (C) yrkande 4 föreslås att ett högre pris på tobak ska utredas.

I motion 2017/18:3884 av Martin Kinnunen (SD) yrkande 3 föreslås att skatten på snus ska sänkas. Motionären menar att skatten på snus borde sättas utifrån tillgänglig forskning om hälsoaspekter och nikotinmängd.

Utskottets ställningstagande

Beskattningen av tobak innebär en avvägning mellan behovet av att minimera tobakens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Tobaksskatten höjdes senast den 1 januari 2015. Sedan 2012 sker en årlig omräkning av tobaksskattesatserna som motsvarar den allmänna prisutvecklingen.

Utskottet har nyligen avstyrkt motsvarande yrkande om en förändring av beskattningen av snus (bet. 2016/17:SkU24). Utskottet sympatiserade i och för sig med tanken på att stimulera användare att gå över till mindre hälsovådliga tobaksprodukter, men var tveksamt till ett system där skatten är beroende av tobaksprodukternas relativa skadlighet. Utskottet ansåg vidare att beskattningen av tobak var väl avvägd och att det därför inte fanns anledning att förändra relationen i skattesatserna mellan snus och cigaretter. Utskottet har inte skäl att ompröva sitt ställningstagande.

Utskottet har vidare nyligen avstyrkt motsvarande yrkande om att höja tobaksskatten (yttr. 2017/18:SkU1y). Utskottet ser inte heller nu någon anledning att förorda ytterligare höjningar.

Utskottet avstyrker därmed motionerna i motsvarande delar.

Flygskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att ingå bilaterala avtal om flygskatt och om att införa en europeisk flygskatt.

Jämför reservation 14 (L).

Bakgrund

Utsläpp från utrikes flygtransporter ingår för närvarande inte i ländernas åtagande under Kyotoprotokollet.

Chicagokonventionen från 1944 tillämpas för internationell civil luftfart. Konventionen förbjuder parter att beskatta flygbränsle som medförs ombord på luftfartyg. Beskattning av flygbränsle för internationell luftfart förbjuds även i en mängd bilaterala luftfartsavtal och enligt den internationella luftfartsorganisationens ICAO:s policy. Policyn är dock under översyn.

Energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) lägger fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjlig för nationell luftfart samt för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om bilateralt avtal ingåtts om detta. Flygbränsle för kommersiellt ändamål är i dag undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning.

Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle som används för privat ändamål (bet. 2007/08:SkU28). Enligt regeringens klimatproposition (prop. 2008/09:162) har Sverige och EU, inom ramen för ICAO, verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand. ICAO har hittills inte kunnat enas om att vidta några konkreta åtgärder.

ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter eller handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredjeland. Europas 42 stater, medlemsstaterna i EU och i Ecac, dvs. Europeiska civila luftfartskonferensen, reserverade sig mot beslutet.

En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Flyget omfattas av utsläppshandeln fr.o.m. 2012, och inledningsvis omfattades såväl flygning inom EU som till och från EU.

ICAO antog vid sin 38:e session i Montreal i oktober 2013 en resolution om att vid sin nästa session 2016 anta en global marknadsmekanism för att minska utsläppen från flyget. Mekanismen ska gälla från 2020. EU har därefter beslutat att utsläppshandeln bara ska gälla flyg som flyger helt inom EU, samtidigt som ICAO försöker förhandla fram ett internationellt avtal till 2016 som är tänkt att träda i kraft 2020.

På sikt ska EU:s utsläppshandel även omfatta andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Kommissionen har aviserat åtgärder för att i ett första skede reglera utsläppen från kväveoxider.

Regeringen tillsatte i november 2015 en utredning som fick i uppdrag att analysera hur en skatt på flygresor kan utformas (dir. 2015:106). Syftet är att flygets klimatpåverkan ska minska, vilket kan bidra till att nå miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Genom en skatt på flygresor kan flyget i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader. Skatten bör uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp och mindre klimatpåverkan. Skatten bör också uppmuntra flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan. Skattens utformning ska samverka med de närings-, transport- och regionalpolitiska målen om bl.a. jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft i alla delar av landet. Utredningen överlämnade sitt betänkande En svensk flygskatt (SOU 2016:83) den 30 november 2016.

En ny flygskatt

En punktskatt på flygresor införs fr.o.m. den 1 april 2018. I budgetpropositionen för 2018 anförde regeringen bl.a. att genom en skatt på flygresor kan flyget i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader.

Skatten har utformats som en skatt på kommersiella flygresor som ska betalas för passagerare som reser från en flygplats i Sverige i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skatt ska inte betalas för barn under två år eller för passagerare som på grund av teknisk störning, väderförhållanden eller annan oförutsedd händelse inte har nått destinationsflygplatsen och som medföljer vid förnyad avgång, flygande personal som är i tjänst under flygningen samt transit- och transferpassagerare. Det flygföretag som utför flygningen ska vara skattskyldigt. Skyldighet att betala skatt ska inträda när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten ska tas ut med olika nivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger helt inom Europa, helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från Arlanda flygplats eller i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från Arlanda flygplats. Vidare ska en årlig omräkning av skattesatserna för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår grundad på faktiska förändringar i konsumentprisindex göras.

Motionerna

I motion 2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 1 föreslås att Sverige ska verka för att kunna ingå bilaterala avtal om flygskatt. Motionären menar att det finns ett behov av långsiktiga och kraftfulla internationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget.

I partimotion 2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1 föreslås att det ska införas en europeisk flygskatt som inte träffar all flygtrafik lika,

utan främjar flyg med lägre klimat- och miljöpåverkan. Motionärerna menar att flyget liksom andra transportslag ska stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska teknikneutrala styrmedel som riktas mot utsläppen.

I kommittémotion 2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 föreslås att Sverige ska verka för att en europeisk flygskatt kan införas och för att flyget internationellt ska betala för sina klimatkostnader. Motionärerna menar att flyget liksom andra transportslag ska stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska styrmedel som riktas mot utsläppen.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen beslutade i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 att den 1 april 2018 införa en punktskatt på flygresor. Utskottet uttalade då att även flyget i större utsträckning ska bära sina egna klimatkostnader och att det är nödvändigt med styrmedel som uppmuntrar konsumenterna att välja mer miljövänliga alternativ som kan leda till minskade koldioxidutsläpp, mindre klimatpåverkan och en ökad möjlighet att uppnå målen i det klimatpolitiska ramverket. Utskottet uttalade vidare att en flygskatt också innebär att producenternas incitament att ta fram mer miljövänliga alternativ ökar. Utskottet, som tillstyrkte förslaget i dess helhet, hade inte något att invända mot flygskattens utformning.

Utskottet vidhåller sitt ställningstagande och ser inte något skäl att tillstyrka ytterligare förändringar på området. De aktuella motionsförslagen avstyrks i motsvarande delar.

Lotteriskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av travsportens villkor och totalisatorskatten.

Bakgrund

Den svenska spel- och lotterimarknaden är i huvudsak förbehållen staten, hästsporten och folkrörelserna. Staten agerar på marknaden genom Svenska Spel och dess helägda dotterbolag Casino Cosmopol, medan hästsporten agerar genom AB Trav och Galopp (ATG). De kommersiella inslagen inskränker sig främst till s.k. restaurangkasinon.

Den grundläggande punktskattelagen på spel- och lotteriområdet är lotteriskattelagen (1991:1482). För närvarande är det endast ATG av de ovan nämnda aktörerna som betalar lotteriskatt enligt lotteriskattelagen. Såväl Svenska Spel och Casino Cosmopol som folkrörelserna är undantagna från skatteplikt enligt den lagen.

Den 1 januari 2008 sänktes lotteriskatten från 36 procent till 35 procent av den behållning som återstår sedan de sammanlagda vinster som har betalats ut till vinnarna i lotteriet har räknats av från de sammanlagda insatserna. Detta skedde mot bakgrund av att intäkterna från trav- och galoppsporten minskat under en tid. Genom ändringen återställdes lotteriskatten till nivån före den 1 juli 1997 (bet. 2007/08:SkU17).

Regeringen tillsatte i september 2015 en utredning (dir. 2015:95) för att lämna ett förslag till en ny spelreglering, som ska syfta till att skapa en spelmarknad som präglas av ett högt konsumentskydd, hög säkerhet i spelen och tydliga förutsättningar för att få verka på spelmarknaden. Regleringen ska bygga på ett licenssystem som innebär att alla som agerar på den svenska spelmarknaden ska göra det med behöriga tillstånd och att aktörer utan tillstånd ska stängas ute. En utgångspunkt är vidare att de negativa konsekvenserna av spelande ska begränsas. Ett högt konsumentskydd förutsätter också en reglering som tar sociala hänsyn, med krav på bl.a. måttfull marknadsföring. Utredningen, som antog namnet Spellicensutredningen (Fi 2015:11), lämnade sitt betänkande En omreglerad spelmarknad till regeringen den 31 mars 2017 (SOU 2017:30).

Regeringen överlämnade den 17 december 2017 lagrådsremissen En omreglerad spelmarknad till Lagrådet. I lagrådsremissen föreslås en ny spelreglering, som bygger på ett licenssystem där alla som agerar på den svenska spelmarknaden ska inneha licens, och aktörer utan licens ska stängas ute. Regleringen ska vara tillämplig på allt spel som tillhandahålls i Sverige inklusive spel som tillhandahålls över internet och som riktar sig till den svenska marknaden.

Punktskatt på licensierat spel ska tas ut med 18 procent av skillnaden mellan de sammanlagda insatserna och de sammanlagda utbetalda vinsterna. Spel förbehållet allmännyttiga ändamål ska fortfarande vara skattebefriat. Den nya regleringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

Motionerna

I motion 2017/18:2461 av Jan R Andersson m.fl. (M) föreslås en översyn av Sveriges höga totalisatorskatt.

I motion 2017/18:2906 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M) anförs att det är önskvärt att svensk travsport och hästnäring har långsiktigt goda villkor så att den kan utvecklas samtidigt som både skatteintäkter och arbetstillfällena på landsbygden i anslutning till hästsporten kan växa. Motionärerna menar därför att den svenska travsportens spelvillkor och Sveriges höga totalisatorskatt ska ses över.

Utskottets ställningstagande

Regeringen överlämnade den 17 december 2017 lagrådsremissen En omreglerad spelmarknad till Lagrådet. I lagrådsremissen föreslås en ny spelreglering, som bygger på ett licenssystem där alla som agerar på den svenska spelmarknaden ska inneha licens. Regleringen ska vara tillämplig på allt spel som tillhandahålls i Sverige inklusive spel som tillhandahålls över internet och som riktar sig till den svenska marknaden.

I lagrådsremissen anför regeringen att det finns vissa utredningsbehov och att bl.a. hästnäringens och idrottsrörelsens förutsättningar bör utredas särskilt.

Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa utredningen och avstyrker de aktuella motionerna.

Reklamskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att avskaffa reklamskatten för ideella föreningar.

Bakgrund

I maj 2015 tillkännagav riksdagen som sin mening vad konstitutionsutskottet (bet. 2014/15:KU12, rskr. 2014/15:195) anförde om möjligheten att stegvis påbörja processen med att avveckla reklamskatten för dagspressen. När det gäller finansieringen av den stegvisa avvecklingen ansåg utskottet att den bör genomföras på det sätt som regeringen finner möjligt och lämpligt.

I budgetpropositionen för 2016 angav regeringen att ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten för bl.a. dagspressen ska tas genom att skatten sänks med motsvarande 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2017 och med ytterligare 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2019. I februari 2016 begärde Sveriges Riksidrottsförbund i en skrivelse till Finansdepartementet att regeringen ska lägga ett förslag om reklamskattens avskaffande i sin helhet, i enlighet med riksdagens tidigare tillkännagivande (Fi2016/00359/S2).

I budgetpropositionen för 2017 föreslog regeringen en sänkning av skattesatsen för annonser i periodisk publikation till 2,5 procent och skattesatsen för övriga annonser och reklam till 7,65 procent. Vidare föreslogs en höjning av gränsen för återbetalning av reklamskatt för annonser i självständig periodisk publikation till 75 miljoner kronor för helt år och en höjning av gränsen för redovisningsskyldighet för reklamskatt för övriga annonser och reklam till 60 000 kronor. Dessa förslag trädde i kraft den 1 januari 2017. I propositionen gjorde regeringen även bedömningen att skattesatsen för annonser i periodisk publikation bör sänkas till 1 procent 2019 och skattesatsen för övriga annonser och reklam till 6,9 procent och att ytterligare en sänkning bör övervägas om avsatta reformmedel bedöms räcka till det.

I budgetpropositionen för 2018 föreslog regeringen att reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte utgör annonsblad, katalog eller program ska slopas. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2018. Regeringen gjorde bedömningen att det redan nu finns ekonomiskt utrymme att slopa reklamskatten för dessa annonser mot bakgrund av att reklamskatteintäkterna för denna typ av annonser har minskat kraftigt. Regeringen anförde vidare att en sådan ändring är i linje med riksdagens tillkännagivande från 2015 om en stegvis process att avveckla reklamskatten för dagspressen och med regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2017. Ett slopande av reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte är att anse som annonsblad, katalog eller program motiveras också av att denna del av skatten numera endast berör ett fåtal skattskyldiga och att ett slopande leder till en minskad administrativ börda både för dessa skattskyldiga och för Skatteverket. När det gäller den resterande delen av reklamskatten konstaterade regeringen att det för 2018 inte finns utrymme för ytterligare steg i avskaffandet av skatten. Regeringen avser dock att fortsätta med det stegvisa avskaffandet av reklamskatten.

Motionerna

I motion 2017/18:2266 av Jan Ericson (M) föreslås att möjligheten att avskaffa reklamskatten för ideella föreningar ska utredas. Motionären anför att intäkter från reklamskatten från ideella föreningar är obetydliga för statens intäkter, men att reklamskatten är en stor summa för en idrottsförening som drivs nästan uteslutande av ideella krafter.

I motion 2017/18:3875 av Andreas Carlson (KD) föreslås att reklamskatten för ideella föreningar ska avskaffas. Motionären anför att intäkter från reklamskatten från ideella föreningar är obetydliga för statens intäkter, men att reklamskatten är en stor summa för en idrottsförening som drivs nästan uteslutande av ideella krafter.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen tillkännagav redan 2002 att reklamskatten borde avskaffas, och regeringen har uttalat att man delar riksdagens uppfattning i frågan.

När det gäller möjligheten att stegvis påbörja processen med att avveckla reklamskatten för dagspressen tillkännagav riksdagen i maj 2015 att finansieringen av avvecklingen bör genomföras på det sätt som regeringen anser är möjligt och lämpligt. Regeringen förklarade i budgetpropositionen för 2016 att ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten för bl.a. dagspressen skulle tas genom en skattesänkning på 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2017 och med ytterligare 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2019. Skattesatsen för annonser som följer med en allmän nyhetstidning eller en s.k. periodisk publikation sänktes från 3 procent till 2,5 procent den 1 januari 2017. Skattesatsen för övriga annonser och reklam sänktes från 8 procent till

7,65 procent. Gränsen för återbetalning av reklamskatt för annonser i en självständig periodisk publikation höjdes från ett belopp motsvarande en skattepliktig omsättning på högst 50 miljoner kronor till 75 miljoner kronor för ett helt år. Gränsen för redovisningsskyldighet för reklamskatt för övriga annonser och reklam höjdes från 20 000 kronor till 60 000 kronor.

När det gäller den resterande delen av reklamskatten har regeringen i budgetpropositionen för 2018 gjort bedömningen att det för 2018 inte finns utrymme för ytterligare steg i avskaffandet av skatten. Regeringen har dock uttalat att man avser att fortsätta med det stegvisa avskaffandet av reklamskatten.

Utskottet, som delat regeringens bedömning av utformningen av det stegvisa avskaffandet av reklamskatten, anser att ett tillkännagivande från riksdagen om att avskaffa reklamskatten för ideella föreningar är obehövligt. Motionsförslagen avstyrks därför.

Skatt på avfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av avfalls-lagstiftningen och om skattebefrielse för återdeponerat avfall.

Jämför reservation 15 (M).

Bakgrund

Enligt avfallsdirektivet (2008/98/EG) ska alla medlemsländer ha ett avfallsförebyggande program. Det ska innehålla mål och åtgärder för att minska avfallens miljöpåverkan och mängden avfall och farliga ämnen i material och produkter. Målen och åtgärderna ska följas upp för att se hur bra det går att uppfylla och genomföra dem. Prioriterade avfallsområden är textilavfall, matsvinn, elektronik och bygg- och rivningsavfall

Lagen (1999:673) om skatt på avfall infördes den 1 januari 2000. Skatt ska betalas med 500 kronor per ton avfall som förs in till en avfallsanläggning där avfall till en mängd av mer än 50 ton per år slutligt förvaras eller förvaras under längre tid än tre år. Skattskyldig är den som bedriver verksamhet på anläggningen. Avfallsskatt ska inte betalas om avfallet är avsett att inom anläggningen komposteras, rötas, förbrännas eller användas för tillverkning av fast lagringsbart bränsle. Avdrag på skatten får göras för avfall som har förts ut från anläggningen.

Deponiskatten är avsedd att ge en miljöstyrande effekt som skapar ett tryck på att återvinna avfall. Skatten ska ge en minskning av sådant avfall som i nuläget inte kan återvinnas och därför deponeras. Minskningen ska ske genom att uppmuntra utvecklingen av olika former av avfallsbehandling genom bearbetning och val av råmaterial m.m.

Skattesatsen har höjts fyra gånger sedan den infördes. Avfallsskatten höjdes senast från 435 till 500 kronor per ton avfall. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2015. Som skäl för höjningen angavs att skatten inte hade höjts sedan 2006 och att nivån därför behövde justeras med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen och för att upprätthålla miljöstyrningen.

Sedan den 1 januari 2018 sker en årlig omräkning av skattesatserna i lagen om skatt på avfall motsvarande den allmänna prisutvecklingen med ett tillägg av 2 procentenheter för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår. Omräkningen av skattesatserna ska grunda sig på förändringen i konsumentprisindex (KPI) från juni månad året närmast före det år beräkningen avser och juni 2017. Den årliga omräkningen av skattesatserna ska även beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) genom ett tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen.

Naturvårdsverket har i samråd med Skatteverket gjort en översyn och analys av den miljöstyrande effekten av deponiskatten. Uppdraget redovisades till Miljödepartementet i december 2013 (Redovisning 2013-12-20 NV-00338-13). Naturvårdsverket anför bl.a. att en ökad utvinning av metaller, plast och organiskt avfall från gamla deponier skulle kunna ge stora miljövinster. Naturvårdsverket bedömer inte att det finns anledning att införa speciella regler för deponiutvinning. Deponiutvinning är oftast att se som en integrerad del av efterbehandling av gamla deponier. Samma skatteregler bör därför gälla för avfall från deponiåtervinning som för förorenad jord från övriga efterbehandlingsåtgärder. Skatteverket anför i ett yttrande till Naturvårdsverkets redovisning att rättsläget är oklart och att frågan bör utredas ytterligare.

Naturvårdsverket har i samverkan med Skatteverket fått i uppdrag att fortsätta översynen av deponiskatten och utreda om staten bör stödja återvinning ur nedlagda avfallsanläggningar. Uppdraget redovisades den 29 oktober 2015 i skrivelsen Återvinning ur nedlagda avfallsanläggningar (NV-00308-15). Utredningens slutsatser bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Motionerna

I motion 2017/18:2966 av Gunilla Nordgren (M) föreslås att bestämmelserna i avfallsskattelagen ska ses över och att man vid översynen särskilt ska beakta att avfall som återdeponeras efter en deponiåtervinning bör kunna undantas från avfallsskatt.

I kommittémotion 2017/18:3351 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 10 anför att deponiskatten försvårar återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden och att en regeljustering som innebär att återförande av restmaterial till deponi efter deponiåtervinning undantas från beskattning skulle medföra flera fördelar, t.ex. ökad resurshushållning samt främjande av flera miljö kvalitetsmål. Motionärerna föreslår därför att deponiskatten ska ses över i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier.

Utskottets ställningstagande

Lagen om skatt på avfall är ett av många styrmedel på avfallsområdet. Skattens syften är att styra avfallshanteringen i Sverige från deponering av avfall till andra ur miljösynpunkt mer lämpliga processer för att hantera avfall. Avfallsskatten är även ett styrmedel för att uppmuntra avfallsminimering och återvinning.

Utskottet är positivt till en ökad utsortering från gamla deponier av material som kan förbrännas eller återvinnas och konstaterar att skattesystemet inte medverkar till att göra återvinningen lönsam.

Naturvårdsverket har vid sin översyn och analys av deponiskatten som redovisades till Miljödepartementet i december 2013 funnit att det inte finns anledning att införa speciella regler för deponiutvinning och att samma skatte-regler bör gälla för avfall från deponiåtervinning som för förorenad jord från övriga efterbehandlingsåtgärder. Skatteverket anser i ett yttrande till Naturvårdsverkets redovisning att rättsläget är oklart och att frågan bör utredas ytterligare.

Frågan om avfallsskattens utformning i samband med deponiutvinning är aktualiserad inom Regeringskansliet genom Naturvårdsverkets fortsatta översyn av deponiskatten. Frågan om skattebefrielse för återdeponerat avfall hänger nära samman med de frågor som beaktas inom ramen för översynen av deponiskatten. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens beredning.

De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

Skatt på bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en utredning om utformningen av en differentierad skatt på bekämpningsmedel.

Bakgrund

Enligt lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel ska skatt betalas med 34 kronor för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet. Syftet med skatten på bekämpningsmedel är att av hälso- och miljöskäl minska användningen av sådana medel. Skatten betalas när bekämpningsmedel omsätts eller tas i anspråk inom landet. Med bekämpningsmedel avses ämnen eller beredningar som är avsedda att användas till skydd mot egendomsskador eller olägenheter för människors hälsa, förorsakad av växter, djur, bakterier eller virus. Skattskyldig är den som inom landet yrkesmässigt tillverkar bekämpningsmedel eller från ett annat land för in eller tar emot bekämpningsmedel för yrkesmässig återförsäljning eller för egen yrkesmässig användning inom landet. När skatten på bekämpningsmedel infördes 1984 var

skattesatsen 4 kronor. Den nuvarande nivån på 34 kronor infördes den 1 januari 2015.

EU har moderniserat den europeiska lagstiftningen om kemikalier och infört ett integrerat system för registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach). Bestämmelserna finns i rådets förordning (EG) nr 1907/2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach) och inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet. Syftet med systemet är att förbättra skyddet av människors hälsa och miljön, samtidigt som den europeiska kemiska industrins konkurrenskraft bibehålls och dess innovationsförmåga stärks. Dessutom har en europeisk kemikaliemyndighet (Echa) inrättats för att ta hand om den löpande förvaltningen av de krav som Reach medför. Reach ålägger företag som tillverkar och importerar kemikalier att bedöma riskerna i samband med användning av dessa ämnen och att vidta nödvändiga åtgärder för att hantera de risker som identifierats. Skyldigheten att bevisa att de kemikalier som tillverkas eller saluförs är säkra övergår från de offentliga myndigheterna till industrin.

Svensk kemikalielagstiftning finns i miljöbalken, i regeringens förordningar och i Kemikalieinspektionens föreskrifter. Genom proposition 2007/08:80 Miljöbalken och EG-förordningen om kemikalieregistrering anpassades de svenska bestämmelserna till Reach.

Regeringen tillsatte i juni 2016 utredningen Skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten (dir. 2016:53). Utredaren fick i uppdrag att analysera behovet av beskattning för att minska spridningen av kadmium och andra hälso- och miljöfarliga ämnen och tungmetaller i miljön. Utredaren fick vidare i uppdrag att analysera om bekämpningsmedelsskatten behöver ändras med hänsyn till de förändringar som skett inom EU-rätten och med hänsyn till utvecklingen av bekämpningsmedel sedan skatten infördes.

Utredningen om skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten överlämnade den 14 december 2017 sitt betänkande Skatt på kadmium i vissa produkter och kemiska växtskyddsmedel till regeringen (SOU 2017:102). Utredningen föreslår två nya skattelagar, lagen om skatt på kadmium i vissa produkter och lagen om skatt på kemiska växtskyddsmedel. Utredningen föreslår också att den nuvarande lagen om skatt på bekämpningsmedel ska tas bort. De två nya skattelagarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

Motionen

I motion 2017/18:3902 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 9 anförs att flera statliga utredningar har pekat på behovet av att differentiera skatten efter preparatets olika miljö- och hälsorisker och flera länder har också infört differentierade skatter. Motionärerna föreslår därför att det ska utredas hur en differentierad bekämpningsmedelsskatt kan utformas.

Utskottets ställningstagande

Utredningen om skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten överlämnade i december 2017 sitt betänkande Skatt på kadmium i vissa produkter och kemiska växtskyddsmedel till regeringen (SOU 2017:102). Utredningens slutsatser bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Utskottet anser inte att riksdagen bör föregripa den pågående beredningen och avstyrker därför den aktuella motionen.

Övriga frågor om punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa en redovisning av vissa punktskatteintäkter och om att införa en skatt på plastpåsar, en skatt på läskedrycker och en skatt på livsmedel.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att inte införa en avloppsskatt respektive en handelsgodsskatt och om en översyn av möjligheten att ge kommuner utökad rådighet över styrmedel.

Jämför reservation 16 (SD) och 17 (KD).

Motionerna

I motion 2017/18:489 av Olle Felten (SD) föreslås att en redovisning av hur intäkterna från de tre viktigaste punktskatteslagen har använts för att uppfylla statens mål ska införas. Motionären anför att det krävs åtgärder för att återställa förtroendet för hur och varför olika skatter tas ut och hur skatte-medlen används så att skattesystemet upplevs som relevant.

I motion 2017/18:1664 av Niclas Malmberg (MP) yrkande 2 anför att regeringen ska återkomma med ett förslag till en punktskatt på icke-komposterbara plastpåsar.

I motion 2017/18:2769 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) föreslås en skatt på sockrade läskedrycker. Motionärerna anför att internationella och svenska erfarenheter av skatter på tobak och alkohol talar för att en punktskatt på sockrade läskedrycker skulle vara ett effektivt sätt att minska konsumtionen.

I motion 2017/18:2770 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3 föreslås en skatt på livsmedels klimatpåverkan. Motionärerna menar att bidraget till den globala uppvärmningen från produktion av livsmedel är omfattande. Motionärerna föreslår vidare att ett första steg i en klimatskatt ska avse klimatpåverkan från produktion av rött kött. Slutligen föreslår motionärerna att intäkterna från en sådan skatt bör återföras till det svenska jordbruket för att kompensera bönder och producenter som producerar mat med mindre klimatpåverkan och högre djurvälstånd.

I kommittémotion 2017/18:3429 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 10 anförs att Havs- och vattenmyndigheten bedömer att det behövs ett ekonomiskt incitament i form av en skatt eller avgift för att motivera fastighetsägarna att ta initiativ till att rätta till sina anläggningar och därmed nå en högre åtgärdstakt på sikt. Motionärerna menar dock att en avloppsskatt inte ska införas.

I kommittémotion 2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 3 föreslås en översyn av lagstiftningen så att rådigheten över fler styrmedel kan läggas på kommunal nivå. Motionärerna menar att Sveriges kommuner har olika förutsättningar och att det är viktigt att statliga initiativ, styrmedel och skatter inte missgynnar någon del av landet.

I motion 2017/18:3800 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (båda M) anförs att det är viktigt att riksdagen upprepar beslutet om att en skatt på handelsgödsel inte ska återinföras för att värna om konkurrenskraften för svenska lantbrukare.

Utskottets ställningstagande

När det gäller yrkandet om en redovisning av intäkterna från vissa punktskattslag konstaterar utskottet att statens samtliga intäkter och kostnader varje år redovisas i årsredovisningen för staten. Vidare redovisas utgifter och inkomster i specifikation av budgetens utgifter och inkomster för det aktuella året i den årliga budgetpropositionen.

Utskottet är därmed inte berett att förorda om en intäktsredovisning av punktskatterna på det sätt som föreslagits.

När det gäller yrkandet om huruvida en skatt på plastpåsar ska införas tillsatte regeringen i juni 2017 en särskild utredning som ska se över möjligheterna att minska de negativa miljöeffekterna från plast (dir. 2017:60). Syftet med utredningen är att öka kunskapen om och på vetenskaplig grund identifiera de miljöproblem som uppstår på grund av produktion och användning av plast, plastens tillsatser och de konsekvenser som uppstår i avfallshantering och materialåtervinning samt de miljöproblem som orsakas av ökande mängder plastavfall och mikroplast som hamnar i hav och sjöar. Utredaren ska föreslå kostnadseffektiva åtgärder som syftar till att minska de negativa miljöeffekterna från plast samtidigt som giftfria och resurseffektiva kretslopp skapas som en viktig del av en cirkulär och biobaserad ekonomi. Även regeringens ambition att Sverige ska bli ett fossilfritt välfärdsland ska beaktas i utformandet av förslagen. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2018. Utskottet förutsätter att frågan om en skatt på plastpåsar kommer att beaktas inom ramen för den pågående utredningen.

Utskottet anser inte att riksdagen bör föregripa den pågående utredningen och avstyrker därför den aktuella motionen.

Riksdagen har vid flera tillfällen avslagit motsvarande yrkande om att införa en livsmedelsskatt i första hand på animalieproduktionens klimat-kostnader (bet. 2016/17:SkU24). Som framgår av tidigare behandling ifråga-

sätter utskottet om inte en beskattning av det slaget främst skulle innebära att den inhemska köttproduktionen fördyras till förmån för billig import och att det därmed inte skulle uppkomma några miljövinster.

Utskottet har inte heller nu anledning att ändra sitt ställningstagande.

När det gäller frågan om en skatt på sockrade läskedrycker har utskottet tidigare avstyrkt motsvarande yrkanden om en punktskatt på bl.a. socker (bet. bet. 2016/17:SkU24). Från allmänna utgångspunkter är det vanskligt att låta beskattning utgå från varors farlighet eller nyttighet. Erfarenheten visar att en sådan beskattning leder till svårigheter i tillämpningen och besvärliga gränsdragningsproblem. Det var också anledningen till att en rad punktskatter av förenklingsskäl upphävdes i samband med 1991 års skattereform.

Utskottet anser inte att riksdagen bör ändra inställning i frågan.

När det gäller yrkandet om rådighet över fler styrmedel på kommunal nivå syftar systemet för kommunalekonomisk utjämning till att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar för alla kommuner och landsting i landet att kunna tillhandahålla sina invånare likvärdig service oberoende av kommuninvånarnas inkomster och andra strukturella förhållanden.

Utskottet anser därför inte att det finns ett behov av att rikta ett tillkännagivande till regeringen om en förändring av rådigheten över styrmedel.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2016 gjort bedömningen att den skatt på gödselmedel som avskaffats inte bör återinföras. Regeringen uttalade att man inte har för avsikt att återinföra den skatt på gödselmedel som avskaffades 2010 och att man avser att analysera behovet av andra former av beskattning för att minska spridning av tungmetaller och andra miljöfarliga ämnen i naturen.

Mot bakgrund av det ovan anförda ser utskottet inte någon anledning att rikta ett särskilt tillkännagivande till regeringen om att skatten på handelsgödsel inte ska återinföras.

Utskottet är heller inte berett att förorda om en avloppsskatt.

Utskottet avstyrker samtliga motioner i motsvarande delar.

Reservationer

1. Energiskatt, punkt 1 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:2443 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C) och

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 36 och 38 samt avslår motionerna

2017/18:698 av Teres Lindberg (S),

2017/18:778 av Catharina Bråkenhielm (S),

2017/18:2771 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkandena 1 i denna del och 16,

2017/18:2962 av Valter Mutt m.fl. (MP) yrkande 21,

2017/18:2994 av Sofia Fölster (M) och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del.

Ställningstagande

Vid årsskiftet 2016/17 infördes nya regler om inbetalningen av energiskatt på el för företag med industriell verksamhet. Vid det nästkommande årsskiftet skedde ytterligare förändringar genom att företag med verksamhet inom metallurgiska processer också omfattas. Det innebär att elbolaget ska debitera full skatt för el från dessa företag, som i sin tur får begära återbetalning från Skatteverket i ett senare skede. Företag som använder mindre än 10 GWh/år kan sedan den 1 januari 2018 ansöka om återbetalning från Skatteverket var tredje månad. Mindre företag som inte omfattas av bestämmelserna måste ligga ute med stora summor under hela året, vilket orsakar likviditetsproblem då dessa medel ofta behövs för att köpa in produkter och för att betala andra utgifter som bolagen har i sin verksamhet. Vi anser att det är oacceptabelt att dessa företag ska drabbas ekonomiskt till följd av att regeringen inte har analyserat effekterna av förslaget. Det rimliga vore att låta små och medelstora företag få samma förutsättningar som större elintensiva och/eller metallurgiska företag att själva välja om man vill anmäla sig som ”frivilligt skattskyldiga” och därmed slippa låna ut pengarna till staten. Vi menar att det är viktigt att de nya reglerna om elskatten inte missgynnar mindre företag. Vi föreslår därför en översyn av lagstiftningen om energiskatter så att små och

medelstora företag kan få samma förutsättningar som större elintensiva och/eller metallurgiska företag att anmäla sig som ”frivilligt skattskyldiga”.

2. Energiskatt, punkt 1 (L)

av Mathias Sundin (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1 i denna del och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del och avslår motionerna

2017/18:698 av Teres Lindberg (S),

2017/18:778 av Catharina Bråkenhielm (S),

2017/18:2443 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C),

2017/18:2771 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 16,

2017/18:2962 av Valter Mutt m.fl. (MP) yrkande 21,

2017/18:2994 av Sofia Fölster (M) och

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 36 och 38.

Ställningstagande

Vi står för en smart, grön politik som utgår från marknadsekonomi, teknik och utveckling. Vår politik syns framför allt i skattetabellerna där den som smutsar ner får betala mer. I motsats till regeringen menar vi att den bästa miljö- och klimatpolitiken inte handlar om den som har högst budgetanslag och högst subventioner. Vi vill inte slösa skattepengar på privata inköp av bilar och cyklar. I stället för subventioner vill vi driva på klimatomställningen genom smarta klimatinvesteringar och genom att öka trycket på skattesidan. Vi utgår från försiktighetsprincipen och principen om att förorenaren ska betala. Vi vill se mer av grön skatteväxling. Skatten på jobb måste sänkas samtidigt som miljö- och klimatpåverkande skatter och avgifter måste höjas. Vi föreslår därför att en koldioxidskatt på fossila bränslen ska införas.

Vi välkomnar vidare utveckling och ny teknik. Det pågår en snabb teknisk utveckling på energiområdet och även nya tjänster och affärsmodeller utvecklas snabbt. Det finns en stor efterfrågan och potential att fortsätta bygga ut energi från sol, vind, vatten och vågkraft. Vi anser att det är positivt att allt fler privatpersoner, offentliga aktörer och företag väljer solenergi. Allt fler fastighetsägare, inklusive offentliga verksamheter, väljer småskalig elproduktion i form av solpaneler på tak. En del fastighetsägare har flera

fastigheter och vi anser att energiskatten i dessa fall ska beräknas utifrån anläggning och inte utifrån juridisk person, förutsatt att elen som produceras också konsumeras på samma punkt. Vi föreslår därför att reglerna för småskalig elproduktion, t.ex. installationen av solpaneler, ska förenklas.

3. Beskattning av biodrivmedel, punkt 3 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3887 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 17 och

avslår motionerna

2017/18:2451 av Jan R Andersson (M),

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 3 och 17 samt

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8.

Ställningstagande

Vi anser att både den nuvarande och den förra regeringen har använt sig av massiva skattereduktioner för biodrivmedel, vilket har orsakat ett skenande bortfall av skatteintäkter på åtskilliga miljarder kronor per år. Den bioetanol och biodiesel som används i Sverige kommer huvudsakligen från den internationella marknaden och med hänsyn till en förändrad markanvändning är det inte säkert att importen bidrar till minskade nettoutsläpp ur ett globalt perspektiv. Enligt vissa rapporter ökar tvärtom utsläppen. Ökad användning av biodrivmedel kan indirekt hota orörd skog på andra kontinenter som röjs till följd av ökad efterfrågan på jordbruksprodukter. Detta medför i sin tur koldioxid- och metanutsläpp och utgör dessutom ett hot mot biologisk mångfald. Högt skattebortfall, låg effektivitet eller kontraproduktivt resultat är kännetecknande för skattereduktionen på biodrivmedel. Vi föreslår därför att skattelättnaderna på bioetanol och biodiesel ska avskaffas.

4. Beskattning av biodrivmedel, punkt 3 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 3 och 17 samt

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 8 och
avslår motionerna

2017/18:2451 av Jan R Andersson (M) och

2017/18:3887 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkande 17.

Ställningstagande

Vi anser att grön skatteväxling är en central del av både miljöpolitiken och den ekonomiska politiken. Högre skatter på miljöpåverkan ska matchas med skattesänkningar på jobb, anställningar och investeringar. Det ger bättre förutsättningar för svenska företag att bidra till svensk ekonomi och sysselsättning, samtidigt som utsläpp och miljöpåverkan minskar när förorenaren får betala utsläppskostnaden.

Genom att växla miljöskatter med sänkt skatt på arbete sjunker också de i Sverige höga kostnaderna för att anställa och arbeta. På så sätt stärks svenska företags konkurrenskraft samtidigt som vi rustar svensk ekonomi för den globala gröna omställningen. Att Sverige och svenska företag går före och ligger i framkant i omställningen till en förnybar och klimatsmart ekonomi stärker långsiktigt vår konkurrenskraft och förutsättningarna för fler jobb. Vi anser därför att miljöskadliga subventioner, t.ex. av fossila bränslen och material, ska fasas ut.

Utsläppen från transportsektorn är den största kvarvarande klimatutmaningen i Sverige. Vi anser att det är angeläget att öka användningen av förnybara drivmedel som ersätter fossila bränslen i både personbilar, transporter och arbetsmaskiner. Utöver reduktionsplikten är rena och hög-inblandade biodrivmedel oerhört viktiga för omställningen av transportsektorn och det är angeläget att dessa fortsatt har hög konkurrenskraft gentemot fossila drivmedel. Vi menar att skattenedsättning är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Sverige ska därför fortsätta att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att fortsatt skattebefria förnybara drivmedel från koldioxidskatt.

5. Bonus–malus-system, punkt 4 (M)

av Cecilia Widegren (M), Helena Bouveng (M), Fredrik Schulte (M) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 samt avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 12,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del och

2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

För att vända utvecklingen vill vi fortsätta att satsa på supermiljöbilspremien till dess att ett väl fungerande, teknikneutralt, klimatsmart och effektivt bonus–malus-system är på plats. Det nya systemet ska inte vara överfinansierat eftersom det strider mot principen att malus ska finansiera bonus. Syftet med ett bonus–malus-system är att påskynda omställningen av fordonsflottan, inte att straffa bilisterna. Vi föreslår att systemet på sikt ska baseras på livscykelanalyser av fordon för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan.

6. Bonus–malus-system, punkt 4 (V)

Förslag till riksdagsbeslut

Jag/vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 12 och avslår motionerna

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 4 och 5,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del och

2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi har under lång tid arbetat för att införa ett bonus–malus-system för nya lätta fordon och vi är därför mycket nöjda med att detta inom kort kan genomföras. I april 2017 presenterade Energimyndigheten en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor. Flera andra myndigheter har ingått i arbetet, bl.a. Naturvårdsverket, Trafikverket och Trafikanalys. I den strategiska planen föreslår myndigheterna att det även för tunga fordon bör utredas ett bonus–malus-system snarast så att det kan finnas på plats när koldioxidvärden finns tillgängliga för nya tunga lastbilar under 2019. Det är

viktigt att uppmuntra en omställning så att den kan ske skyndsamt i hela lastbilsflottan. Regeringen ska därför utreda ett bonus–malus-system för tunga lastbilar.

7. Bonus–malus-system, punkt 4 (L)

av Mathias Sundin (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del och avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 12,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 samt

2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5.

Ställningstagande

Vi utgår från grön skatteväxling och från principen att förorenaren ska betala. Vår gröna politik syns till stor del i skattetabellerna där vi i förhållande till regeringen höjer miljö- och klimatskatterna med 5 miljarder kronor 2018. En klimatsmart politik kräver generella och teknikneutrala ekonomiska styrmedel. Transportsektorn måste sänka utsläppen och en omvänd miljöbils-bonus ska därför införas.

8. Bonus–malus-system, punkt 4 (KD)

av Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5 och avslår motionerna

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 12,

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 4 och 5 samt

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del.

Ställningstagande

Vi har drivit frågan om att införa ett s.k. bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillsfallet medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. För att skapa enkelhet för den enskilde bilköparen förordar vi ett system med tydliga miljöklasser A–G, där A–C ger olika nivåer av bonus och E–G olika nivåer av avgifter. Ett sådant system kan enkelt modifieras till att också ta hänsyn till utsläpp av avgaser och partiklar. Det förslag till bonus–malus-system, som regeringen har lagt fram, tillgodoser inte fullt ut våra önskemål. Det är i nuläget emellertid inte realistiskt att föreslå någon annan modell som kan träda i kraft redan 2018. Vi anser därför att Sveriges regering ska verka för en modell med miljöklasser A–G enligt ovan i samband med att ett gemensamt system för bonus–malus förhandlas och införs inom EU, lämpligtvis fr.om. 2021. Ett bonus–malus-system bör därför införas där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillsfallet medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt.

9. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1589 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2 och avslår motionerna

2017/18:945 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7,

2017/18:1330 av Edward Riedl (M),

2017/18:1858 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2017/18:1964 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),

2017/18:2859 av Rickard Nordin (C),

2017/18:3378 av Runar Filper (SD),

2017/18:3641 av Betty Malmberg (M) och

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 20.

Ställningstagande

Tyskland har sedan ett antal år ett elektroniskt spårningssystem för tung trafik. Systemet bygger på att alla tunga fordon måste ha transpondrar för att få köra på det tyska vägnätet. Via systemet kan man lätt kontrollera hur länge ett

fordon varit i landet, hur långt det har kört och hur många transporter det har utfört samt om det följt bestämmelser om kör- och vilotider. För att få bukt med den osunda konkurrensen och det ohållbara trafiksäkerhetsproblemet anser vi att Sverige ska utreda möjligheterna att införa ett system som liknar det s.k. MAUT-systemet i Tyskland.

10. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:945 av Ola Johansson m.fl. (C) yrkande 7,

2017/18:1858 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 20 och
avslår motionerna

2017/18:1330 av Edward Riedl (M),

2017/18:1589 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:1964 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),

2017/18:2859 av Rickard Nordin (C),

2017/18:3378 av Runar Filper (SD) och

2017/18:3641 av Betty Malmberg (M).

Ställningstagande

Vi oroas över de pålagor för Sveriges landsbygd som ett införande av vägslitageavgifter kommer att innebära. Den av regeringen planerade vägslitageavgiften, eller kilometerskatten, som har ett ensidigt fokus på avstånd snarare än bränsle och utsläpp, har mycket liten miljöeffekt. På många platser i landet saknas alternativ transportinfrastruktur och jobb som är beroende av lastbilstransporter kommer att drabbas.

Införandet av en kilometerskatt kommer att straffa ut områden där avstånden är långa och där godståg sällan finns att tillgå. Den skeva konkurrensen mellan svenska och utlandsregistrerade lastbilstransporter kommer inte att bli bättre med en dylik skatt. Dyrare transporter kommer att drabba konsumenterna och svensk export och innebära ett hårt slag mot jobb och företagande. Alla företag som är beroende av transporter och där lastbils-transport är det enda alternativet kommer att påverkas negativt.

Vi är också bekymrade över det faktum att en stor andel av biomassan inte kommer att vara lönsam att ta ut om kilometerskatten blir ett faktum. För miljön blir detta kontraproduktivt då skogen är en av nycklarna till en grön

omställning för fordonsflottan. Vi anser därför att utredningen om skatt på avstånd ska läggas ned då den enbart leder till ytterligare en straffbeskattning av landsbygden och ytterligare svårigheter för svenska företag att konkurrera på den globala marknaden.

Förutom en ökad användning av biodrivmedel i de lastbilar som redan rullar på vägarna vill vi också införa styrmedel som ökar incitamenten vid inköp av nya lastbilar. Vi föreslår därför att fordonsskatten för tunga fordon ska differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet.

11. Trängselskatt, punkt 6 (V)

Förslag till riksdagsbeslut

Jag/vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1141 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 19 och avslår motionerna

2017/18:1 av Caroline Szyber (KD),

2017/18:585 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S),

2017/18:734 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2,

2017/18:1838 av Teres Lindberg (S),

2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 3,

2017/18:3176 av Erik Ottoson (M),

2017/18:3286 av Erik Bengtzboe (M),

2017/18:3302 av Erik Bengtzboe (M),

2017/18:3305 av Erik Bengtzboe (M),

2017/18:3320 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,

2017/18:3460 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 37.

Ställningstagande

Vi anser att den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafiken på landsbygden. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektivtrafik.

Vi välkomnade införandet av trängselskatt i Göteborg 2013, men ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. En kommun kan i dag inte själv bestämma att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner, landsting och regioner själva ska få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. Regeringen ska därför ges i

uppdrag att återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner, landsting och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

12. Kemikalieskatt, punkt 7 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3902 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD) yrkandena 3 och 4,

bifaller delvis motion

2017/18:3724 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD) yrkande 5 och avslår motionerna

2017/18:292 av Niclas Malmberg (MP) och

2017/18:3295 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi anser att ekonomiska styrmedel kan vara ett viktigt instrument för att minska spridningen av oönskade kemikalier till förmån för mindre skadliga kemikalier. Utgångspunkten när det gäller ekonomiska styrmedel är att de måste utformas på ett sådant sätt att de medför en tydlig miljönytta och inte på ett orimligt sätt slår mot svenska företag eller svenska konsumenter. Vi anser att den nyligen införda skatten på hemelektronik är ett exempel på en kemikalieskatt som är svår att motivera utifrån ett miljöperspektiv och fungerar som en straffskatt på hemelektronik – utan att bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier. Vi vill därför avskaffa den nuvarande kemikalieskatten på hemelektronik och i stället utreda hur en kemikalieskatt kan utformas för att verkligen bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier.

13. Alkoholskatt, punkt 8 (M)

av Cecilia Widegren (M), Helena Bouveng (M), Fredrik Schulte (M) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3295 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 3 och avslår motionerna

2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M) yrkande 1,

2017/18:1286 av Finn Bengtsson (M),

2017/18:1898 av Finn Bengtsson (M) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2325 av Cecilia Widegren (M),

2017/18:2411 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M),

2017/18:2558 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M) och

2017/18:2685 av Elin Lundgren (S).

Ställningstagande

Vi anser att beteenden och konsumtion påverkas av skatter. Det är också ett av skälen till att punktskatter finns på vissa typer av varor, såsom t.ex. på alkoholhaltiga drycker. Beskattningen av alkohol innebär en avvägning mellan behovet av att minimera alkoholens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Vi anser därför att det är viktigt att det kartläggs och utreds hur den illegala införseln av alkohol ser ut och påverkas av skatteförändringar. Tullverket har rapporterat om att det tar ett helt arbetspass att ta hand om alkoholen som kommer med de s.k. alkoholbussarna.

Det är på många sätt oroväckande om höga skatter bidrar till ökad illegal införsel eftersom det medför minskad kontroll. Vi vill därför att regeringen ska tillsätta en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer.

14. Flygskatt, punkt 10 (L)

av Mathias Sundin (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 1 i denna del och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 12 i denna del och avslår motion

2017/18:485 av Mathias Tegnér (S) yrkande 1.

Ställningstagande

Svenskarna reser alltmer – det är positivt i en globaliserad värld. Vi vill inte förhindra resandet i sig, utan fokusera på att minska utsläppen. Flyget liksom andra transportslag ska dock stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska teknikneutrala styrmedel som riktas mot utsläppen. Samtidigt måste högre kostnader för flygtrafiken också beakta den roll som flyget har att hålla Sverige, ett land med långa avstånd, samman. Det är utsläppen och inte flygtrafiken i sig som är problemet.

Vi föreslår därför att en europeisk flygskatt utformad på ett sådant sätt att den inte träffar all flygtrafik lika, utan i stället främjar flyg med lägre klimat- och miljöpåverkan, ska införas.

15. Skatt på avfall, punkt 13 (M)

av Cecilia Widegren (M), Helena Bouveng (M), Fredrik Schulte (M) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:3351 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 10 och
avslår motion
2017/18:2966 av Gunilla Nordgren (M).

Ställningstagande

Deponiskatten infördes 2000 i syfte att minska mängden avfall som deponeras. I kombination med andra åtgärder, såsom satsningar på återvinning och förbud mot deponering av brännbart och organiskt avfall, har Sverige blivit världsledande på avfallsfrågor. Vi anser att deponiskattens nuvarande utformning dock försvårar återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden. En regeljustering som innebär att återförande av restmaterial till deponi efter deponiåtervinning undantas från beskattning skulle medföra flera fördelar, bl.a. ökad resurshushållning samt främjande av flera miljö kvalitetsmål. Vi föreslår därför att regeringen ska göra en översyn av deponiskatten så att dess utformning främjar omställningen till en cirkulär ekonomi.

16. Övriga frågor om punktskatter, punkt 15 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2017/18:489 av Olle Felten (SD) och
avslår motionerna

2017/18:1664 av Niclas Malmberg (MP) yrkande 2,
2017/18:2769 av Stefan Nilsson m.fl. (MP),
2017/18:2770 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3,
2017/18:3429 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 10,
2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 3 och
2017/18:3800 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (båda M).

Ställningstagande

Vi anser att människors respekt för skatter, avgifter och samhällets tillhandahållna tjänster har minskat kraftigt. Många upplever att det inte finns någon koppling mellan retoriken hos de som förespråkar höjda punktskatter av olika slag och de faktiska omständigheter som anges ligga till grund för beskattningen. Vi anser att det är en mycket viktig faktor att människor förstår och respekterar skattesystemet och dess bakomliggande syften för att vi ska kunna bibehålla och utveckla tilliten i samhället. Det krävs därför åtgärder för att återställa förtroendet för hur och varför vi tar ut olika skatter och hur skatte-medlen används, så att skattesystemet upplevs som relevant för gemene man.

Om vi låter utvecklingen fortgå, riskerar vi att hamna i en situation med kraftigt sjunkande skattemoral, acceptans för svartarbete och en allmänt ökad misstro mot hela det politiska systemet.

Vi menar att ett sätt att komma till rätta med en del av dessa problem är att stärka sambandet mellan uttagna punktskatter och hur de indragna medlen används, och vilken nytta de skapar. Samtidigt som åtgärden vidtas införs också en redovisning av aktuella data per punktskatteslag i statens årsredovisning.

Vi anser därför att en redovisning av hur intäkterna från de tre viktigaste punktskatteslagen har använts för att uppfylla statens mål ska införas. Redovisningen bör utformas som en särskild resultaträkning per skatteslag, som redovisar intäkter från respektive punktskatt samt statens direkta och indirekta kostnader som kan kopplas till det syfte som punktskatten har. Målpuppfyllelse bör också utredas och redovisas per punktskatteslag. Regeringen bör i statens årsredovisning för 2018 införa en sådan redovisning

för de tre viktigaste punktskatteslagen. Förfarandet bör utvecklas efter hand för att 2022 kunna vara infört för samtliga punktskatteslag.

17. Övriga frågor om punktskatter, punkt 15 (KD)

av Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2017/18:3429 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 10 och
2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 3 och
avslår motionerna
2017/18:489 av Olle Felten (SD),
2017/18:1664 av Niclas Malmberg (MP) yrkande 2,
2017/18:2769 av Stefan Nilsson m.fl. (MP),
2017/18:2770 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3 och
2017/18:3800 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (båda M).

Ställningstagande

År 2013 föreslog Havs- och vattenmyndigheten (HaV) införandet av en avloppsskatt för enskilda avlopp, som skulle uppgå till mellan 3 000 och 10 000 kronor per år för fastigheter med ej åtgärdade enskilda avlopp. HaV bedömer fortfarande att det behövs ett ekonomiskt incitament i form av en skatt eller avgift för att motivera fastighetsägarna att själva ta initiativ till att rätta till sina anläggningar och därmed nå en högre åtgärdstakt på sikt. Vi tillbakavisar dock förslaget om en avloppsskatt.

Vi anser att den kristdemokratiska subsidiaritetsprincipen bör tillämpas även på det miljöpolitiska området och ansvaret för fler åtgärder fördelas på ett ändamålsenligt sätt. Sveriges kommuner har olika förutsättningar och det är viktigt att statliga initiativ, styrmedel och skatter inte missgynnar någon del av landet. Ett sätt att undvika detta är att ge rådigheten över fler styrmedel till kommunal nivå och på så sätt möjliggöra för kommuner att själva genomföra åtgärder som bäst passar deras geografiska förutsättningar. Vi anser att det skulle möjliggöra för fler kommuner att på ett bättre sätt möta de utmaningar som just de står inför. Vi föreslår därför att lagstiftningen ska ses över så att rådigheten över fler styrmedel kan läggas på kommunal nivå.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motion från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av hur mycket alkohol som bör få föras in i landet för personligt bruk och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:1 av Caroline Szyber (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om undantag från trängselskatt för att hämta och lämna vid Ropsten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:242 av Solveig Zander (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett högre pris på tobak och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:292 av Niclas Malmberg (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till reformerad kemikalieskatt som också omfattar direktimport av elektronik och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:485 av Mathias Tegnér (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och kraftfulla internationella åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från flyget och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:489 av Olle Felten (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att redovisa punktskatters indragna medel och hur de bidrar till att uppfylla statens mål för respektive punktskatteslag och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:585 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett minimibelopp för fakturering av skattepliktiga passager och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:698 av Teres Lindberg (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn i syfte att likställa skattelagstiftningen för elektrifierad kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:734 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över andra miljösmarta betalningssystem för trafikanter såsom trafikpass som bilisten är skyldig att erhålla och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omgående se över förenklad betalning av trängselskatter och broavgifter, med andra intervaller än månadsvis, vilket är kostsamt för staten, och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:778 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av beskattningen av laddström för elektrifierade båtar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:945 av Ola Johansson m.fl. (C):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genom avståndsbaserade ekonomiska pålagor mot vägtransporter, ej medverka till kostnadsökningar för skogsbruk, sågverk och träbyggnadsföretag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1141 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner, landsting och regioner möjlighet att själva få besluta om införande av trängselavgifter och sådana utformning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:1286 av Finn Bengtsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av framtida skatteeffekter på inhemsk spritkonsumtion respektive spritkonsumtion genom införsel utifrån och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1328 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att på försök införa lägre bränsleskatt i glesbygden och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1330 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna industrins konkurrenskraft genom att se över en sänkt beskattning på fordon, i synnerhet lastbilar, och användande av vägar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1589 av Per Klarberg m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett svenskt MAUT-system och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1613 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna kring sänkt bensin- och dieselskatt i Norrland och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1664 av Niclas Malmberg (MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till punktskatt på icke komposterbara plastpåsar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1838 av Teres Lindberg (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regionerna betydande bestämmanderätt över intäkterna från trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1858 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga ned utredningen om kilometerskatten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1898 av Finn Bengtsson (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av hur mycket alkohol som bör få föras in i landet för personligt bruk och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bussbolags eller busschaufförens ansvar för herrelös alkohol på bussar förstärks och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:1964 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kilometerskatt och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2266 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att slopa reklamskatten för ideella föreningar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2325 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över regelverket för lokala bryggerier så att de till fullo kan erbjuda upplevelser, inklusive gårdsförsäljning av alkoholhaltiga produkter, därmed öka antalet besök och turister och på så vis stärka besöksnäring på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2335 av Emma Wallrup m.fl. (V):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att ett bonus–malus-system utreds för tunga lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2411 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rättvisa villkor för svenska mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2443 av Helena Lindahl och Peter Helander (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur små och medelstora företag kan få samma förutsättningar som större elintensiva och/eller metallurgiska företag att själva välja om man vill anmäla sig som ”frivilligt skattskyldiga” och därmed slippa låna ut pengarna till staten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2451 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga lägre skatt på biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2461 av Jan R Andersson m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av totalisatorskatten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2558 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att inrätta depåer för tullfria varor i syfte att uppnå miljövinster och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2685 av Elin Lundgren (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att driva frågan om sänkta införselnivåer för alkohol inom EU och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2748 av Karin Svensson Smith (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att taxi ska undantas från trängselavgift och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2755 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta bort den nya indexuppräknings på bensin- och dieselskatten samt tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2769 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om det rimliga i införandet av en punktskatt på sockersötade läskedrycker och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2770 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på livsmedels klimatpåverkan ska införas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett första steg i en sådan klimatskatt ska avse klimatpåverkan från produktion av rött kött och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intäkterna från en sådan skatt ska återföras till det svenska jordbruket, för att kompensera bönder och producenter som tar fram mat med mindre klimatpåverkan och högre djurvelfärd, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2771 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2820 av Jan Björklund m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förorenaren ska betala, om grön skatteväxling och om generella och teknikneutrala ekonomiska styrmedel och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla reglerna för småskalig elproduktion, t.ex. installationen av solpaneler, samt behovet av förändrade regler för energiskatt och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2859 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en ändring av inbetalningen av fordonsskatt och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2880 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att slopa den nya indexuppräkningsen på bensin- och dieselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2882 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att sänka dieselskatten för våra svenska åkerier till samma nivå som i övriga EU-länder eller till en ännu lägre nivå för att stärka konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2906 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över den svenska travsportens spelvillkor och beskattning och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2962 av Valter Mutth m.fl. (MP):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidskatten kontinuerligt bör höjas, i den takt som krävs för att Sverige ska ta sitt globala klimatansvar, och att en del av skatteintäkterna jämnt fördelade bör gå tillbaka till alla invånare i vårt land medan resten bör gå till klimatinvesteringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2017/18:2966 av Gunilla Nordgren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av avfallsskattelagen och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:2994 av Sofia Fölster (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att införa en enhetlig teknikneutral koldioxidskatt och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3016 av Jabar Amin (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska beakta glesbygden i framtida utformande av bensinskatter så att ett glesbygdsavdrag införs i samband med framtida bensinprishöjningar och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3176 av Erik Ottoson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till sänkt avgift för försenad inbetalning av trängselavgift och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3286 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanta Essingeleden från avgiftsbeläggning fram till dess att Förbifart Stockholm är färdigställd och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3295 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda effekterna av den nya kemikalieskatten före utgången av år 2018 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3302 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nivåerna på förseningsavgifterna för trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3305 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det s.k. Backaundantaget så att tillgången till vägnätet även finns för Backaborna och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3320 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket så att beloppet måste uppgå till minst 100 kronor innan räkningen för en trängselavgift eller broavgift skickas ut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att underlätta för åkerier, bussbolag och andra företag med många fordon i rörelse att få så få fakturor på trängsel- och broavgifter som möjligt, vilket sparar arbete och bokföringskostnader för företaget, och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffavgiften på 500 kronor vid försening med betalning av trängsel- och broavgift och ersätta den med en mer rimlig avgift och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3337 av Markus Wiechel (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska fräntas skyldigheten att betala trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3351 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över deponiskatten i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3352 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att ett teknik- och kostnadsneutralt bonus-malus-system införs och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett bonus-malus-system på sikt bör baseras på livscykelanalys och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3378 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att slopa vägtrafikskatten för tävlingsfordon och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3429 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en avloppsskatt inte ska införas och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3460 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna om trängselskatt för boende i Ropsten och på Lidingö och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ekonomiska styrmedel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3641 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de negativa effekterna av ett eventuellt införande av en kilometerskatt/vägslitageavgift och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3686 av Annie Lööf m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöskadliga subventioner bör fasas ut och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i EU ska verka för att rena biodrivmedel ska fortsätta att vara skattebefriade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för tunga fordon kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att genom en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för den som bor i lägenhet att vara andelsägare i en mikroproduktionsanläggning och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3724 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till regeringen att utvärdera samhällsekonomiska effekter av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3791 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen så att rådigheten över fler styrmedel kan läggas på kommunal nivå och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla ett gemensamt system för bonus–malus inom EU med miljöklasserna A–G och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3800 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skattenivån på handelsgödsel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att differentiera trängselskatterna i Stockholm och Göteborg i syfte att gynna miljövänliga fordon och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3875 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reklamskatten för ideella föreningar bör avskaffas och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3884 av Martin Kinnunen (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skatten på snus bör sänkas och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3887 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa skattelättnaderna för bioetanol och biodiesel och tillkännager detta för regeringen.

2017/18:3902 av Martin Kinnunen och Runar Filper (båda SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en ny kemikalieskatt kan utformas för att bättre bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utformningen av differentierad bekämpningsmedelsskatt och tillkännager detta för regeringen.