



Punktskatter

Sammanfattning

Vid höstens behandling av regeringens budgetförslag för 2015 tog riksdagen ställning till motioner som innehöll förslag om skatteförändringar, bl.a. på punktskatteområdet, som utgjorde en del av oppositionspartiernas förslag till finansiering av deras alternativa budgetförslag för 2015.

I detta betänkande behandlar skatteutskottet kvarvarande motionsyrkanden som väcktes av ledamöter från både oppositionen och regeringspartierna under den allmänna motionstiden 2014 och som tar upp frågor på punktskatteområdet.

De aktuella motionerna handlar bl.a. om skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, fordonsskatter, trängselskatt samt skatt på alkohol och tobak. Andra yrkanden rör reklamskatt och lotteriskatt. Utskottet behandlar även yrkanden om skatt på flygresor, skatt på handelsgödsel, kemikalier, avfall och naturgrus och slutligen yrkanden om skatt på plastpåsar, styrmedel för biokolteknik, stämpelskatt och punktskattebrott.

När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats i samband med budgetbehandlingen eller under tidigare riksmöten, och utskottet avstyrker därför dessa med hänvisning till att riksdagen redan har tagit ställning i dessa frågor. I andra fall avstyrker utskottet förslagen bl.a. med hänvisning till pågående eller avslutade utredningar eller att tillkännagivanden inte behövs eftersom frågan redan är aktualiserad i Regeringskansliet.

Till betänkandet har lämnats 11 reservationer (M, SD, C, FP, KD).

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Energiskatt.....	7
Skatt på drivmedel m.m.....	12
Lantbrukets drivmedelsskatter.....	15
Beskattning av biodrivmedel	17
Fordonsskatt	19
Trängselskatt	23
Alkoholskatt	25
Tobaksskatt.....	30
Skatt på flygresor.....	32
Skatt på handelsgödsel	34
Skatt på kemikalier.....	36
Lotteriskatt	37
Reklamskatt.....	39
Andra frågor om punktskatter.....	40
Reservationer	46
1. Energiskatt, punkt 1 (M, C, FP, KD).....	46
2. Energiskatt, punkt 1 (SD).....	46
3. Lantbrukets drivmedelsskatter, punkt 3 (SD).....	48
4. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M, C, FP, KD).....	48
5. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD).....	49
6. Fordonsskatt, punkt 5 (M, C, FP, KD).....	50
7. Trängselskatt, punkt 6 (SD).....	51
8. Skatt på flygresor, punkt 9 (M, C, FP, KD).....	52
9. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (M, SD, C, KD).....	52
10. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 – motiveringen (FP).....	53
11. Skatt på kemikalier, punkt 11 (C).....	53
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	55
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15	55
<i>Tabeller</i>	
Skattesatser för alkohol (1 januari 2015).....	28
Skattesatser på tobak (1 januari 2015).....	31

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:617 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:1101 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 5 och 6,

2014/15:1105 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 7,

2014/15:1675 av Penilla Gunther (KD),

2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 2 och

2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 4.

Reservation 1 (M, C, FP, KD)

Reservation 2 (SD)

2. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:284 av Edward Riedl (M),

2014/15:1285 av Sten Bergheden (M) och

2014/15:1981 av Niclas Malmberg (MP).

3. Lantbrukets drivmedelsskatter

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1498 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (M),

2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 1 och

2014/15:2831 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 2.

Reservation 3 (SD)

4. Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (C) yrkande 2,

2014/15:1426 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,

2014/15:2379 av Saila Quicklund och Eva Lohman (M),

2014/15:2461 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 7,

2014/15:2834 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 11 och

2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 7.

Reservation 4 (M, C, FP, KD)

Reservation 5 (SD)

5. Fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:339 av Lisbeth Sundén Andersson (M),

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8,

2014/15:1056 av Betty Malmberg (M),

2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD) yrkande 2,

2014/15:1768 av Jessica Rosencrantz (M),

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10,
2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 8,
2014/15:2913 av Mikael Jansson (SD) och
2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 10.

Reservation 6 (M, C, FP, KD)

6. Trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:15 av Nina Lundström (FP),
2014/15:77 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),
2014/15:1570 av Rickard Nordin (C),
2014/15:1923 av Teres Lindberg (S),
2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 och
2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11.

Reservation 7 (SD)

7. Alkoholskatt

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:98 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M),
2014/15:1745 av Elin Lundgren (S),
2014/15:2407 av Finn Bengtsson och Sotiris Delis (M),
2014/15:2419 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (M) yrkandena 1
och 2 samt
2014/15:2577 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (M).

8. Tobaksskatt

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1208 av Johan Pehrson och Barbro Westerholm (FP) och
2014/15:1561 av Josef Fransson (SD) yrkande 5.

9. Skatt på flygresor

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 6,
2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 14 och
2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 15.

Reservation 8 (M, C, FP, KD)

10. Skatt på handelskötsel

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1059 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (M),
2014/15:2322 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) och
2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3.

Reservation 9 (M, SD, C, KD)

Reservation 10 (FP) – motiveringen

11. Skatt på kemikalier

Riksdagen avslår motion

2014/15:2460 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3.

Reservation 11 (C)

12. Lotteriskatt

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1960 av Krister Hammarbergh (M) yrkande 1,

2014/15:2222 av Jan R Andersson m.fl. (M) och

2014/15:2376 av Saila Quicklund (M).

13. Reklamskatt

Riksdagen avslår motion

2014/15:1589 av Andreas Carlson (KD).

14. Andra frågor om punktskatter

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:1082 av Gunilla Nordgren och Ulf Berg (M),

2014/15:1483 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (M) yrkande 1,

2014/15:1652 av Jan Lindholm och Stefan Nilsson (MP) yrkande 4,

2014/15:2541 av Lena Ek (C) yrkande 3,

2014/15:2548 av Krister Hammarbergh (M) yrkande 2 och

2014/15:2612 av Jan R Andersson (M).

Stockholm den 19 mars 2015

På skatteutskottets vägnar

Per Åsling

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Per Åsling (C), Leif Jakobsson (S), Niklas Wykman (M), Sara Karlsson (S), Olof Lavesson (M), Anna Hagwall (SD), Maria Plass (M), Hannah Bergstedt (S), Rasmus Ling (MP), Adnan Dibrani (S), David Lång (SD), Mats Persson (FP), Aron Modig (KD), Patrik Lundqvist (S), Erik Ezelius (S), Erik Andersson (M) och Ulla Andersson (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Riksdagen fattade beslut med anledning av budgetpropositionen för 2015 och oppositionspartiernas alternativa budgetförslag den 3 december 2014. Riksdagen antog i det sammanhanget förändringar på punktskatteområdet som bl.a. inkluderade förändrade energiskatter och drivmedelsskatter, höjd alkoholskatt och tobaksskatt samt höjd fordonsskatt. Riksdagen avslog 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 2015 (prop. 2014/15:1, bet. 2014/15:FiU1, yttr. 2014/15:SkU1y, rskr. 2014/15:29).

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014 som tar upp frågor om förändrade eller nya punktskatter. Motionerna innehåller förslag som rör bl.a. skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, fordonsskatter, trängselskatt samt skatt på alkohol och tobak. Andra yrkanden rör reklamskatt och lotteriskatt. Utskottet behandlar även yrkanden om skatt på flygresor, skatt på handelsgödsel, kemikalier, avfall och naturgrus och slutligen yrkanden om skatt på plastpåsar, styrmedel för biokolteknik, stämpelskatt och punktskattebrott. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkandet 2013/14:SkU19.

Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilaga.

Utskottets överväganden

Energiskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om översyn av lagstiftningen om energiskatter, om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer och om att slopa skattefriheten på elektrisk kraft som framställts i vindkraftverk. Riksdagen avslår också motionsförslag om sänkt skatt för egenproducerad förnybar el och om att inte höja koldioxidskatten för uppvärmningsbränsle för vissa delar av näringslivet.

Jämför reservationerna 1 (M, C, FP, KD) och 2 (SD).

Bakgrund

Skatt på bränslen och el

Energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) lägger fast ramen för hur medlemsstaterna 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 skattereglerna om energi- och koldioxidskatt på bränslen och el finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. För 2011 och framåt sker en indexomräkning av skattebeloppen genom en förordning som utfärdas av regeringen senast i november året innan respektive kalenderår.

Hösten 2009 beslutade dock riksdagen om ändringar i LSE av koldioxid och energiskattesatserna på bränslen för åren 2011, 2013 och 2015 (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21, rskr. 2009/10:122). Av praktiska skäl ansågs då inte att den årliga indexomräkningen av skattesatser borde göras av regeringen genom en förordning för de år då sådana förändringar genomförs. I stället togs hänsyn till prognostiserade förändringar i konsumentprisindex redan i samband med att koldioxid- och energiskattesatserna för 2011, 2013 och 2015 lades fast i LSE. Koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen för 2015 följer således av 2 kap. 1 § LSE i dess lydelse enligt SFS (2009:1497). Skatten uppgår till 5 kronor 85 öre/liter på bensin (miljöklass 1) och till 5 kronor 5 öre/liter på diesel (miljöklass 1).

Energiskatt på elektrisk kraft tas ut vid förbrukning av el i Sverige. Sverige tillämpar en hög energiskattenivå på el för hushåll och serviceföretag och en låg skattenivå för industri och jordbruk. Uppdelningen i industri och jordbruk respektive hushåll och serviceföretag har sin grund i en bedömning av konkurrensutsattheten för de branscher som får låg skatt.

Energiskatten på el för 2015 framgår av förordningen (2014:1328) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt på elektrisk kraft för år 2015. Skatten (exklusive moms) på el i södra Sverige är 29,4 öre per kWh och i norra Sverige 19,4 öre per kWh. Skattesatsen är 0,5 öre per kWh för el som förbrukas i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen eller vid yrkesmässig växthusodling. Samma skattesats, 0,5 öre per kWh, gäller under vissa förutsättningar för el som förbrukas i fartyg som ligger i hamn.

Därutöver finns regler om hel eller delvis befrielse från koldioxid- och energiskatt under vissa förutsättningar. Detta gäller bl.a. bränslen och el som förbrukas för tillverkningsprocessen i industriell verksamhet och för framställning av energiprodukter.

Vindkraftsproducerad el

Elektrisk kraft är inte skattepliktig bl.a. om den framställs i Sverige i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar el (11 kap. 2 § 1 LSE).

Energiskatt ska betalas av den som framställer skattepliktig el (producent) eller som yrkesmässigt levererar av honom framställd skattepliktig el eller av annan framställd skattepliktig el (leverantör), (11 kap. 5 § första stycket 1 och 2 LSE).

Skatteverket har i ett ställningstagande (Skatteverket 2008-10-06, 131 56 0566-08/111) redovisat uppfattningen att enbart den omständigheten att en elproducent matar in el på ett elnät, där elen sammanblandas med el av ett annat ursprung, inte medför att producenten ska anses leverera elen, i den mening som avses i 11 kap. 2 § 1 och 5 § 2 LSE. Skatteverket anser att en förutsättning för att en producent i denna mening ska anses leverera el är att producenten dessutom överläter elen till någon annan genom försäljning eller genom annat avtal om överlåtelse.

Av Skatteverkets ställningstagande följer att en vindkraftsproducent i Sverige som inte överläter elen till någon annan utan enbart anlitar elnätsföretag för överföring av elen till en uttagspunkt där producenten själv förbrukar el inte anses leverera elen. Under förutsättning att producenten inte heller yrkesmässigt levererar annan el är elen från vindkraftverket undantagen från skatteplikt. Undantag från skatteplikt gäller även om vindkraftsproducenten samtidigt köper ytterligare el från ett elhandelsföretag för att täcka resterande behov vid uttagspunkten. Det elhandelsföretag som levererar el vid uttagspunkten anses endast ha levererat den mängd el som överskrider den mängd el som producenten inte tillgodoser via den egna framställningen av el.

Skatteverket har i ett ställningstagande (Skatteverket 2012-01-30, 131 72782-12/1211) bedömt om LSE medger tillämpning av ett skattemässigt avräkningsförfarande mellan tidsperioder med överskott respektive underskott i vindkraftsproduktionen jämfört med den egna elförbrukningen. Frågan gällde om man vid tillämpningen av LSE skattemässigt kan anse att el som

producenten förbrukat vid en viss tidpunkt är sådan el som producenten framställt vid ett senare eller tidigare tillfälle än den faktiska förbrukningstidpunkten.

Skatteverket konstaterar att LSE inte har bestämmelser om avräkning för el, vilket innebär att bestämmelserna om skattskyldighetens inträde för el gäller varje enskild kWh för sig. Det är således inte möjligt att skattemässigt anse att en vindkraftsproducents elförbrukning vid en viss uttagpunkt utgörs av el som producenten framställt vid ett senare tillfälle än förbrukningstidpunkten. Det är inte heller möjligt att göra en avräkning gentemot ett tidigare överskott som uppstått då producenten framställt mer el än vad denne för tillfället haft behov av.

Skatteverket anför att enligt förordningen (1999:716) om mätning, beräkning och rapportering av överförd el ska mätning normalt avse överförd el under varje timme. Vid kontroll av att energiskatt på el redovisats korrekt kommer Skatteverket därför inte att kräva mätvärden för kortare tidsperioder än en timme.

Skatteverket har i ett ställningstagande (2008-10-08, 131 571875-08/11) bedömt att en ekonomisk förening som vid ett vindkraftverk producerar el som föreningen matar ut på elnätet och säljer till sina medlemmar levererar elen yrkesmässigt i den mening som avses i 11 kap. 2 § LSE. Det innebär att sådan el inte kan omfattas av undantaget från skatteplikt enligt lagen.

Skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer

Enligt lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer ska skatt betalas till staten på en kärnkraftsreaktors värmeproduktionsförmåga (termiska effekt). Skattskyldig är den som har tillstånd att inneha och driva en kärnkraftsreaktor, och skatt betalas för varje kalendermånad som tillstånd finns. Om drifttillståndet har löpt ut eller återkallats före slutet på en kalendermånad upphör skattskyldigheten vid denna tidpunkt. Skatten för varje kalendermånad uppgår till 12 648 kronor per megawatt av den högsta tillåtna termiska effekten i kärnkraftsreaktorn. Denna nivå har gällt sedan den 1 januari 2008. Om en kärnkraftsreaktor har varit ur drift under en sammanhängande period av mer än 90 kalenderdygn, får avdrag med 415 kronor per megawatt av den termiska effekten göras för det antal kalenderdygn som överstiger 90.

Motionerna

I motion 2014/15:617 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M) anförts att det finns en oklarhet kring de ekonomiska och styrningsmässiga målsättningarna vad gäller en rad energiskatter, vilket skapar ett behov av genomlysning av den nuvarande lagstiftningen om skatt på energi. Motionären menar att målsättningen exempelvis bör vara att undersöka samtliga energiskatters syften och deras respektive samhällsekonomiska och miljömässiga funktion samt att säkerställa att ingen överbeskattning sker.

I kommittémotion 2014/15:1101 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 5 respektive yrkande 6 anförs att skatten inte bör höjas på den termiska effekten i kärnkraftsreaktorer eftersom det skapar en obalans i konkurrensen på den fria elmarknaden. Motionärerna menar vidare att kärnkraftsreaktorer som uppförs efter den 1 januari 2015 inte ska belastas med effektskatt för att därigenom stimulera byggandet och skapa incitament för att förnya reaktorer.

I kommittémotion 2014/15:1105 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 7 föreslås att lydelsen om skattefrihet på elektrisk kraft som framställts i Sverige i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft ska upphävas eftersom vindkraft i dag ges vissa subventioner, vilket ger en konkurrensfördel jämfört med övriga energislag.

I motion 2014/15:1675 av Penilla Gunther (KD) anförs att definitionen av energiintensiv industri, för vilken det råder skattenedsättning, bör utökas. Avgörande bör inte vara vilken sektor ett företag tillhör utan hur dess elkonsumention ser ut. Motionären anser också att förslaget om höjning av avgiften för kärnavfall för 2015 ska avslås i avvaktan på ett mer långsiktigt sätt att beräkna avgiften. De svenska konkurrensförhållandena på energiområdet är inte färdigutredda, och det är därför viktigt att inte i nuläget höja skatter och avgifter på energiområdet. Motionären anser därför att skatten på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer inte bör höjas.

I kommittémotion 2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 2 framförs att regeringens förslag om att höja koldioxidskatten för uppvärmningsbränslen för de delar av näringslivet som inte har utsläppsrätter inte bör genomföras eftersom det slår mot det svenska jord- och skogsbruket och även indirekt riskerar att slå ut annan svensk industri på landsbygden.

I motion 2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 4 föreslås att skatten sänks för egenproducerad förnybar el i syfte att stimulera produktion av förnybar el.

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 energianvändning (bet. 2009/10:SkU21). Den dåvarande regeringen föreslog därvid 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.

Utredningen om sektorsneutral och konkurrenskraftig energiskatt på el (dir. 2014:72) har tillsatts för att se över hur bland annat serverhallar behandlas skattemässigt. I uppdraget ingår att beakta den internationella konkurrens som exempelvis informations- och kommunikationsverksamhet utsätts för. Utredningen ska redovisas i oktober 2015.

I budgetpropositionen för 2015 redogör vidare regeringen för sin syn på utvecklingen av arbetet med effektivare skatter på energi-, klimat- och miljöområdet. Regeringen pekar i detta sammanhang på att Sverige har lång och god erfarenhet av att använda skatter och andra ekonomiska styrmedel för att kostnadseffektivt bidra till att nå klimat-, energi och miljöpolitiska mål. Sverige verkar inom EU för att det nuvarande energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av EU-ramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) ska ändras, i syfte att öka miljöstyrningen och skapa ett mer kostnadseffektivt ramverk för beskattningen på unionsnivå. Utskottet anser inte att det därutöver finns skäl för något tillkännagivande om en översyn av energibesattningen.

Genom utfallet av budgetomröstningen genomfördes inte skattehöjningen på termisk effekt i kärnkraftreaktorer, utskottet delar dock regeringens uppfattning om att kärnkraften ska bära en större andel av sina samhällsekonomiska kostnader.

I budgetpropositionen för 2015 aviserar regeringen vidare att den anser att koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin och kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna bör höjas till den generella nivån fr.o.m. den 1 januari 2016. Regeringen anför att den, i syfte att åstadkomma en förbättrad miljöstyrning och förenkla skattesystemet, avser att fortsätta på den inslagna vägen som presenterades i det s.k. klimatskattepaketet 2009 genom att återkomma med förslag om att helt slopa nedsättningar av koldioxidskatten. Utskottet anser inte att det finns några skäl att föregripa beredningen av frågan.

Utskottet anser att produktionen av förnybar el bör byggas ut ytterligare. Inom energipolitiken pågår dock blocköverskridande samtal för att nå överenskommelser om den långsiktiga inriktningen. Regeringen har därför tillsatt en parlamentarisk kommission som ska ta fram förslag på ny politik för den långsiktiga energiförsörjningen (dir. 2015:12). Utskottet anser inte att det av motionerna framkommit något som motiverar ett särskilt uttalande av riksdagen.

Utskottet avstyrker samtliga motioner som behandlas i avsnittet i motsvarande delar.

Skatt på drivmedel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa lägre bränsleskatt i glesbygd, om att sänka skatten på diesel och om att avveckla skattebefrielsen för luftfartyg och fartyg.

Bakgrund

Beskattnings av drivmedel

Enligt energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) är medlemsländerna 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 vad gäller 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 miljöegenskaperna, som innehållet av svavel, bensen, aromatiska kolväten, bly och fosfor. All bensin som säljs på bensinstationerna 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 miljösynpunkt.

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 såväl energiskattesatserna på el och koldioxid som energiskattesatserna på bränslen. Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna.

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 borde göras av regeringen genom en förordning för de år då sådana förändringar genomförs. 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 behöver höjas under

mandatperioden utöver redan fattade beslut och normal inflationsjustering (bet. 2010/11:FiU1, yttr. 2010/11:SkU1y).

Koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen för 2015 följer således av 2 kap. 1 § LSE i dess lydelse enligt SFS (2009:1497). Skatten uppgår till 5 kronor 85 öre/liter på bensin (miljöklass 1) och till 5 kronor 5 öre/liter på diesel (miljöklass 1). Skatten på naturgas som används som drivmedel är motsvarande 2 kronor 41 öre/liter.

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 bensin eller diesel som framställs av biomassa får göra avdrag för energi- och koldioxidskatten enligt bestämmelser i 7 kap. LSE. Motsvarande möjlighet finns inte när det gäller fossilbaserade syntetiska drivmedel, t.ex. sådana som är 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. Till och med den 31 december 2008 kunde sådana dispensbeslut avse fossilbaserade bränslen. De dispensbeslut som nu kan lämnas omfattar bara förnybara bränslen som förbrukas inom pilotprojekt.

Flyg- och fartygsbränsle

Den 1 juli 2015 träder nya regler som begränsar skattefriheten för flyg- och fartygsbränsle som används för annat än privat ändamål i kraft. Ändringen innebär att skattebefrielse endast kan ges när luftfartygen, skeppen eller båtarna används för transport av passagerare eller varor mot ersättning eller tillhandahållande av andra tjänster mot ersättning, av offentliga myndigheter eller för offentliga myndigheters räkning eller för yrkesmässigt fiske. Skattebefrielse kommer även att ges för bränsle som förbrukas av frivilliga försvarsorganisationer och för bränsle som ideella organisationer förbrukar vid sjöräddning, brandövervakning och liknande verksamhet eller övning och utbildning för sådan verksamhet. Skattebefrielsen åstadkoms på samma sätt som tidigare. Ändringen är en anpassning till EU-rätten och behandlas av skatteutskottet i bet. 2014/15:SkU12.

Motionerna

I motion 2014/15:284 av Edward Riedl (M) föreslås att regeringen ska se över möjligheterna att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygd.

I motion 2014/15:1285 av Sten Bergheden (M) anförs att Sverige måste sänka sina dieselskatter till samma nivå som övriga EU-länder eller lägre för att de svenska åkerierna ska kunna konkurrera på lika villkor som åkerier etablerade utanför Sverige.

I motion 2014/15:1981 av Niclas Malmberg (MP) anförs att flygtrafikens utsläpp av växthusgaser ökar och att dagens utveckling bör brytas. Motionären menar att skattebefrielsen för luftfartyg och fartyg därför bör avvecklas.

Utskottets ställningstagande

Punktskatter har en viktigt styrande effekt för att påverka beteendet vid bilanvändande. Utskottet är eniga med regeringen om att användandet av fossila bränslen tydligt ska minska under mandatperioden. För att åstadkomma detta måste de förnybara drivmedlen få en större andel, samtidigt som en större del av transportarbetet kan ske med kollektivtrafik. Möjligheterna ser dock väldigt olika ut i olika delar av landet. Idag ges 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 tidigare i olika sammanhang avstyrkt förslag om differentierad drivmedelsbeskattning, differentierade reseavdrag och andra förslag om en regional differentiering av beskattning av bilismen. Utskottet avstyrker även det nu aktuella förslaget om att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygd.

Utskottet anser att energiskatten är ett viktigt styrmedel för att kostnadseffektivt uppnå målet om en effektivare energianvändning. Eftersom skillnaden mellan skatten på dieselbränsle och skatten på bensin, beräknad efter energiinnehåll, är förhållandevis stor anser utskottet att åtgärder bör vidtas för att i ökad utsträckning ta ut energiskatt på fossila drivmedel efter bränslets innehåll. Utskottet anser därför inte att det finns några skäl att sänka skatten på dieselbränsle.

Utskottet anser vidare att även flyget och sjöfarten ska bära sina miljökostnader. Möjligheten att införa skatt på bränsle som används för flyg- och sjötransporter begränsas av energiskattedirektivet. Direktivets huvudregel är skattefrihet för sådant bränsle, men medlemsstaterna har en viss valfrihet att inskränka denna skattefrihet och beskatta bränslet. Utskottet menar att slopade bränslesubventioner bör ske samlat på EU-nivå, av såväl konkurrensskäl som att den sammantagna miljönyttan blir större. Utskottet anser inte att det behövs något tillkännagivande från riksdagen om hur regeringen ska agera i dessa frågor.

Utskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

Lantbrukets drivmedelsskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att se över dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket och om att höja återbetalningen av koldioxidskatt på diesel för skogs- och jordbruksmaskiner.

Jämför reservation 3 (SD).

Bakgrund

Riksdagen beslutade hösten 2009 (bet. 2009/10:SkU21) om ett omfattande paket med förändringar av koldioxid- och energiskattesatserna för att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås (klimatskattepaketet).

Ändringarna innebar bl.a. att återbetalningen av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner sänktes i tre etapper från 2 kronor 38 öre per liter till 90 öre 2015. Energiskatten på diesel höjdes i två steg med sammanlagt 40 öre per liter från 1 krona 33 öre per liter till 1 krona 73 öre per liter 2013. Från och med den 1 januari 2015 uppgår energiskatten på diesel till 1 krona 83 öre per liter och koldioxidskatten till 3 kronor 22 öre per liter (totalt 5 kronor 5 öre per liter).

Koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen för industri (utanför EU-ETS), jordbruk, skogsbruk och vattenbruk höjdes från 21 procent av den generella koldioxidskatten på 105 öre per kilo till 30 procent 2011 och till 60 procent 2015. Samtidigt höjdes energiskatten på uppvärmningsbränslen för dessa sektorer från 0 öre per kWh till 2,4 öre per kWh 2011, vilket motsvarade 30 procent av den generella energiskattenivån. Regeringen har i budgetpropositionen för 2015 aviserat att den avser att föreslå en höjning av koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin och kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna till den generella nivån fr.o.m. den 1 januari 2016.

Begränsningsnivån i den s.k. 0,8-procentsregeln, som omfattar energiintensiva industriföretag samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter, fasas ut i två steg. Det första steget togs 2011 genom att begränsningsnivån höjdes från 0,8 procent till 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Begränsningsregeln slopas helt 2015.

Energiskattesatsen är nedsatt till 0,5 öre per kWh för el som förbrukas vid bl.a. yrkesmässig växthusodling samt jordbruk, skogsbruk och vattenbruk.

Motionerna

I motion 2014/15:1498 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) anförs att den höga dieselskatten för jord- och skogsbruk försämrar dess konkurrenskraft, och konsekvensen är att tillväxten på landsbygden blir lägre. Dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket samt trädgårdsnäringens energibesättning bör därför ses över.

I kommittémotion 2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås att återbetalningen av koldioxidskatten på diesel för jord- och skogsbruksmaskiner bör höjas för att möta de europeiska nivåerna.

Även i kommittémotion 2014/15:2831 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 2 framförs att de svenska bönderna har en konkurrensnackdel genom ett högre skattetryck i form av koldioxidskatt på diesel för skogs- och jordbruksmaskiner och att återbetalningen av koldioxidskatten till bönderna därför bör höjas.

Utskottets ställningstagande

Riksdagens beslut 2009 innebar bl.a. att återbetalningen av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner sänktes i tre etapper. Ändringen syftade till att ge jordbruket, skogsbruket och växthusföretagen ekonomiska incitament att vidta åtgärder för att minska växthusgasutsläppen och till att miljömålen ska kunna nås. Omläggningen har genomförts stegvis till 2015 för att ge aktörerna långsiktiga förutsättningar för att planera sin verksamhet och för att minska risken för koldioxidläckage vid import från länder som till skillnad från EU-länderna inte omfattas av bindande åtaganden om att begränsa utsläppen av växthusgaser.

Sänkningen av återbetalningen av koldioxidskatten på dieselolja i arbetsmaskiner kan vara kännbar för vissa produktionsgrenar inom jordbruket, förutsatt att inte något görs för att begränsa användningen av fossil dieselolja i arbetsmaskiner. Det handlar om förbättrade skötselmetoder, modernisering av maskinparken eller att ersätta fossil dieselolja med biodrivmedel.

Koldioxid- och energiskatten på förbrukningen av fossila uppvärmningsbränslen i de aktuella sektorerna är dock fortfarande nedsatt i förhållande till förbrukningen i övriga sektorer, och sektorerna omfattas också av en nedsatt energiskatt på el.

Utskottet konstaterar att drivmedelsbesättningen under senare år höjts för jord- och skogsbruksföretagens arbetsmaskiner. Utskottet ser inte några motiv för riksdagen att med anledning av motionsförslagen justera de förändringar som skett. Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

Beskattning av biodrivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att skattenedsättningen på biodrivmedel ska harmoniseras med drivmedelslagen, att biodrivmedel, inklusive hydrerade vegetabiliska oljor (HVO), ska skattebefrias oavsett inblandningsgrad och att subventionerna för etanol ska fasas ut.

Jämför reservationerna 4 (M, C, FP, KD) och 5 (SD).

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 genom 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 bibränslena 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 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 upp till 15 volymprocent av den totala mängd motorbränsle som bränslet ingår i. Avdrag får också göras för hela koldioxidskatten och 89 procent av energiskatten för biodrivmedel som låginblandas i bensen. För låginblandning i dieselbränsle får hela koldioxidskatten och 84 procent av energiskatten dras av.

För både biodrivmedel i bensen och biodrivmedel i dieselbränsle gäller att avdragsrätten är begränsad och maximalt kan uppgå till 5 volymprocent biodrivmedel som låginblandas i bensen eller dieselbränsle. 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.

Den 1 januari 2015 minskade den befrielse från energiskatt för Fame som låginblandas i dieselbränsle från 84 procent till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Befrielsen från energiskatt som gäller för höginblandad Fame minskas från 100 procent till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Syftet var att åtgärda den överkompensation som uppkommit genom skattebefrielsen. Samtidigt slopades den begränsning som innebar att skattebefrielse endast gällde upp till 15 volymprocent HVO i dieselbränsle. Ändringen tillämpas retroaktivt fr.o.m. den 1 maj 2014.

Motionerna

I motion 2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (båda C) yrkande 2 anförs att skattebefrielsen för HVO bör utökas till en inblandning upp till 100 procent för att främja användningen av HVO som drivmedel.

I motion 2014/15:1426 av Betty Malmberg (M) yrkande 2 anförs att skattenedsättningen på biodrivmedel bör harmoniseras med drivmedelslagen genom att volymgränserna tas bort (t.ex. för RME respektive etanol). Genom en sådan anpassning uppnås även teknikneutralitet med HVO.

I motion 2014/15:2379 av Saila Quicklund och Eva Lohman (båda M) framförs att det bör övervägas om inte biodrivmedel oavsett inblandningsgrad ska befrias från koldioxidskatt.

I partimotion 2014/15:2461 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 7 föreslås att andra generationens biodrivmedel (HVO) från t.ex. skogsråvara bör skattebefrias fullt ut.

I kommittémotion 2014/15:2834 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 11 föreslås att subventionerna för etanol snarast bör fasas ut.

I motion 2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 7 anförs att drivmedel med stor klimatnytta särskilt bör premieras och att andra generationens biodiesel (HVO) därför bör skattebefrias.

Utskottets ställningstagande

Arbetet med att minska utsläppen från transporterna fortsätter, och utvecklingen av nya och hållbara drivmedel prioriteras. Sverige strävar efter att på ett kostnadseffektivt sätt nå de nationella och internationella klimat- och energipolitiska målen. Att frångå beskattning av biodrivmedel innebär dock att regeln om att beskattning av likvärdigt fossilt bränsle frångås, vilket är att betrakta som statsstöd. EU-kommissionen har i detta sammanhang godkänt de svenska reglerna om skattebefrielse för viss inblandningsnivå i bensin respektive diesel.

Då den föregående regeringen misslyckades med att införa den planerade kvotplikten, som accepterats även om den föreslagna utformningen inte var incitamentsdriven, då utvecklingen av biodrivmedel redan möjliggör högre

inblandning än förslaget krävde. Branschen som planerat för att möta upp regeringens förslag fick se avsatta resurser och arbete gå till spillo och inte minst försämrar det förutsättningarna att nå målet om fossil oberoende fordonsflotta till 2020 och det ställer därför krav på nuvarande regering att återkomma med ett system som både kan få godkänt på EU-nivå erbjuda långsiktiga spelregler, teknikneutralt och ha klimatdrivande incitament om målet skall kunna nås.

Utskottet utgår från att regeringen med beaktande av behovet att stimulera en ökad användning av biodrivmedel klargör den fortsatta skattemässiga hanteringen av biodrivmedel med hänsyn till de begränsningar som gäller enligt statsstödsreglerna.

När det gäller HVO är den begränsning som innebär att skattebefrielse endast gällde upp till 15 volymprocent HVO i dieselbränsle numera slopad. Motionerna är således tillgodosedda i denna del.

När det gäller E85 finns en god tillgång och infrastruktur för drivmedlet. Utskottet anser att det är satsningar som måste tas till vara och ges förutsättningar för att de ska bli långsiktigt lönsamma. Utskottet anser därför inte att beskattningen av drivmedlet bör förändras.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motioner i motsvarande delar.

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att inte införa en avståndsbaserad vägslitageavgift, att införa en bomskatt, att möjliggöra införandet av lokala avgifter på dubbdäck, att inkludera husvagnar i den s.k. 30-årsregeln för veteranfordon och att befria bilägare som kör mindre än 500 mil per år från fordonsskatt.

Jämför reservation 6 (M, C, FP, KD).

Bakgrund

Fordonsskatt

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 har sedan 2006 använts 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 genom att utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut sänktes från 117 gram till 111 gram koldioxid per kilometer samtidigt som 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.

Samtidigt höjdes även fordonsskatten 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.

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 2014/15:339 av Lisbeth Sundén Andersson (M) anförs att en bomskatt kan vara en lösning som innebär att de som använder sig av andra länders infrastruktur och därigenom orsakar såväl slitage på vägarna som miljöfarliga utsläpp på ett lätt sätt ska kunna göra rätt för sig. Motionären anser därför att regeringen bör se över möjligheterna att införa en bomskatt för alla utländska fordon som passerar gränsen till Sverige.

I kommittémotion 2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8 anförs att användandet av dubbdäck är ett av skälen till att halterna av partiklar i luften är så hög och att regeringen därför skyndsamt bör återkomma med förslag som möjliggör införande av lokala avgifter på dubbdäck.

I motion 2014/15:1056 av Betty Malmberg (M) framförs att en avståndsbaserad kilometerskatt inte bör införas eftersom en sådan riskerar att få allvarliga konsekvenser för företagen samt bli en straffskatt på landsbygden och hota jobben där utan att det ger några större positiva effekter för klimatet.

I motion 2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (båda SD) yrkande 2 föreslås att även husvagnar bör omfattas av den skattebefrielse som gäller för fordon som är äldre än 30 år.

I motion 2014/15:1768 av Jessica Rosencrantz (M) anförs att en kilometerskatt för tunga fordon inte bör införas eftersom en sådan inte riktar in sig på miljöförstöring utan straffar ut transporter i sig och riskerar att kraftigt straffa ut svensk glesbygd med färre arbetstillfällen och lägre tillväxt som följd.

I motion 2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10 anförs att en avståndsbaserad vägslitageskatt inte bör införas, eftersom en sådan särskilt skulle drabba företag på landsbygden.

Även i kommittémotion 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 8 framförs att en avståndsbaserad vägslitageskatt skulle slå hårt mot skogsnäringen och dem som bor och verkar på landsbygden samt att en sådan skatt skulle orsaka fördyringar i bygg- och anläggningsbranschen och därför inte bör införas.

I motion 2014/15:2913 av Mikael Jansson (SD) föreslås att bilägare som kör mindre än 500 mil per år ska befrias från halva vägtrafikskatten.

I motion 2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 10 föreslås att fordonsskatten ska höjas genom att koldioxidbeloppet höjs.

Utskottets ställningstagande

I budgetpropositionen för 2015 aviserade regeringen att den avser att tillsätta en utredning för att utreda hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas. 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 lastbil till tåg och sjöfart.

Utskottet instämmer i att det finns skäl att se över möjligheterna att öka styrningen mot mer miljöanpassade fordon på de svenska vägarna. I flera europeiska länder förekommer exempelvis bomskatt för bilar som passerar gränserna till landet eller avståndsbaserade skatter för tunga fordon som trafikerar vissa vägar.

Utskottet anser att även utlandsregistrerade lastbilar ska betala för att de använder svenska vägar eftersom det skapar en ökad konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkerier. En vägslitageavgift möjliggör nya investeringar i infrastruktur som gynnar exportindustrin i stort, seriösa aktörer i åkerinäringen och den svenska samhällsekonomin. Avgiften säkerställer också en bättre konkurrensneutralitet mellan väg, järnväg och sjöfart. Sammantaget bidrar skatten på lastbilstransporter till att främja den seriösa åkerinäringen, trafiksäkerheten, miljön, klimatet och Sveriges konkurrenskraft.

Utskottet anser således inte att det med anledning av motionerna finns skäl att föregripa vilka styrmedel som kan vara lämpliga i detta avseende eller regeringens beredning av en avståndsbaserad vägslitageskatt.

Som framgått ovan höjdes fordonsskatten den 1 januari 2015, bl.a. genom en höjning av koldioxidbeloppet. Den aktuella motionen får därmed anses tillgodosedd i den delen. Utgångspunkten för fordonsskatten är att den tillsammans med drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för ett specifikt fordon som körs en viss genomsnittlig sträcka, oavsett om fordonet drivs med bensin eller dieselbränsle. Den sammanlagda skattebelastningen för ett enskilt fordon blir därmed beroende av fordonets körsträcka. Att därutöver differentiera fordonsskatten med utgångspunkt i fordonens årliga körsträcka skulle medföra omfattande administration samt vara mycket svårt att kontrollera. Utskottet anser därför inte att det finns några skäl för en sådan differentiering.

Avsikten med skattebefrielsen för veteranfordon har inte varit att ställa upp någon allmän regel om befrielse från fordonsskatt för fordon som är 30 år eller äldre. Riksdagen har därför tidigare avslagit motionsyrkanden om en utvidgning av skattebefrielsen till bl.a. husvagnar, t.ex. i samband med införandet av en rullande 30-årsgräns och senast i betänkande 2012/13:SkU19. Utskottet vidhåller den uppfattningen.

I september 2013 gav den dåvarande regeringen Trafikverket i uppdrag att i samverkan med relevanta aktörer arbeta med att öka medvetenheten om val av däck i syfte att minska andelen trafik med dubbdäck utan att göra avkall på säkerheten (dnr M2013/2358/K1). Uppdraget ska slutredovisas den

31 december 2015. Utskottet är positivt till en minskad andel trafik med dubbdäck, men vill inte föregripa Trafikverkets uppdrag.

Utskottet avstryker 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, att trängselskatten i Göteborg ska avskaffas, att undanta elbilar från skatten och att trängselskatten ska utvidgas.

Jämför reservation 7 (SD).

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 ett 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 som gäller det europeiska systemet för elektroniska vägavgifter och tekniska uppgifter för detta (bet. 2013/14:TU4 och bet. 2013/14:TU8).

Från och med den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt. Samtidigt infördes regler om att personer som innehar ett särskilt parkeringstillstånd 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.

Motionerna

I motion 2014/15:15 av Nina Lundström (FP) föreslås att trängselskatten i framtiden bör utformas som en regional trängselavgift.

I kommittémotion 2014/15:77 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) anförs att placeringen av trängselskattkameror ger sken av att man är mer intresserad av att ta ut skatt av bilisterna för att finansiera det västsvenska paketet än att minska trängseln i staden. Göteborgarna har tydligt genom en folkomröstning visat att de inte vill ha trängselskatt. Motionärerna föreslår därför att trängselskatten i Göteborg ska avskaffas.

I motion 2014/15:1570 av Rickard Nordin (C) anförs att trängselskatter bör beslutas av de som berörs och att beslutsfattandet således ligger på fel nivå. De regionala och lokala beslutsfattarna vet bättre än den nationella nivån. Motionären menar att regeringen därför skyndsamt bör tillsätta en utredning kring hur beslutsfattandet kring trängselskatter ska decentraliseras.

Även i motion 2014/15:1923 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 regioner få betydande bestämmanderätt över trängselskatters utformning och intäkter.

I motion 2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 föreslås att elbilar ska fråntas skyldigheten att betala eventuella trängselavgifter.

I partimotion 2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11 anförs att det krävs insatser för att minska städernas miljö- och klimatpåverkan. Trängselskatter bör därför utvidgas och införas i storstäder för att minska utsläppen och få fram resurser till satsningar på grön infrastruktur och bostäder.

Utskottets ställningstagande

Trängselskatt är en statlig skatt som beslutas av riksdagen, men det har hittills inte varit staten utan den lokala nivån som tagit initiativet när trängselskatt infördes i Stockholm och Göteborg. Utskottet ser inte någon anledning till att ändra beslutet om att införa trängselskatt i Göteborg. De kommuner som inför trängselskatt har också fått utökade befogenheter i förhållande till vad som gäller enligt kommunallagen (1991:900) när de träffar avtal med staten om skatten.

Sedan den 1 januari 2011 kan riksdagen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. 2011 års vägtallsutredning har bl.a. analyserat förutsättningarna för 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. 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 är föremål för överväganden i Regeringskansliet med anledning av vägtullsutredningens förslag. Utskottet anser att beredningen av utredningens förslag inte bör föregripas.

Miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte att leda till minskad trängsel. Utskottet anser att fordonsskatten och drivmedelsskatten är lämpligare styrmedel än trängselskatten för att gynna miljöbilar.

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

Alkoholskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om inrättande av depåer för tullfria varor, om att regeringen ska verka för höjda minimiskattesatser i EU och sänka införselkvoter, om en översyn av effekterna av skattenivån på alkoholdrycker och om lägre skatt för mikrobryggerier.

Bakgrund

EU:s beskattningsregler för alkoholvaror m.m.

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 en 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 drycker som framställts på samma sätt och har 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 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 ca 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 48 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 upp till 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 vidta nödvändiga åtgärder enhälligt och efter samråd med Europaparlamentet.

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 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 minimivärdena 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 inflationsuppräknings 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. Någon enighet kunde inte nås, och rådet gav vid mötet kommissionen i uppdrag att göra en fullständig studie av beskattningen av alkohol. Enligt uppgift från kommissionen pågår en studie om klassificeringen av alkohol. Därefter kommer kommissionen att skriva en rapport, vilken förmodligen också kommer att beröra frågan om minimiskatterna på alkohol. Kommissionen beräknade att denna rapport, med eventuella direktivändringsförslag, tidigast skulle kunna lämnas under 2010.

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 tredjeländ.

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 tredjeländ.

Skattesatser för alkohol (1 januari 2015)

Volymprocent	Skattesats/liter
Öl	
Över 0,5, högst 2,8	0:00 kr
Över 2,8	1:94 kr för varje volymprocent
Vin och andra jästa drycker än vin och öl	
Över 1,2, högst 2,25	0:00 kr
Över 2,25, högst 4,5	8:84 kr
Över 4,5, högst 7	13:06 kr
Över 7, högst 8,5	17:97 kr
Över 8,5, högst 15	25:17 kr
Över 15, högst 18	52:68 kr (Denna skatteklass gäller enbart vin)
Mellanklassprodukter	
Högst 15	31:72 kr
Över 15, högst 22	52:68 kr
Etylalkohol	511:48 kr/liter ren alkohol

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

Motionerna

I motion 2014/15:98 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M) föreslås att möjligheterna till en depå för tullfria varor ska ses över för att undvika att tullfria varor fraktas fram och tillbaka i onödan endast för att bli skattefria.

I motion 2014/15:1745 av Elin Lundgren (S) anförs att Sverige bör ta initiativet till att tillsammans med andra medlemsländer inom EU driva frågan om sänkta införselkvoter.

I motion 2014/15:2407 av Finn Bengtsson och Sotiris Delis (båda M) framhålls att det inför framtida överväganden om fortsatta höjningar av alkoholskatten bör göras en noggrann omvärldsanalys av var brytpunkten för skatteuttag går genom en jämförelse mellan Systembolagets andel av försäljningen och totalt konsumerade spritdrycker. Motionärerna menar att

underlaget kan användas för att bedöma hur den framtida utvecklingen av skattenivån på spritdrycker kan anpassas, så att syftet med Systembolagets roll i alkoholpolitiken består.

I motion 2014/15:2419 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M) anförs att organiserad smuggling av alkohol med hjälp av turistbussar där s.k. ”målvakter” anlitas för att vid en eventuell kontroll kunna påstå att alkoholen köpts för privat bruk blir allt vanligare. Det finns därför ett behov av dels en översyn av hur mycket alkohol som bör få föras in i landet för personligt bruk, dels en precisering av regelverken. Då bl.a. bussbolag vidare kan avsäga sig allt ansvar för alkohol ombord som ingen av passagerarna gör anspråk på menar motionärerna att det även finns skäl att överväga om det kan skapas ett straffrättsligt ansvar för dessa aktörer för den s.k. herrelösa alkoholen.

I motion 2014/15:2577 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) föreslås att Sverige, i likhet med de flesta andra EU-länder, bör utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för mikrobryggerier.

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. Gemensapsrätten medger dock inte att medlemsstaterna undantar varor vid ankomstförsäljning från punkt- och mervärdesskatt. Utskottet sympatiserar med motionärernas intentioner men bedömer att det inte heller är förenligt med gemensapsrätten att skattefria varor ska kunna beställas vid utresan för att vid återkomsten hämtas ut och konsumeras i Sverige.

Riksdagen har tidigare avslagit motsvarande yrkande om att regeringen ska driva frågan om att förändra unionsrätten för att tillåta ankomsthandel med alkohol (bet. 2013/14:SkU19). Riksdagen 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 alkoholbeskattning. Riksdagen ansåg också att Systembolagets försäljningsmonopol bör upprätthållas. Utskottet anser inte att riksdagen bör ändra sin ståndpunkt.

Riksdagen har vid upprepade tillfällen, senast vid det föregående riksmötet (bet. 2013/14:SkU19), gett uttryck för att de gällande indikativa nivåerna för privatinförsel är alldeles för höga för svenska förhållanden och att regeringen bör verka för en förändring i EU, inte bara av införselreglerna utan av synen på alkoholpolitiken i stort. Det är att beklaga att tidigare ansträngningar på området hittills inte fått allmänt gehör bland de övriga medlemsstaterna. Det innebär att de nuvarande indikativa nivåerna för privatinförsel kvarstår oförändrade i det nya punktskattedirektivet som tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010.

Utskottet utgår från att regeringen utan något uttalande från riksdagen fortsätter arbetet med att sänka kvoterna för privatinförsel och att förändra

alkoholpolitiken i EU genom att söka allianser och utveckla samarbetet med andra länder där alkoholen och gränshandeln innebär problem.

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 efter den senaste höjningen av alkoholskatterna. Utskottet anser inte att ett särskilt tillkännagivande från riksdagen behövs i frågan.

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa nedsatta skattesatser på öl bryggt av oberoende små bryggerier. Utskottet vidhåller, mot bakgrund av folkhälsoskäl och därmed den restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning.

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

Tobaksskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att utreda en ny beskattningsprincip baserad på produktens nikotinnehåll och om en förändring i relationen i beskattning mellan snus och cigaretter.

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.

Ett nytt tobaksskattedirektiv, rådets direktiv 2011/64/EU, tillämpas från den 1 januari 2011. Direktivet omfattar tobaksvaror, dvs. i huvudsak cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak. Enligt det nya 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 det nya 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 samt rök- 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. Den 1 januari 2015 höjdes skatten på nytt 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.

Skattesatser på tobak (1 januari 2015)

Cigaretter	Cigarrer/cigariller	Röktobak	Snus	Tuggtobak
1:51 kr/styck*	1:33 kr/styck	1 841 kr/kilo	432 kr/kilo	476 kr/kilo

* Därutöver ska skatt betalas med 1 procent av detaljhandelspriset

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

Motionerna

I motion 2014/15:1208 av Johan Pehrson och Barbro Westerholm (båda FP) anförs att det vore en mer konsekvent beskattningsprincip att utgå från att samtliga produkter som innehåller nikotin ska beläggas med punktskatter. En ny beskattningsprincip baserad på produktens nikotininnehåll som inbegriper alla typer av nikotininnehållande produkter bör därför utredas.

I motion 2014/15:1561 av Josef Fransson (SD) yrkande 5 anförs att det finns en tydlig samhällsvinst med att hålla nere skatten på snus i förhållande till cigaretter för att ge incitament till att bruka den tobak som är minst skadlig för hälsan. Motionären menar att skatten på snus därför bör sänkas i förhållande till skatten på cigaretter.

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. Samma bedömning måste för övrigt göras vid förändringar av alkoholskatterna. Tobaksskatten höjdes senast den 1 januari 2015. Höjningen bedömdes kunna genomföras utan risk för oväntat stora ökningar i den oregistrerade konsumtionen. Sedan 2012 sker en årlig omräkning av tobaksskattesatserna som motsvarar den allmänna prisutvecklingen.

Utskottet sympatiserar i och för sig med tanken på att stimulera användare att gå över till mindre hälsovådliga tobaksprodukter. Utskottet är dock tveksamt till ett system där skatten är beroende av tobaksprodukternas relativa skadlighet. Utskottet anser att beskattningen av tobak är väl avvägd och att det därför inte finns anledning att förändra relationen i skattesats mellan snus och cigaretter.

Reglerna runt beskattning av punktskattepliktiga varor är i stor utsträckning harmoniserade inom EU. Bland annat omfattas tobaksvaror av det s.k. tobaksdirektivet. Harmoniseringen innebär att Sverige inte ensidigt kan påverka beskattningen av tobaksrelaterade varor. Utskottet utgår därför från att regeringen utan något uttalande från riksdagen fortsätter arbetet för att minska användningen av tobaksprodukter och dess skadeverkningar.

Utskottet avstyrker därmed motionerna i motsvarande delar.

Skatt på flygresor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att inte införa en skatt på flygresor.

Jämför reservation 8 (M, C, FP, KD).

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 International Civil Aviation Organizations (ICAO) 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 European Civil Aviation Conference (Ecac), 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 flygningar 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 träder 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.

I budgetpropositionen för 2015 gjorde regeringen bedömningen att en utredning bör tillsättas för att utreda hur en skatt på flygresor kan utformas. Regeringen anförde att det under mandatperioden ska undersökas olika metoder för att få flyget att i högre utsträckning bära sin egna klimatkostnader och att en skatt på flygresor bör utredas. Skatten bör uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ för att minska koldioxidutsläpp och ge mindre klimatpåverkan. Samordning bör ske med EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Motionerna

I motion 2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 6 anfördes att en nationell flygskatt skulle minska svensk konkurrenskraft och tillväxt. Motionären menar att Sverige därför inte bör införa denna typ av skatt eftersom den är dålig för svensk ekonomi och innebär en konkurrensnackdel för svensk besöksnäring och svenska företag.

I motion 2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 14 framförs att en flygskatt slår särskilt hårt mot landsbygden och därför inte ska införas.

Även i kommittémotion 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 15 anförs att en flygskatt skulle hota många jobb och därför inte bör införas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att även flyget ska bära sina miljökostnader. Det var därför ett viktigt steg att flyget 2012 införlivades i EU:s handel med utsläppsätter, så att flyget möter ett pris på utsläpp av koldioxid. Sverige har även drivit på om ett parallellt styrmedel på EU-nivå också för kväveoxider.

Utskottet anser vidare att det behövs styrmedel för att uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ som i sin tur leder till minskade koldioxidutsläpp och mindre klimatpåverkan samt för att öka incitamenten för producenterna att ta fram nya miljövänligare alternativ.

Det är viktigt att de olika transportslagen är med och bidrar till minskade klimatutsläpp. Skatt på flygresor har i detta syfte införts i en del europeiska länder, bl.a. Frankrike, Storbritannien och Tyskland. Utskottet är dock inte berett att föregripa vilka styrmedel som kan vara lämpliga för att få flyget att bära en större del av sina klimatkostnader och därmed inte heller regeringens beredning av en eventuell skatt på flygresor.

Utskottet avstyrker därmed de aktuella motionerna.

Skatt på handelsgödsel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att inte återinföra en skatt på handelsgödsel.

Jämför reservation 9 (M, SD, C, KD) och motivreservation 10 (FP).

Bakgrund

Enligt den numera upphävda lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel skulle skatt betalas med 1:80 kronor för varje helt kilo kväve i gödselmedlet och med 30 kronor för varje helt gram kadmium i gödselmedlet, till den del kadmiuminnehållet översteg 5 gram per ton fosfor.

Skatten på gödselmedel slopades den 1 januari 2010 (bet. 2009/10:FiU1 och bet. 2009/10:SKU21). Beskattningen av handelsgödselkväve bedömdes ha haft liten påverkan på användningen inom jordbruket eftersom prisförändringar på gödselmedel påverkar användandet relativt lite.

När lagen om skatt på gödselmedel upphörde innebar det att även skatten på kadmium i gödselmedlet slopades trots att det fanns en tydligare effekt av skatten för kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel än för kväveinnehållet. Den dåvarande regeringen uttalade (prop. 2009/10:41 s. 186) mot den bakgrunden att man borde pröva alternativa styrmedel för att uppnå liknande effekter som den som kadmiumdelen av gödselmedelsskatten hade haft. Den dåvarande regeringen ansåg vidare att jordbruksnäringens omfattande arbete med att minska kadmiumhalterna i gödselmedel och livsmedel borde fortsätta även vid slopad skatt på kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel.

Sverige har ett särskilt undantag från EU:s bestämmelser om gödselmedel som innebär att handelsgödsel med höga kadmiumhalter inte får saluföras i landet. Kemikalieinspektionen har på regeringens uppdrag gjort en förnyad bedömning av riskerna med kadmium för människors hälsa och miljön. Kemikalieinspektionens slutsats är att det finns behov av att väsentligt sänka det nationella gränsvärdet för kadmium i mineralgödsel (Rapport nr 1/11).

Den dåvarande regeringen ansökte 2012 hos Europeiska kommissionen om att få halvera det svenska gränsvärdet för kadmium. EU-kommissionen har dock avslagit Sveriges begäran eftersom de svenska förhållandena vad det gäller vatten, mark och folkhälsa inte ansågs vara så specifika att de tillåter ytterligare undantag från den gemensamma marknaden.

I budgetpropositionen för 2015 aviserade regeringen att en skatt på handelsgödsel bör införas den 1 januari 2016 i syfte att minska övergödning av vattenområden. Den tidigare skatten ska därvid tjäna som utgångspunkt. Innan förslaget kan träda i kraft måste det prövas mot bakgrund av EU:s statsstödsregler.

Motionerna

I motion 2014/15:1059 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (båda M) anförs att konkurrensen från andra länder utgör ett allvarligt hot mot det svenska lantbrukets lönsamhet och att antalet produktiva lantbruk har blivit färre. Försäljningen av gödsel har inte ökat trots skattens avskaffande. En skatt fördyrar således för svenska bönder och svensk livsmedelsproduktion utan att miljönyttan ökar, och motionärerna menar att handelsgödselskatten därför inte bör återinföras.

I motion 2014/15:2322 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) anförs att en handelsgödselskatt är en ineffektiv och kostsam åtgärd med liten påverkan på utlakningen. Motionärerna menar att det aviserade förslaget om återinförd handelsgödselskatt därför inte bör genomföras och att fokus i stället bör ligga på åtgärder med konkret miljönytta som samtidigt bibehåller det svenska lantbrukets konkurrenskraft och stimulerar ökad produktion av mat i Sverige.

Även i kommittémotion 2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3 framförs att en skatt på handelsgödsel inte bör genomföras eftersom det är en ineffektiv åtgärd som inte kommer att påverka särskilt många bönder att minska användningen av konstgödsel.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är angeläget att åtgärder vidtas som kan bidra till att uppnå miljökvalitetsmålen och som motverkar såväl övergödning av våra vattendrag, sjöar och hav som utsläpp av tungmetaller. Utskottet är dock inte berett att föregripa vilka styrmedel som kan vara lämpliga för att minska bl.a. kadmiumentoxen och övergödningen av vattenområden och därmed inte heller regeringens beredning av en eventuell skatt på handelsgödsel.

Utskottet avstyrker därmed de aktuella motionerna.

Skatt på kemikalier

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om införande av en skatt på farliga kemikalier.

Jämför reservation 11 (C).

Bakgrund

EU har moderniserat den europeiska lagstiftningen om kemikalier och infört Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (Reach), ett integrerat system för registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier. Bestämmelserna finns i rådets förordning (EG) nr 1907/2006. 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.

Inom ramen för handlingsplanen för en giftfri vardag presenterade Kemikalieinspektionen i februari 2013 rapporten När kan ekonomiska styrmedel komplettera regleringar inom kemikalieområdet? (rapport nr 1/2013). I rapporten lämnar inspektionen förslag på flera olika områden för ekonomiska styrmedel som de bedömer är intressanta att utreda vidare.

Den dåvarande regeringen tillsatte i december 2013 en utredning om ekonomiska styrmedel för en giftfri vardag (dir. 2013:127 och dir. 2014:143).

En särskild utredare ska analysera behovet av nya ekonomiska styrmedel på kemikalieområdet och, om utredaren bedömer att behovet finns, vilken typ av ekonomiskt styrmedel som har bäst förutsättningar att vara verkningsfullt och kostnadseffektivt.

Om utredaren bedömer det lämpligt att införa en skatt eller ett annat ekonomiskt styrmedel, ska utredaren presentera ett förslag på hur en sådan skatt eller ett sådant styrmedel tekniskt ska utformas. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2015.

Motionen

I partimotion 2014/15:2460 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3 anförs att ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken är avgörande för en snabb och effektiv omställning till ett hållbart samhälle. Motionärerna menar att ett införande av en skatt på farliga kemikalier kan vara substitutions- och innovationsdrivande samt främja tillväxt och sysselsättning.

Utskottets ställningstagande

Den dåvarande regeringen tillsatte i december 2013 en utredning om ekonomiska styrmedel för en giftfri vardag (dir. 2013:127).

Utskottet slutsats av Miljömålsberedningens arbete är att det i svensk politik råder enighet om att Reach är otillräcklig i sin nuvarande utformning för att nå miljömålet Giftfri miljö. Konsekvensen måste bli en mer aktiv och innovativ svensk kemikaliepolitik.

Utskottet delar regeringens mening om att Sverige ska gå före med nationell lagstiftning mot farliga kemikalier och förutsätter därför att arbetet inom regeringskansliet arbetar i den uttalade riktningen. Ett tillkännagivande av riksdagen är därför inte påkallat.

Utskottet avstyrker den aktuella motionen.

Lotteriskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att se över travsportens villkor.

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 ovannämnda 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 galoppporten minskat under en tid. Genom ändringen återställdes lotteriskatten till nivån före den 1 juli 1997 (bet. 2007/08:SkU17).

Motionerna

I motion 2014/15:1960 av Krister Hammarbergh (M) yrkande 1 anförs att det för att näringen och sporten ska kunna utvecklas krävs att de ekonomiska villkoren för arrangörerna och näringsidkarna förbättras och att totalisatorskatten därför bör sänkas.

I motion 2014/15:2222 av Jan R Andersson m.fl. (M) föreslås att regeringen utreder förutsättningarna för en översyn av den svenska travsportens spelvillkor samt ser över Sveriges höga totalisatorskatt.

I motion 2014/15:2376 av Saila Quicklund (M) framhålls att det för att näringen och sporten ska kunna utvecklas krävs att de ekonomiska villkoren förbättras. Motionären menar att det därför bör ske en översyn av skattereglerna och att fler åtgärder för att främja travsporten bör övervägas.

Utskottets ställningstagande

Spelutredningen överlämnade i december 2008 betänkandet En framtida spelreglering (SOU 2008:124) till regeringen. I utredarens uppdrag ingick att behandla frågan om en hållbar beskattningsmodell. Betänkandet har remitterats.

I budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr.17, s. 35) uttalar regeringen att den, för att undvika att åtgärder vidtas som leder utvecklingen åt fel håll, vill skaffa sig ytterligare beslutsunderlag gällande en eventuell större förändring av spelregleringen. Inom Regeringskansliet pågår därför arbete med direktiv till en utredning på spelområdet där avsikten är att samarbeta över blockgränserna för att hitta ett långsiktigt och hållbart licenssystem på spelområdet (jfr bet. 2014/15:Kru4). Utskottet förutsätter att de aktuella frågorna kommer att beaktas inom ramen för den kommande utredningen.

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

Reklamskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att riksdagen ska rikta ett tillkännagivande till regeringen om att fullfölja löftet om att avskaffa reklamskatten.

Bakgrund

I betänkandet Avskaffa reklamskatten! (SOU 1997:53) föreslog 1996 års reklamskatteutredning ett avskaffande av lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam. Den dåvarande regeringen uttalade i proposition 1997/98:150 att man ansåg att reklamskatten borde avskaffas. Det konstaterades dock att det vid det tillfället saknades förutsättningar att finansiera ett totalt avskaffande av reklamskatten. Eftersom den dåvarande regeringen ansåg att det fanns särskilt allvarliga problem när det gällde beskattningen av reklamtrycksaker, föreslogs ett avskaffande av skatten i denna del. Reklamskatten på reklamtrycksaker avskaffades den 1 januari 1999.

Riksdagen tillkännagav 2002 som sin mening att reklamskatten borde avvecklas och att frågan, med beaktande av de budgetpolitiska målen, borde prioriteras vid den kommande budgetberedningen (bet. 2001/02:SkU20, rskr. 2001/02:201). Sedan 2002 har frågan tagits upp i det årliga budgetarbetet. Ett andra steg i avskaffandet av den resterande reklamskatten genomfördes den 1 januari 2006. Ett ytterligare steg i avskaffandet av den resterande reklamskatten togs den 1 januari 2008.

I budgetpropositionen för 2015 anför regeringen att det för närvarande inte finns förutsättningar att finansiera ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten (prop. 2014/15:1, del Ia s. 322):

Presstödskommittén har i betänkandet Översyn av det statliga stödet till dagspressen (SOU 2013:66) bedömt att reklamskatten bör avskaffas i enlighet med riksdagens tillkännagivande från 2002. Frågan om ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten har prövats även i årets budgetberedning. Regeringen anser att den resterande reklamskatten bör avskaffas, men att det för närvarande inte finns förutsättningar för finansiering av detta.

Motionen

I motion 2013/14:1589 av Andreas Carlson (KD) anfördes att det har gått lång tid sedan tillkännagivandet 2002 om att reklamskatten ska avskaffas. Trots återkommande löften om att avskaffa reklamskatten har detta inte gjorts. Motionären anför att riksdagen därför återigen bör tillkänna för regeringen att löftet om att avskaffa reklamskatten ska fullföljas.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen tillkännagav redan 2002 att reklamskatten borde avskaffas, och regeringen har uttalat att man delar riksdagens uppfattning i frågan. Utskottet utgår därmed från att hela reklamskatten kommer att avvecklas i kommande förslag från regeringen. Något ytterligare uttalande från riksdagen i frågan behövs inte.

Utskottet avstyrker den aktuella motionen.

Andra frågor om punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ändringar av andra bestämmelser om punktskatter.

Bakgrund

Skatt på avfall

Enligt avfallsdirektivet (2008/98/EG) ska alla medlemsländer ha ett avfallsförebyggande program. Det ska innehålla mål och åtgärder för att minska avfallets 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 samt bygg- och rivningsavfall.

Lagen (1999:673) om skatt på avfall trädde i kraft den 1 januari 2001 och tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2000. Från och med den 1 januari 2015 ska skatt 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 utvecklingen av olika former av avfallsbehandling genom bearbetning och val av råmaterial m.m. uppmuntras.

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.

Skatt på naturgrus

Naturgrus är en icke förnybar resurs, och den 1 juli 1996 infördes en skatt på naturgrus (bet. 1995/96:SkU18) för att förbättra hushållningen med naturligt förekommande grus och sand. Enligt lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus ska den som exploaterar en naturgrustäkt betala skatt för brutet naturgrus om utvinningen sker för något annat ändamål än markinnehavarens husbehov och med stöd av tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken eller vattenlagen (1983:291) eller kräver tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken. Vattenlagen upphörde att gälla den 1 januari 1999 då miljöbalken infördes.

Skatt tas ut med 13 kronor per ton. Skattskyldigheten inträder när naturgrus levereras till köpare eller tas i anspråk för något annat ändamål än försäljning. Efter ett förslag i budgetpropositionen för 2003 höjdes skatten på naturgrus från 5 till 10 kronor per ton den 1 januari 2003. Som ett led i den gröna skatteväxlingen höjde riksdagen skatten på naturgrus från 10 till 13 kronor per ton naturgrus den 1 januari 2006.

Skyddet av naturgrusförekomster stärktes 2010. Då infördes i miljöbalken en bestämmelse som säger att en naturgrustäkt inte får komma till stånd om det med hänsyn till det avsedda användningsområdet är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att använda ett annat material. Ett villkor för täktillstånd är också att ingen konflikt föreligger med dricksvattenförsörjningen. För att miljöbalkens bestämmelser ska kunna tillämpas på ett smidigt och effektivt sätt har Sveriges geologiska undersökning (SGU) tillsammans med länsstyrelserna, ballastproducenterna och betongbranschen, tagit fram rekommendationer som redovisas i rapporten Ersättningsmaterial för naturgrus – kunskaps-sammanställning och rekommendationer för användningen av naturgrus.

Skatt på plastpåsar

Europaparlamentets och rådets direktiv 94/62/EG av den 20 december 1994 om förpackningar och förpackningsavfall fastställer åtgärder för att begränsa mängden förpackningsavfall (inklusive plastpåsar) samt främja återanvändning, materialutnyttjande och andra former av återvinning av detta avfall.

Direktivet gäller alla förpackningar som släpps ut på marknaden i EU och allt förpackningsavfall, vare sig de används eller kastas inom industri, handel, kontor, verkstäder, tjänstesektorn, hushåll eller annat, och vilket material de än består av.

Medlemsstaterna ska införa åtgärder för att förebygga att förpackningsavfall bildas och utveckla system för återvinning av förpackningar samtidigt som deras miljöpåverkan minskas. Medlemsstaterna ska införa system för retur, insamling och återvinning av förpackningsavfall för att uppnå vissa kvantitativa mål.

Direktivet anger vissa krav som förpackningarna ska uppfylla, exempelvis vad gäller förpackningens material, vikt och volym. Förpackningar ska även vara försedda med uppgifter om vilka förpackningsmaterial som använts för att underlätta identifiering och klassificering. Kommissionen uppmuntrar att europeiska standarder utarbetas.

Kommissionen har lämnat ett förslag till ändring av direktivet i syfte att minska användningen av tunna plastbärkassar. Förslaget innebär att krav ställs på medlemsstaterna att vidta åtgärder för att minska förbrukningen av plastbärkassar med en tjocklek av mindre än 50 mikrometer (0,05 millimeter).

2009 startade även EU-projektet Europa minskar avfallet med syftet att minska avfallet i hela Europa. Projektet fortsätter till 2015. Alla länder som deltar genomför under en och samma vecka aktiviteter för att förebygga avfall och för att minska mängden farliga ämnen i avfallet.

Plastpåsar omfattas vidare av producentansvar genom förordningen (2014:1073) om producentansvar för förpackningar. Det innebär att producenterna, som tillverkar, importerar och säljer plastpåsar, har ansvar för att plastpåsar tillverkas med så lite resurser som möjligt och samlas in och återvinns. Producentansvaret syftar bl.a. till att förpackningar som är bättre för miljön utvecklas och erbjuds till konsumenterna.

Biokolteknik

Biokol är kol som framställs genom värmebehandling av naturliga organiska material, t.ex. avfall från grödor, träflis, kommunalt avfall eller gödsel, i en syrefattig miljö. Processen kallas för pyrolys och kan liknas vid processen i en kolmila. Biokolet är på grund av sin struktur kemiskt och biologiskt mer stabilt än sitt ursprung, vilket gör att det är svårt att bryta ned. Biokolmetoden syftar till att återföra biokolet till jorden, skapa bördigare jordar och binda kol i marken.

Stämpelskatt

Stämpelskatten utgör en statlig skatt på omsättning av fastigheter m.m. Enligt 1 § lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter (stämpelskattelagen) ska således stämpelskatt erläggas till staten för bl.a. förvärv av fast egendom och tomträtter. Skatten ska betalas av den som förvärvar egendomen. Av 4 § stämpelskattelagen framgår att förvärv är skattepliktiga bl.a. om de sker genom köp eller byte m.m. Förvärv som sker genom arv, gåva, bodelning eller fastighetsbildning är däremot inte skattepliktiga.

Stämpelskatten uppgår till 1,5 procent av egendomens värde (8 § första stycket stämpelskattelagen). Om egendomen förvärvas av en juridisk person

är dock skatten enligt huvudregeln 3 procent av egendomens värde (8 § andra stycket stämpelskattelagen). Vid köp av fast egendom bestäms värdet enligt 8 § stämpelskattelagen normalt genom att köpeskillingen jämförs med taxeringsvärdet för året närmast före det år då ansökan om lagfart beviljas (9 § samma lag). Det högsta av dessa värden anses som egendomens värde.

Utöver stämpelskatten ska en expeditionsavgift på 825 kronor betalas. Expeditionsavgiften avser att täcka handläggningskostnaderna för att förvärvet ska skrivas in i fastighetsregistret och lagfart för förvärvet beviljas.

Motionerna

I motion 2014/15:1082 av Gunilla Nordgren och Ulf Berg (båda M) anförs att avfallsskatten motverkar sitt eget syfte genom att avdrag inte medges för tidigare obeskattat avfall som förs ut från en deponi samt att restavfall som återstår efter återvinning beskattas då det förs tillbaka till deponin varigenom återvinning av äldre deponier motverkas. Motionärerna föreslår därför att avfallslagstiftningen kompletteras med ytterligare ett undantag där avfall som återdeponeras efter deponiåtervinning undantas från avfallsskatt.

I motion 2014/15:1483 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M)yrkande 1 anförs att brottsligheten när det gäller punktskattebrott delvis beror på utformningen av punktskattesystemet och att det därför finns anledning att utreda punktskattesystemets utformning.

I motion 2014/15:1652 av Jan Lindholm och Stefan Nilsson (båda MP) yrkande 4 föreslås att ett system med statsstöd för biokolanvändning snabbutreds och införs samt att koldioxidskatten utvecklas för att stödja biokoltekniken, exempelvis genom att koldioxidminskningar ersätts i samma storleksordning som koldioxidutsläpp beskattas.

I motion 2014/15:2541 av Lena Ek (C) yrkande 3 anförs att den mest effektiva lösningen i det korta perspektivet för att minska de negativa miljökonsekvenserna av plastpåsar är att införa en miljöskatt på plastkassar. Skatten bör gälla lika för alla plastbärkassar oavsett tjocklek. Motionären anser att regeringen bör ta initiativ till att en sådan skatt snarast införs.

I motion 2014/15:2548 av Krister Hammarbergh (M) yrkande 2 anförs att uttaget av naturgrus har minskat betydligt och att miljö kvalitetsmålet per år 2010 är uppfyllt i denna del. Det föreslagna målet per år 2020 innebär ett nytt och rimligt synsätt genom att uttag bör tillåtas i de områden som har god tillgång på naturgrus och där uttaget har en begränsad påverkan och förbjudas i de områden där uttag är olämpligt. Motionären menar att naturgrusskatten med det synsättet inte framstår som ett effektivt styrmedel inom miljöpolitiken och att skatten därför bör avskaffas.

I motion 2014/15:2612 av Jan R Andersson (M) framförs att eftersom lagfartsavgiften beräknas på köpeskillingen kan den vid en högre köpeskillning anses vara orimlig i förhållande till arbetsinsatsen för att handlägga en lagfart. Motionären föreslår därför att regeringen bör se över möjligheten att ge lagfartsavgiften en rimlig proportion i förhållande till det nedlagda arbetet.

Utskottets ställningstagande

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 skatteregler 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 det behövs speciella regler i lagen om skatt på avfall i samband med deponiutvinning är aktualiserad i Regeringskansliet genom Naturvårdsverkets översyn av deponiskatten. Utskottet anser att det därför inte behövs något uttalande från riksdagen med anledning av motionsförslagen.

Enligt budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 20 s. 49) framgår att det tidigare delmålet om bevarande av naturgrusavlagringar är uppfyllt och att antalet naturgrustäkter med tillstånd minskar stadigt. Samtidigt är användningen av naturgrus fortsatt hög i bl.a. tätortsregioner. Sveriges uttag av naturgrus minskar, men minskningstakten behöver öka för att miljö kvalitetsmålen ska uppnås. Den dåvarande regeringen gav under 2013 Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), inom ramen för arbetet med Sveriges mineralstrategi, två uppdrag som bl.a. syftar till att uppnå naturgrusmålet. Uppdragen slutrapporteras 2015. Riksdagen har tidigare godtagit utskottets uppfattning om att naturgrusskatten inte har spelat ut sin roll som styrmedel för att minska uttaget av naturgrus (bet. 2013/14:SkU19). Utskottet ser inte någon anledning att ompröva detta ställningstagande.

Utskottet anser att det är viktigt att minska de negativa miljökonsekvenserna av plastpåsar. Det är dock inte säkert att en särskild beskattning är den mest effektiva åtgärden. Krav på åtgärder för att förbygga förpackningsavfall och system för återvinning tillsammans med ett väl fungerande producentansvar kan vara att föredra för att komma till rätta med de problem som motionen tar upp. Det kan vara rimligt att framöver se över detta. Motionen avstyrks.

Utskottet avstyrkte under det förra riksmötet motsvarande förslag om att utreda ett styrmedel för att stimulera biokolteknik. I det av riksdagen godkända betänkandet 2013/14:SkU19 framhöll utskottet att en sådan ersättning som motionären efterfrågar inte kan förenas med energiskattelagens systematik. Utskottet avvisade även tanken på ett bidragssystem för att stimulera biokolteknik. Utskottet finner inte skäl att ompröva sitt ställningstagande i frågan.

Stämpelskatt utgör en statlig skatt på omsättning av fastigheter. Skattskyldigheten uppstår genom själva överlåtelsen av fastigheten och dess storlek är beroende av egendomens värde. Utskottet konstaterar att skatten är kopplad till själva fastighetsöverlåtelsen som sådan medan det tas ut en särskild expeditionsavgift för den handläggning som krävs för att ett

fastighetsförvärv ska skrivas in i fastighetsregistret och för att lagfart för förvärvet ska beviljas. Utskottet finner inte att det med anledning av vad som anförts i motionen finns anledning till en översyn av stämpelskatten.

Utskottet är medvetet om att punktskatteförfarandet i vissa fall utnyttjas i brottsligt syfte för att bl.a. kringgå skattskyldighet. Punktskatterna är i stor utsträckning harmoniserade inom EU. Sverige råder således inte helt över systemens utformning, och större ändringar när det gäller punktskattesystemet kräver ändringar i tillämpliga EU-direktiv m.m. Inom EU pågår exempelvis för närvarande ett arbete när det gäller förändringar av energiskattedirektivet. Utskottet utgår från att regeringen utan något särskilt tillkännagivande från riksdagen strävar efter att minska skatteundandraganden såväl i fråga om arbetet med regleringarna av punktskatter inom EU som i fråga om nationell lagstiftning.

Utskottet ser mot bakgrund av vad som anförts ovan således inte skäl att rikta ett tillkännagivande till regeringen om någon av de här behandlade frågorna om punktskatter. Motionerna avstyrks därmed i motsvarande delar.

Reservationer

1. **Energiskatt, punkt 1 (M, C, FP, KD)**

av Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Olof Lavesson (M), Maria Plass (M), Mats Persson (FP), Aron Modig (KD) och Erik Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 4 och avslår motionerna

2014/15:617 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:1101 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 5 och 6,

2014/15:1105 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 7,

2014/15:1675 av Penilla Gunther (KD) och

2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 2.

Ställningstagande

Klimatförändringarna är en av vår tids alla största utmaningar och kräver såväl regionala och nationella som globala lösningar. Beroendet av fossila bränslen är både en belastning på miljön och en säkerhetspolitisk risk. Sverige ska fortsätta investera i förnybar energi och vi ska vårda den energiöverenskommelse som alliansregeringen träffat. Det ger stabila förutsättningar för industrin och en miljömässigt hållbar inriktning på energipolitiken.

Genom ett gott näringslivsklimat, forskning och effektiva styrmedel öppnas nya möjligheter inom energieffektivisering, transporter, energilagring och smarta elnät som kan stärka vår konkurrenskraft och öppna nya exportmöjligheter. Vi vill därför främja svensk miljöteknikexport. För att stimulera produktion av förnybar el vill vi sänka skatten för egenproducerad förnybar el och effektivisera tillståndsprocessen för att ansluta en ny kund till elnätet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. **Energiskatt, punkt 1 (SD)**

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:1101 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkandena 5 och 6,

2014/15:1105 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 7 och

2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 2 och

avslår motionerna

2014/15:617 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2014/15:1675 av Penilla Gunther (KD) och

2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 4.

Ställningstagande

Kärnkraften står i dag för nästan hälften av Sveriges elproduktion och kommer inom överskådlig framtid att utgöra grunden för svensk energiförsörjning. En nedläggning av svensk kärnkraft skulle utgöra ett direkt hot mot svensk basindustri och svensk ekonomi. Hushållen skulle dessutom riskera att bli drabbade av ännu högre elpriser. Vi ser därför positivt på en satsning i form av forskning och utveckling av svensk kärnkraft och anser att vi ska satsa på kärnkraft i den omfattning som krävs för att upprätthålla och säkerställa en trygg elförsörjningssituation.

I dag straffbeskattas elenergi som är alstrad i svenska kärnkraftverk och vattenkraftverk. Detta skapar en obalans i konkurrensen på den fria elmarknaden. Skatten bör därför inte höjas på den termiska effekten i kärnkraftsreaktorer. För att stimulera byggandet och skapa incitament för att förnya reaktorer vill vi även slopa denna orättfärdiga effektskatt för nya reaktorer. Vi föreslår därför att reaktorer som uppförs efter den 1 januari 2015 inte ska belastas med effektskatt.

Vi anser vidare att teknikneutralitet bör eftersträvas. När det gäller de energislag som i dag är berättigade till elcertifikat ges vindkraften en konkurrensfördel jämfört med övriga energislag. För att inte låta vindkraften åtnjuta en särställning där man har skattefördelar kontra andra energislag anser vi att befrielsen från energiskatt för anläggningar överstigande 100 kW ska slopas. I SOU 2013:46 Beskattning av mikroproducerad el m.m. föreslås att man tar bort dagens generella skattefrihet för el från vindkraftverk som produceras av dem som inte yrkesmässigt levererar el. Vi ställer oss bakom detta förslag och föreslår att lydelsen om skattefrihet på elektrisk kraft som framställts i Sverige i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft i 11 kap. 2 § lagen (1994:1776) om skatt på energi upphävs.

Vi tycker att det är beklagligt att regeringen avser att föreslå en höjning av koldioxidskatten för uppvärmningsbränslen för de delar av näringslivet som inte har utsläppsrätter, bl.a. jord- och skogsbruket, livsmedelsindustrin,

textilindustrin och verkstadsindustrin. Vi motsätter oss ytterligare skattehöjningar som slår mot det svenska jord- och skogsbruket och som indirekt även riskerar att slå ut annan svensk industri på landsbygden.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

3. Lantbrukets drivmedelsskatter, punkt 3 (SD)

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 1 och 2014/15:2831 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 2 och avslår motion 2014/15:1498 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (M).

Ställningstagande

Det svenska lantbruket verkar inom ramen för en hård, konkurrensutsatt internationell marknad, där vi måste sträva efter bättre konkurrensvillkor och inte lägga ut fler ekonomiska snaror. Svenska bönder har en konkurrensnackdel genom ett högre skattetryck i form av koldioxidskatt på diesel för skogs- och jordbruksmaskiner. Regeringen väljer tyvärr att negligera problemet och drastiskt minska återbetalningen av koldioxidskatten. Med tanke på jordbrukets lönsamhetsproblem är detta ett direkt skadligt beslut som ytterligare försämrar det svenska jord- och skogsbrukets konkurrenskraft. Sveriges skattekostnader för diesel inom jord- och skogsbruket tillhör de högsta i Europa. Vi vill i stället möta de europeiska nivåerna och föreslår därför att återbetalningen av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner höjs till en nivå som motsvarar 2,60 kronor per liter.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M, C, FP, KD)

av Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Olof Lavesson (M), Maria Plass (M), Mats Persson (FP), Aron Modig (KD) och Erik Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:2461 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 7 och
2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 7 och
avslår motionerna
2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (C) yrkande 2,
2014/15:1426 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,
2014/15:2379 av Saila Quicklund och Eva Lohman (M) och
2014/15:2834 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 11.

Ställningstagande

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Alliansregeringen genomförde en lång rad insatser för att minska vägtransporternas beroende av fossil energi, och vi kan redan se resultaten. Utsläppen minskar och andelen förnybara drivmedel ökar kraftigt. Långsiktiga och goda villkor för de förnybara drivmedlen är av yttersta vikt för en fortsatt omställning, och det krävs effektiva styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel med hög klimatprestanda. Vi vill ge de förnybara drivmedlen fortsatt långsiktiga och goda förutsättningar och särskilt premiera drivmedel med stor klimatnytta genom att skattebefria andra generationens biodiesel (HVO). För att skapa rättvisa villkor och premiera de bränslen som är absolut bäst för klimatet vill vi att alla bränslen, både fossila och förnybara, ska bedömas efter deras totala klimatnytta – beräknat från dess ursprung på olje- eller rapsfältet till avgasröret. På så vis kan vi skapa ett ramverk som är långsiktigt och som gynnar riktigt klimatsmarta drivmedel.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD)

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2834 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 11 och
avslår motionerna

2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (C) yrkande 2,
2014/15:1426 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,
2014/15:2379 av Saila Quicklund och Eva Lohman (M),
2014/15:2461 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 7 och
2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 7.

Ställningstagande

Som argument för att tvinga fram användande av biodrivmedel anförs i huvudsak den klimatnytta dessa bränslen påstås generera. Detta menar vi är falskt, åtminstone när det gäller första generationens biodrivmedel. Bland annat har uppodling av mark, vilket är konsekvensen av ökat användande av dessa bränslen, förändrat markanvändningen på ett sätt som genererar en koldioxidskuld som det kommer att ta många årtionden att kompensera för samtidigt som ovärderlig natur riskerar att försvinna. Vidare ökar problem som övergödning, vattenanvändning och användande av bekämpningsmedel. FN:s klimatpanels (IPCC) senaste rapport lyfter samtidigt fram tydliga konflikter mellan första generationens biodrivmedelsframställning och global livsmedelsförsörjning där man ser hur de allra fattigaste drabbas. Ett annat problem är att många motorfordon inte är konstruerade ens för låginbladning av biodrivmedel utan havererar.

Regeringen har vidare inte samordnat infrastrukturplaneringen med klimatmålen utan sätter förhoppningen till stora, nu okända, tekniksprång, vilket är mycket oansvarigt. I synnerhet som regeringen inte tydligt har samordnat klimatforskningen med klimatmålen för att inrikta forskningen mot att åstadkomma de tekniksprång som skulle behövas.

Med anledning av detta måste regeringen göra en bredare analys över nyttan med biodrivmedlen. När det gäller subventionerna av etanol är det vår mening att de snarast bör fasas ut.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Fordonsskatt, punkt 5 (M, C, FP, KD)

av Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Olof Lavesson (M), Maria Plass (M), Mats Persson (FP), Aron Modig (KD) och Erik Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 10 och

2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD) yrkande 10 och

avslår motionerna

2014/15:339 av Lisbeth Sundén Andersson (M),

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 8,

2014/15:1056 av Betty Malmberg (M),

2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD) yrkande 2,

2014/15:1768 av Jessica Rosencrantz (M),

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 8 och

2014/15:2913 av Mikael Jansson (SD).

Ställningstagande

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Det krävs långsiktiga och effektiva styrmedel för att utveckla effektivare transporter. Att främja teknikutveckling inom detta område samt gynna mer miljöanpassade fordon är avgörande för vår möjlighet att nå ett hållbart transportsystem. Vi vill därför höja fordonsskatten genom att höja koldioxidbeloppet.

Företag ska kunna verka i hela Sverige. De ska kunna hitta rätt kompetens och transportera sina varor och produkter. Lastbilstransporter kommer därför även i fortsättningen att vara en bärande pelare för näringslivets transportbehov. Skattesystemet måste således utformas på ett sätt som inte slår särskilt hårt mot landsbygden. En avståndsbaserad vägslitageavgift skulle särskilt drabba företag samt de som bor och verkar på landsbygden. Vi anser därför att en sådan skatt inte ska införas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7. Trängselskatt, punkt 6 (SD)

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:77 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) och avslår motionerna

2014/15:15 av Nina Lundström (FP),

2014/15:1570 av Rickard Nordin (C),

2014/15:1923 av Teres Lindberg (S),

2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 och

2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11.

Ställningstagande

Göteborg har infört trängselskatt med motiveringen att minska trängseln i Göteborg. Det faktum att vissa fordon är undantagna från trängselskatt samt placeringen av trängselskattebågar där det är lite eller ingen trängsel ger sken av att man är mer intresserad av att ta ut skatt av bilisterna än att minska trängseln i staden. Vid den folkomröstning angående trängselskatt som genomfördes i Göteborg vid det allmänna valet 2014 röstade 56,8 procent nej och 43,2 procent ja till trängselskatt. Eftersom göteborgarna tydligt genom en folkomröstning visar att de inte vill ha trängselskatt bör denna avskaffas snarast.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8. Skatt på flygresor, punkt 9 (M, C, FP, KD)

av Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Olof Lavesson (M), Maria Plass (M), Mats Persson (FP), Aron Modig (KD) och Erik Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2317 av Lars Hjälmared m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 14 och avslår motionerna

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 6 och

2014/15:2318 av Lars Hjälmared m.fl. (M) yrkande 15.

Ställningstagande

Företag ska kunna verka i hela Sverige. De ska kunna hitta rätt kompetens och transportera sina varor och produkter. Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg. Skattesystemet måste utformas på ett sätt som inte slår särskilt hårt mot landsbygden. Vi vill därför att en nationell flygskatt inte ska införas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (M, SD, C, KD)

av Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Olof Lavesson (M), Anna Hagwall (SD), Maria Plass (M), David Lång (SD), Aron Modig (KD) och Erik Andersson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2322 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) och avslår motionerna

2014/15:1059 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (M) och

2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Erfarenheter visar att handelsgödselskatten inte haft någon inverkan på handelsgödselanvändningen, i och med att trenden visar på en sjunkande användning även utan handelsgödselskatt.

Att införa en skatt på handelsgödsel är därför en kostsam åtgärd med liten påverkan på utlakningen samtidigt som den leder till minskad framtidstro, färre investeringar, sämre konkurrenskraft och ytterligare en börda för det svenska lantbruket. En skatt skulle leda till att en ännu större andel av den mat som konsumeras i vårt land produceras i andra delar av världen och att jobb försvinner.

Fokus bör i stället ligga på att hitta åtgärder som gör konkret miljönytta och samtidigt bibehåller svenskt lantbruks konkurrenskraft. Skatten är således både ineffektiv och dyr och bör därför inte införas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 – motiveringen (FP)

av Mats Persson (FP).

Ställningstagande

Utsläpp av kväve och kadmium, inte minst från jordbruket, bidrar till övergödningen av sjöar, hav och vattendrag. Att minska utsläppen av kväve och kadmium är viktigt för att kunna nå de uppsatta miljömålen. Det är därför angeläget med styrmedel som påverkar utvecklingen i positiv riktning.

Samtidigt har den rödgröna regeringen aviserat andra skattehöjningar, exempelvis införande av kilometerskatt och höjda arbetsgivaravgifter, som har en påtagligt negativ effekt för det svenska näringslivet och jordbrukssektorn. I detta utsatta konkurrensläge är dessa skattehöjningar helt fel väg att gå och riskerar att försämra konkurrenskraften för Sveriges bönder. Även om vi ser att införande av en handelsgödselskatt kan ha positiva miljöeffekter kommer vi därför att behandla frågan om skatt på handelsgödsel som en del av en helhet där vi kommer att analysera den förda politikens totala påverkan på branschen.

11. Skatt på kemikalier, punkt 11 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2014/15:2460 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3.

Ställningstagande

För att lyckas nå en giftfri vardag behövs flera olika typer av åtgärder, både på lokal, nationell och global nivå, på kort sikt och lång sikt. Jag vill att farliga kemikalier, framför allt dem som barn exponeras för, förbjuds. Men förbud tar tid att få igenom i EU, och därför kan nationella åtgärder vara ett komplement för att snabbare fasa ut ämnen med kända egenskaper, såsom det hormonstörande bisfenol A. Vi behöver använda fler verktyg för att nå ett giftfritt samhälle.

Ett sådant kompletterande verktyg är ekonomiska styrmedel. Ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken är avgörande för en snabb och effektiv omställning till ett hållbart samhälle. De ekonomiska styrmedlen ska gynna miljövänligare alternativ, vilket kan leda till att de kommer snabbare in på marknaden eller ökar sina marknadsandelar på bekostnad av de sämre alternativen.

En skatt på farliga kemikalier kan därför vara substitutions- och innovationsdrivande och kan också främja tillväxt och sysselsättning. Fokus bör i synnerhet riktas mot produkter som barn kommer i kontakt med i sin vardag och i allmänhet mot produkter som människor kommer i kontakt med. Detta bör således inkludera textilier, skor, leksaker och andra produkter för barn, kosmetika, elektriska produkter liksom byggprodukter och diverse inredningsmaterial.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:15 av Nina Lundström (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en regional trängselavgift.

2014/15:77 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa trängselskatten i Göteborg snarast.

2014/15:98 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att inrätta depåer för tullfria varor i syfte att uppnå miljövinster.

2014/15:284 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygd.

2014/15:339 av Lisbeth Sundén Andersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa bomskatt vid inresa till Sverige.

2014/15:563 av Ola Johansson och Anders Åkesson (C):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja användningen av hydrerad vegetabilisk diesel inom sjöfarten.

2014/15:617 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en genomlysning av den nuvarande lagstiftningen om skatt på energi.

2014/15:847 av Emma Wallrup m.fl. (V):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag som möjliggör införande av lokala avgifter på dubbdäck.

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygskatt.

2014/15:1056 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte införa en avståndsbaserad kilometerskatt.

2014/15:1059 av Betty Malmberg och Finn Bengtsson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att handelsgödselskatten inte ska återinföras.

2014/15:1082 av Gunilla Nordgren och Ulf Berg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avfall som återdeponeras efter deponiåtervinning.

2014/15:1101 av Josef Fransson m.fl. (SD):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte höja skatten på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att effektskatt inte tas ut på nya kärnkraftsreaktorer efter den 1 januari 2015.

2014/15:1105 av Josef Fransson m.fl. (SD):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upphäva lydelsen i 11 kap. 2 § lagen (1994:1776) om skatt på energi om skattefrihet på elektrisk kraft som framställts i Sverige i ett vindkraftverk av producent som inte yrkesmässigt levererar elektrisk kraft.

2014/15:1208 av Johan Pehrson och Barbro Westerholm (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en ny beskattningsprincip baserad på produkters nikotinnehåll och en ny punktskattmodell som inbegriper alla typer av nikotinnehållande produkter.

2014/15:1241 av Patrik Jönsson och Josef Fransson (SD):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja veteranbilshobbyn genom att inkludera husvagnar i den s.k. 30-årsregeln.

2014/15:1285 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om 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.

2014/15:1426 av Betty Malmberg (M):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att harmonisera skattenedsättningen för biodrivmedel med drivmedelslagens volymgränser.

2014/15:1483 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda punktskattesystemets utformning.

2014/15:1498 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om dieselskatt för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket samt trädgårdsnäringens energibeskattnings.

2014/15:1561 av Josef Fransson (SD):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hålla nere skatten på snus i förhållande till cigaretter.

2014/15:1570 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om decentraliserade beslut kring trängselskatt.

2014/15:1589 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om reklamskatten.

2014/15:1652 av Jan Lindholm och Stefan Nilsson (MP):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjliga styrmedel för att stimulera bruket av biokolteknik.

2014/15:1675 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatter och avgifter på energiområdet.

2014/15:1745 av Elin Lundgren (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga att driva frågan om sänkta införselkvoter för alkohol inom EU.

2014/15:1768 av Jessica Rosencrantz (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte införa en vägslitageskatt.

2014/15:1923 av Teres Lindberg (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge regionerna betydande bestämmanderätt över utformningen av och intäkterna från trängselskatter.

2014/15:1960 av Krister Hammarbergh (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sänka totalisatorskatten och om att överväga fler åtgärder för att främja travsporten.

2014/15:1981 av Niclas Malmberg (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avveckla skattebefrielsen för luftfartyg och fartyg.

2014/15:2127 av Markus Wiechel (SD):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att elbilar ska fråntas skyldigheten att betala trängselavgifter.

2014/15:2222 av Jan R Andersson m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av den svenska travsportens spelvillkor och av totalisatorskatten.

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det inte ska införas någon avståndsbaserad vägslitavgift (kilometerskatt).

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte införa en nationell flygskatt.

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avståndsbaserad vägslitageskatt inte bör införas.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att flygskatt inte bör införas.

2014/15:2322 av Eskil Erlandsson m.fl. (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att riksdagen bör avvisa aviseringen om införandet av en handelsgödselskatt.

2014/15:2376 av Saila Quicklund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över travsportens förutsättningar.

2014/15:2379 av Saila Quicklund och Eva Lohman (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om biodrivmedel.

2014/15:2407 av Finn Bengtsson och Sotiris Delis (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av framtida skatteeffekter på inhemsk spritkonsumtion respektive spritkonsumtion genom införsel utifrån.

2014/15:2419 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av hur mycket alkohol som bör få föras in i landet för personligt bruk.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bussbolags eller busschaufförers ansvar för ”herrelös” alkohol på bussar bör förstärkas.

2014/15:2460 av Annie Lööf m.fl. (C):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av en skatt på giftiga kemikalier.

2014/15:2461 av Annie Lööf m.fl. (C):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fortsatt skattebefrielse för höginblandade förnybara drivmedel.

2014/15:2541 av Lena Ek (C):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en skatt på plastpåsar.

2014/15:2548 av Krister Hammarbergh (M):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa skatten på naturgrus.

2014/15:2577 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rättvisa villkor för svenska mikrobryggerier.

2014/15:2587 av Annie Lööf m.fl. (C):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trängselskatter i storstäder och resurser till satsningar på grön infrastruktur och bostäder.

2014/15:2612 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lagfartsavgiften.

2014/15:2786 av Anders Forsberg m.fl. (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd återbetalning av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte höja koldioxidskatten för uppvärmningsbränsle inom vissa sektorer fr.o.m. 2016.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte införa en skatt på handelsgödsel fr.o.m. 2016.

2014/15:2831 av Anders Forsberg m.fl. (SD):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för ett svenskt konkurrenskraftigt jordbruk.

2014/15:2834 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att subventionerna för etanol snarast bör fasas ut.

2014/15:2913 av Mikael Jansson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att befria bilägare som kör mindre än 500 mil per år från halva vägtrafikskatten.

2014/15:2981 av Lena Ek m.fl. (C, M, FP, KD):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bra villkor för egenproducerad förnybar el.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge de förnybara drivmedlen fortsatt långsiktiga och goda förutsättningar och särskilt premiera drivmedel med stor klimatnytta.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fordonsskatten.