



## Allmänna motioner om punktskatter

---

### Sammanfattning

Vid höstens behandling av regeringens budgetförslag för 2010 tog riksdagen ställning till motioner som innehöll förslag om sådana skatteförändringar, bl.a. på punktskatteområdet, som utgjorde en del av oppositionspartiernas förslag till finansiering av deras alternativa budgetförslag för 2010.

I detta betänkande behandlar skatteutskottet kvarvarande motionsyrkanden som väckts av ledamöter från oppositionen och regeringspartierna från den allmänna motionstiden 2009 och som tar upp frågor på punktskatteområdet, dvs. yrkanden rörande bl.a. drivmedels- och fordonsskatt samt skatt på alkohol och tobak. Utskottet avstyrker samtliga motioner. När det gäller förslagen från oppositionen har i många fall likalydande förslag nyligen behandlats i samband med budgetbehandlingen, och utskottet avstyrker därför dessa med hänvisning till att riksdagen redan har tagit ställning i samma frågor. I andra fall avstyrker utskottet förslagen med hänvisning till att tillkännagivanden inte behövs eftersom frågan redan är aktualiserad i Regeringskansliet.

Till betänkandet har lämnats 11 reservationer (s, v, mp) och 4 särskilda yttranden (s, v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	7
Utskottets överväganden .....	8
Drivmedelsskatt m.m. ....	8
Koldioxidsskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder .....	13
Skatt på fartygsbränsle m.m. ....	15
Skatt på flygbränsle m.m. ....	18
Fordonsskatt .....	19
Trängselskatt .....	24
Alkoholskatt .....	26
Tobaksskatt .....	31
Privatinförsel av alkohol och tobak, försäljning i exportbutik .....	33
Avfallsförbränningskatt .....	36
Skatt på naturgrus .....	37
Lotteriskatt .....	39
Reklamskatt .....	40
Skatt på fritidsbåtar .....	42
Skatt på el som förbrukas av IT-företag .....	42
Reservationer .....	45
1. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (v) .....	45
2. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (mp) .....	46
3. Koldioxidsskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder, punkt 2 (s) .....	47
4. Koldioxidsskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder, punkt 2 (v) .....	48
5. Koldioxidsskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder, punkt 2 (mp) .....	48
6. Skatt på flygbränsle m.m., punkt 4 (v) .....	49
7. Skatt på flygbränsle m.m., punkt 4 (mp) .....	50
8. Alkoholskatt, punkt 7 (s, v, mp) .....	51
9. Privatinförsel av alkohol och tobak, försäljning i exportbutik, punkt 9 (s, v, mp) .....	51
10. Reklamskatt, punkt 13 (mp) .....	52
11. Skatt på fritidsbåtar, punkt 14 (v) .....	53
Särskilda yttranden .....	55
1. Drivmedelsskatt, m.m. (s, v, mp) .....	55
2. Skatt på fartygsbränsle m.m., punkt 3 (s, v, mp) .....	55
3. Fordonsskatt, punkt 5 (s, v, mp) .....	55
4. Avfallsförbränningskatt, punkt 10 (s, v, mp) .....	56

*Bilaga*

Förteckning över behandlade förslag .....	57
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009 .....	57

*Tabell*

Skattesatser på alkohol .....	28
-------------------------------	----

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

### 1. **Drivmedelsskatt m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk236, 2009/10:Sk310, 2009/10:Sk364, 2009/10:Sk366, 2009/10:Sk456, 2009/10:Sk498, 2009/10:Sk525, 2009/10:Sk526, 2009/10:Sk550 yrkandena 1 och 2, 2009/10:T426 yrkandena 46–48, 85, 110 och 111, 2009/10:T532 yrkande 8 och 2009/10:T537 yrkande 5.

*Reservation 1 (v)*

*Reservation 2 (mp)*

### 2. **Koldioxidskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:MJ358 yrkande 32, 2009/10:MJ468 yrkande 28, 2009/10:MJ474 yrkande 12 och 2009/10:MJ479 yrkande 3.

*Reservation 3 (s)*

*Reservation 4 (v)*

*Reservation 5 (mp)*

### 3. **Skatt på fartygsbränsle m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk267, 2009/10:Sk499, 2009/10:T426 yrkandena 73 och 88 samt 2009/10:MJ468 yrkandena 18 och 19.

### 4. **Skatt på flygbränsle m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:T426 yrkandena 129–132 och 2009/10:T534 yrkande 37.

*Reservation 6 (v)*

*Reservation 7 (mp)*

### 5. **Fordonsskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk201 yrkande 2, 2009/10:Sk292, 2009/10:Sk304, 2009/10:Sk420, 2009/10:T426 yrkandena 49, 108, 109, 114–116, 119 och 121, 2009/10:T490 yrkande 6 och 2009/10:T532 yrkande 4.

### 6. **Trängselskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk452 och 2009/10:Sk500.

**7. Alkoholskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk298 yrkandena 1 och 2, 2009/10:Sk351, 2009/10:Sk369, 2009/10:Sk451, 2009/10:Sk502, 2009/10:Sk516, 2009/10:So510 yrkande 5, 2009/10:So519 yrkande 3 och 2009/10:So611 yrkande 1.

*Reservation 8 (s, v, mp)*

**8. Tobaksskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk234 och 2009/10:So475 yrkande 16.

**9. Privatinförsel av alkohol och tobak, försäljning i exportbutik**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk252, 2009/10:Sk350, 2009/10:Sk458 yrkandena 1 och 2, 2009/10:Sk497, 2009/10:So351 yrkande 1, 2009/10:So510 yrkande 7 och 2009/10:So519 yrkande 1.

*Reservation 9 (s, v, mp)*

**10. Avfallsförbränningsskatt**

Riksdagen avslår motion 2009/10:MJ404 yrkande 1.

**11. Skatt på naturgrus**

Riksdagen avslår motion 2009/10:Sk409 yrkande 2.

**12. Lotteriskatt**

Riksdagen avslår motion 2009/10:Sk361.

**13. Reklamskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2009/10:Sk318 och 2009/10:Kr308 yrkande 35.

*Reservation 10 (mp)*

**14. Skatt på fritidsbåtar**

Riksdagen avslår motion 2009/10:T426 yrkande 84.

*Reservation 11 (v)*

**15. Skatt på el som förbrukas av IT-företag**

Riksdagen avslår motion 2009/10:Sk554.

Stockholm den 18 februari 2010

På skatteutskottets vägnar

*Lennart Hedquist*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Ulf Berg (m), Raimo Pärssinen (s), Gunnar Andréén (fp), Lena Asplund (m), Lennart Sacrédeus (kd), Jessica Polfjärd (m), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Karin Nilsson (c), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s), Christer Eriksson (c) och Greger Tidlund (s).

## Redogörelse för ärendet

Vid behandlingen av regeringens budgetförslag för 2010 tog riksdagen ställning till motioner som hade väckts under den allmänna motionstiden 2009 och som innehöll förslag om skatteförändringar, bl.a. förslag rörande punktskatter, som måste prövas tillsammans med beslut om fastställande av den av regeringen föreslagna inkomstberäkningen för 2010. Riksdagen fattade beslut med anledning av budgetpropositionen och motionsyrkandena den 18 november 2009 (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, yttr. 2009/10:SkU1y, rskr. 2009/10:42).

I budgetpropositionen för 2010 och tidigare i 2009 års klimatproposition aviserade regeringen vissa strukturella förändringar av punktskattesystemet med syfte att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning uppnås. Förslagen togs upp i regeringens proposition 2009/10:41 Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010 som antogs av riksdagen den 9 december 2009 (bet. 2009/10:SkU21, rskr. 2009/10:122). Ändringarna berörde bestämmelser i energiskattelagen (1994:1776), skattebetalningslagen (1997:483), lagen (2004:228) om privatinförsel av tobaksvaror, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel.

Riksdagen antog vidare den 9 december 2009 lagstiftning med anledning av att EU-rådet antagit ett nytt punktskattedirektiv, rådets direktiv 2008/118/EG, som ersätter det gamla cirkulationsdirektivet, rådets direktiv 92/12/EEG, och som ska tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010. Det nya direktivet innebär bl.a. att ledsagardokument i pappersform som åtföljer varor vid förflyttning ersätts av elektroniska dokument och elektroniskt utbyte av meddelande mellan aktörerna och myndigheterna. Ändringarna berör främst lagen (1994:1563) om tobaksskatt, lagen (1994:1564) om alkoholskatt, energiskattelagen och lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter.

I detta betänkande behandlar skatteutskottet kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2009 med förslag som gäller beskattning av fordon, drivmedel, dieselolja i jord- och skogsbruksmaskiner, handelsgödsel, animaliska livsmedel och kraftfoder, avfallsförbränning, naturgrus, fartygs- och flygbränsle, alkohol och tobak, fritidsbåtar, lotterier, reklam och el i vissa tjänsteföretag. Ett par motionsyrkanden har vidare väckts angående trängselskatt, och ett antal yrkanden slutligen rör privatinförsel av alkohol och tobak och försäljningen i exportbutiker.

En förteckning över de motionsyrkanden som behandlas i betänkandet finns i bilaga.

# Utskottets överväganden

## Drivmedelsskatt m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att kompensera hushåll på landsbygden för ökade bilkostnader, förändrade drivmedelsskatter, beskattningen av busstrafik, skatt på alkylatbensin, skatt på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning, skatt på biogas, skatt på Europadiesel och skatt på syntetisk diesel.

Jämför reservationerna 1 (v) och 2 (mp).

### Bakgrund

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 som används i tvåtaktsmotorer.

Omärkt dieselolja, som används för drift av motordrivna fordon, är skattemässigt indelad i tre miljöklasser. Skatten är därmed differentierad med hänsyn till miljökvaliteten beroende på innehållet av exempelvis svavel och polycykliska aromatiska kolväten. Det främsta syftet med miljöklassningen är att de oljor som används i dieselmotorer ska förbättras ur miljöhänsyn.

Enligt energiskattedirektivet 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.

För 2010 är energi- och koldioxidskatten på bensin (miljöklass 1) 5:50 kr per liter och på diesel (omärkt miljöklass 1), vilket motsvarar 4:33 kr per liter. Alkylatbensin beskattas med 3:81 kr per liter. Riksdagen har under den gångna hösten beslutat att stegvis till 2015 höja koldioxidskatten på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning till den generella koldioxidskattenivån, som 2009 motsvarar 105 öre per kilo koldioxid. Ener-



giskatten på dieselolja höjs utöver den årliga indexomräkningen i två steg den 1 januari 2011 och 2013 med sammanlagt 40 öre per liter (bet. 2009/10: SkU21).

Biodrivmedel är för närvarande helt befriade från koldioxid- och energiskatter. Skattebefrielsen åstadkoms genom undantag från skatteplikt vad gäller biogas samt i fråga om etanol och övriga biodrivmedel genom dispensbeslut av regeringen (s.k. pilotprojektdispenser). Riksdagen beslutade i det nämnda lagstiftningsärendet att skattefriheten för biogas som förbrukas som drivmedel fr.o.m. den 1 januari 2011 villkoras av att bränslet uppfyller hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi. Samtidigt slopas dagens skattefrihet i form av undantag från skatteplikt för biogas och åstadkoms i stället genom avdrag i den skattskyldiges deklaration.

Regeringen uttalade i samma lagstiftningsärende att den generella skattebefrielsen för biodrivmedel bör gälla längst t.o.m. utgången av 2013, då statsstödsgodkännandet för den nuvarande svenska skattestrategin för biodrivmedel löper ut. En kvotplikt kan på sikt vara ett alternativ för att främja användningen av biodrivmedel och bidra till att nå målet om 10 % andel förnybar energi i transportsektorn. Frågan om fortsatta skattelättnader för samtliga eller vissa biodrivmedel ska bedömas i samband med överväganden om införandet av ett kvotpliktssystem för dessa bränslen samt med genomförandet av de nya bränslespecifikationerna i bränslekvalitetsdirektivet.

## Motionerna

I motion Sk236 av Rolf Gunnarsson (m) föreslås en översyn av kostnaderna för ett bilhushåll på landsbygden jämfört med hushåll som klarar sig utan bil för att komma fram till ett förslag på kompensation.

I motion Sk310 av Staffan Danielsson och Stefan Tornberg (båda c) föreslås att regeringen överväger en likställdhet beskattningsmässigt mellan Europadiesel och miljöklass 1-diesel. Europadieseln, som för närvarande beskattas i miljöklass 3, är i stort sett miljömässigt att jämställa med svensk miljöklass 1-diesel.

I motion Sk364 av Roger Tiefensee (c) föreslås att lagen om skatt på energi ska förändras för att öka eko effektiviteten. Enligt energiskattelagen är det skattefritt att fackla gaser medan gasen får energiskatt och CO<sub>2</sub>-skatt om de omvandlas till syntetiska drivmedel för dieselfordon. Värme som produceras från restgaser är skattefri. Det borde även gälla el och drivmedel från restgaser.

I motion Sk366 av Birgitta Sellén och Lennart Pettersson (båda c) föreslås att nedsatt skatt på syntetisk diesel återinförs.

I motion Sk456 av Anita Brodén (fp) föreslås ändrad beskattning av syntetiska drivmedel. Syntetisk diesel kan framställas ur annan råvara än råolja, t.ex. naturgas, restgaser, avfall och biomassa, varför dieselbeskattning inte är befogad.

I motion Sk498 av Lars-Axel Nordell (kd) föreslås att regeringen återkommer med förslag om hur syntetiska drivmedel med goda miljövärden kan gynnas vid beskattning. Skattenivån för syntetiska drivmedel från naturgas är densamma som för dieselolja. Det är olyckligt att ett mindre miljöstörande bränsle jämföras med ett fossilt bränsle.

I motion Sk525 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (c, m) föreslås att syntetiskt drivmedel ska beskattas som naturgas. Ecopar, som framställs av naturgas, är för närvarande skattemässigt missgynnat eftersom det belastas med dieselskatt. Det logiska är att skatten på Ecopar anpassas till beskattningen av naturgas.

I motion Sk526 av Sven Bergström och Margareta B Kjellin (c, m) föreslås att det ska skapas rättvisa förutsättningar för användning av syntetiska drivmedel. Det är för närvarande skattefritt att fackla gaser. Om gaserna ”förpackas om” till flytande syntetiska drivmedel och används i dieselfordon utgår diesellojjeskatt.

I motion Sk550 av Karin Svensson Smith (mp) anförs att regeringens förslag om att beskatta fossilgas riskerar att hindra utvecklingen av biogas som drivmedel. För att fler ska kunna gå över till gasdrift behövs för närvarande fossilgas som komplement till biogas. Härigenom kan utbyggnaden av gastankställen öka snabbare och miljöbelastningen minska (*yrkande 1*). I samma motion av föreslås att riksdagen avslår regeringens förslag om att beskatta fossilgas och gasol (*yrkande 2*).

I motion T426 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att busstrafiken inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel (*yrkande 46*). I samma motion föreslås att regeringen i enlighet med förslag från Klimatberedningen BNP-kopplar drivmedelsskatterna till den ekonomiska utvecklingen men att busstrafiken kompenseras för dessa ökade kostnader (*yrkande 47*). Regeringen bör lägga fram förslag som innebär att skatten på trafikförsäkringspremien för bussar avskaffas (*yrkande 48*). Skatten på alkylatbensin bör sänkas med 1 kr (*yrkande 85*). Drivmedelsskatten bör delas i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatt) och en komponent för övriga miljöegenskaper (*yrkande 110*). Regeringen bör noggrant utreda vilka skillnader som föreligger mellan ”svavelfri” Europadiesel och diesel i miljöklass 1 och utifrån den samlade miljöbedömningen föreslå lämpliga skattenivåer (*yrkande 111*).

I motion T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkas att regeringen ska föreslå differentiering av skatter och avgifter för användning av bränslen så att det blir långsiktigt intressant att producera biogas, i kombination med satsningar på ökad biogasdistribution och biogasproduktion (*yrkande 8*).

I motion T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslås att riksdagen avslår regeringens förslag om beskattning av fossilgas. Eftersom en stor del av biogasen blandas med fossilgas till s.k. fordonsgas riskerar detta även att minska användningen av biogas och lägga krokben för investeringar i biogas (*yrkande 5*).

## Utskottets ställningstagande

I motionerna *Sk550 yrkandena 1 och 2* samt *T537 yrkande 5* riktas invändningar mot förslaget i budgetpropositionen för 2010 om att stegvis till 2015 höja koldioxidskatten på *naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning* till den generella koldioxidskattenivån. Motionärerna befarar att beskattningen av fossilgas ska hindra utvecklingen av biogas som drivmedel.

Riksdagen avslög under budgetbehandlingen motsvarande motionsyrkanden (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1 och prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21). Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sitt ställningstagande.

I motion *T532 yrkande 8* förespråkas *differentiering av skatter och avgifter för att gynna produktion av biogas* samt satsningar på ökad biogasdistribution.

Utgångspunkten för riksdagens beslut om att stegvis till 2015 höja koldioxidskatten på *naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning* till den generella koldioxidskattenivån är att koldioxidskatt, för att minska utsläppen av växthusgaser, ska tas ut efter samma principer för alla fossila drivmedel. Det ökar förutsättningarna för en omläggning av energiförbrukningen mot förnybar energi. Gasdrivna fordon i Sverige använder för närvarande biogas med en inblandning av fossil *naturgas* som drivmedel. Gasol förekommer sparsamt för detta ändamål. En varsam höjning av koldioxidskatten för *naturgas och gasol* till den generella koldioxidskattesatsen förväntas ge incitament för en önskvärd ökning av användningen av ren biogas som drivmedel och en övergång till allt lägre inblandning av fossil *naturgas*.

Regeringen har vidare aviserat en proposition om samdistribution av biogas och *naturgas* som kan komma att innebära att biogas som distribueras via *naturgasnätet* skattemässigt gynnas.

Utskottet anser att de redovisade motiven för en skattehöjning på *naturgas och gasol* alljämt är giltiga. Det finns enligt utskottets bedömning goda förutsättningar för en långsiktigt gynnsam utveckling av produktion och distribution av biogas som drivmedel och att beskattningen av fossil gas i det sammanhanget, som motionärerna befarar, inte bör ha någon negativ inverkan.

I motion *Sk310* föreslås att *Europadiesel* beskattningsmässigt ska jämföras med miljöklass 1-diesel. Enligt motion *T426 yrkande 111* bör regeringen efter utredning föreslå lämpliga skattenivåer för *Europadiesel* och miljöklass 1-diesel.

Regeringen anför i proposition 2009/10:41, s. 158, Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010, efter remissynpunkter om beskattningen av *Europadiesel*, att Transportstyrelsen utreder hur frågan om miljöklass 1-dieseln ska hanteras i samband med att styrelsen tar fram underlag för genomförande av EU:s bränslekvalitetsdirektiv. Utskottet konstaterar att skatteskillnaden mellan diesel miljöklass 1 och 3 minskade den 1 januari 2008 efter att svavelhalten i *Europadieseln* sänkts. Om skillnaden i miljö kvalitet ändras framöver bör det vara naturligt att ytterligare

justera skatten på diesel miljöklass 3. Eftersom frågan är aktuell i Regeringskansliet ser utskottet ingen anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande i frågan.

I motionerna *Sk364*, *Sk366*, *Sk456*, *Sk498*, *Sk525* och *Sk526* föreslås att beskattningen av *syntetisk diesel* ses över. I motionerna framhålls att syntetiska drivmedel kan framställas ur naturgas, restgaser från råoljeutvinning eller industrier eller från avfall och biomassa. Det är exempelvis skattefritt att fackla restgaser från industrier medan gaserna belastas med dieseloljeskatt om de i stället omvandlas till syntetiska drivmedel. Lagen om skatt på energi bör enligt motionerna därför ses över.

Enligt artikel 2.3 i rådets direktiv 2003/96/EG och 2 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi 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.

Syntetisk diesel med förnybart ursprung befrias från skatt om tillverkaren ansöker och får dispens från energi- och koldioxidskatt. En sådan möjlighet finns inte för tillverkare av fossilbaserad syntetisk diesel. Enligt 2 kap. 12 § energiskattelagen har regeringen i särskilda fall haft möjlighet att medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor. Enligt kommissionens statsstödsgodkännande (N 187/2004) fick sådana dispensbeslut fattas fram t.o.m. den 31 december 2008. Regeringen kan alltså inte längre besluta om nedsättning av skatten via dispens för fossilbaserade bränslen. De dispensbeslut som nu kan lämnas omfattar bara förnybara bränslen och baseras på statsstödsgodkännande (N 592/2006).

Med stöd av artikel 5 i rådets direktiv 2003/96/EG skulle det vara möjligt att i vissa i direktivet angivna fall ge syntetisk diesel en egen skattesats ner till den minimiskattesats för diesel som direktivet föreskriver. Det skulle innebära en skatt på ca 3:34 kr per liter (1 euro = 10:14 kr), vilket ska jämföras med den aktuella skattsatsen enligt energiskattelagen på diesel på 4:33 kr per liter. Enligt artikel 5 i direktivet kan en differentierad skattesats tillämpas bl.a. om skattesatsen är direkt kopplad till produktens kvalitet (som t.ex. för alkylatbensin) eller för vissa angivna användningsområden.

Utskottet utgår från att motionärerna avser att skattemässigt gynna fossilbaserad syntetisk diesel. Syntetisk diesel med biologiskt ursprung är befriad från energiskatt och koldioxidskatt. Utskottet konstaterar att regelverket ger utrymme för att skattemässigt gynna fossil syntetisk diesel, om än inte i den utsträckning som föreslås i motionerna. Att helt skattebefria syntetisk diesel skulle innebära att minimiskattesatsen för diesel skulle underskridas, vilket inte är tillåtet. Utskottet anser att eventuella skattebe-

frielser för drivmedel i första hand ska styras av vilka effekter bränslet ger på utsläppen av koldioxid. Utskottet är dock inte främmande för att det kan finnas anledning att av t.ex. arbetsmiljösäl beskattningsmässigt gynna fossilbaserad syntetisk diesel. Frågan är uppmärksammas inom Finansdepartementet, och något initiativ i frågan från riksdagen behövs därför inte.

Förslagen i motion *T426 yrkandena 46–48, 85 och 110* om beskattningen av *busstrafiken och förändrade drivmedelsskatter samt sänkt skatt på alkylatbensin* är en del av Vänsterpartiets budgetalternativ som riksdagen tagit ställning till och avslagit under höstens budgetbehandling (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1 och prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21). Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sitt ställningstagande.

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i det av riksdagen godkända betänkandet 2008/09:SkU26, avstyrkt förslag motsvarande det som väckts i *motion Sk236* och som gäller att kompensera *hushåll på landsbygden för ökade bilkostnader*. Utskottet har tidigare bl.a. hänvisat till höjningar av avdraget för resor till och från arbetet samt att fordonsskatten är nedsatt i vissa glesbygdskommuner i Norrland. Utskottet anser inte att det finns skäl att se över möjligheten att ytterligare kompensera boende på landsbygden för ökade bilkostnader.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga i avsnittet behandlade motioner, i förekommande fall i motsvarande delar.

## Koldioxidskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om skatt på gödselmedel, återbetalning av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner och om skatt på animalieproduktionens miljöpåverkan.

Jämför reservationerna 3 (s), 4 (v) och 5 (mp).

### Motionerna

I motion MJ474 yrkande 12 av Anders Ygeman m.fl. (s) anföras att det behövs beskattning av handelsgödsel för att minska kväveutsläppen. Socialdemokraterna vill liksom regeringen minska återbetalningen av CO<sub>2</sub>-skatten på fossila bränslen i jord- och skogsbruk men vill att de som lever upp till minskade utsläpp ska kunna få återbetalning av dieselskatten för jordbruks- och skogsmaskiner i motsvarande omfattning som tidigare.

I motion MJ468 yrkande 28 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att Sverige ska agera för att kraftfoder som används till djuruppfödning beläggs med en miljöavgift.

I motion MJ358 yrkande 32 av Helena Leander m.fl. (mp) föreslås en utredning om beskattning av animaliska livsmedel för att kompensera för deras miljöpåverkan.

I motion MJ479 yrkande 3 av Tina Ehn m.fl. (mp) föreslås en utredning om hur bristerna i prissättningssystemet i livsmedelsproduktionen kan undanröjas. Ett förslag är en skatt på kväve- och fosforinnehåll i kraftfoder. Ett annat förslag är en avgift för växtodlare som inte tar ansvar för återcirkuleringen av näringsämnen. I båda fallen bör intäkterna återföras till näringen.

### Utskottets ställningstagande

Riksdagen (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1 och prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21) har beslutat att dels slopa *beskattning av gödselmedel* fr.o.m. den 1 januari 2010, dels fr.o.m. den 1 januari 2011 i tre etapper sänka *återbetalningen av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner*. Nuvarande återbetalning av koldioxidskatten för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner med 2:38 kr per liter sänks till 90 öre 2015. Riksdagen avslög i det sammanhanget motsvarande förslag som nu väckts i *motion MJ474 yrkande 12*. Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sitt ställningstagande.

När det gäller yrkandena i motionerna *MJ468 yrkande 28*, *MJ358 yrkande 32* och *MJ479 yrkande 3* om beskattning av *animalieproduktionens miljöpåverkan* har motsvarande förslag behandlats av utskottet senast under 2008/09 års riksmöte. Utskottet har i sitt av riksdagen godkända betänkande 2008/09:SkU26 med hänvisning till uttalanden av jordbruksminister Eskil Erlandsson i interpellationssvar (2006/07:318) med anledning av köttkonsumtionens miljöpåverkan om att miljöavgifter på de vegetabilier som används för djuruppfödning eller miljöbonus till vegetabilisk produktion inte är styrmedel som regeringen förespråkar. Utskottet vidhåller ställningstagandet och erinrar om att det inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken, bl.a. inom landsbygdsprogrammet, finns kraftfulla instrument för miljöåtgärder t.ex. vid djuruppfödning.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga i avsnittet behandlade motioner, i förekommande fall i motsvarande delar.

## Skatt på fartygsbränsle m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att inkludera sjöfarten i den nationella energibeskattningen, att införa kilometerskatt i Östersjön, att begränsa bränslesubventionerna till yrkesfisket och om skattnedsättning för landansluten elektrisk kraft till fartyg i hamn.

Jämför särskilt yttrande 2 (s, v, mp).

### Bakgrund

Enligt energiskattelagen gäller att bränslen som förbrukas i kommersiell sjöfart eller i båt för yrkesmässigt fiske med fartygstillstånd enligt fiskelagen inte beskattas.

Möjligheten att införa skatt på bränsle som används för sjötransporter begränsas av energiskattedirektivet. Direktivets huvudregel är skattefrihet för bränsle som används inom gemenskapens farvatten. Medlemsstaterna har en viss valfrihet att inskränka denna skattebefrielse och alltså beskatta bränslet. Vad som alltid måste skattebefrias är internationella transporter och, i den mån inte bilaterala avtal ingåtts mellan länderna, transporter mellan gemenskapens medlemsstater. Medlemsstaterna har valfrihet i fråga om beskattning av bränsle för inrikes sjöfart.

Medlemsstaterna var tidigare skyldiga att undanta yrkesfiske inom gemenskapens farvatten från punktskatter på bränsle. Sedan den 1 januari 2004 är det emellertid möjligt för varje medlemsstat att avgöra om yrkesfisket i såväl insjöarna som haven även fortsättningsvis ska befrias från energi- och koldioxidskatter.

Kyotoprotokollet undantar utsläpp från internationella transporter från ländernas åtaganden. Sjöfartens luftburna utsläpp regleras i stället genom bilaga VI i den internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol), som lyder under den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) ansvarsområde.

Regeringen anför i klimatpropositionen (prop. 2008/09:162 s. 92) att Sverige inom IMO bör verka för att principbeslut fattas och att konkreta åtgärder som begränsar utsläppen presenteras inför klimatkonferensen i Köpenhamn hösten 2009. Det är emellertid osäkert när framgång kan nås inom ramen för IMO. Andra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten behöver därför övervägas. En möjlighet är enligt regeringen att inkludera sjöfart på Europa i EU:s handelssystem. Ett sådant inkluderande vore önskvärt och något som Sverige bör driva. En förutsättning är dock att systemet omfattar all sjöfart som ankommer till EU:s hamnar i syfte att bibehålla konkurrensneutralitet för den europeiska sjöfarten.

Under 2008 antog IMO:s miljökommitté skärpta gränsvärden för svavel i bunkerolja. Den maximala halten svavel i fartygsbränsle sänks globalt fr.o.m. 2012 från 4,5 till 3,5 viktprocent. Från och med 2020 får svavelhalten vara högst 0,5 viktprocent. Inom de nuvarande svavelkontrollområdena Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks svavelhalten från 1,5 till 1,0 viktprocent 2010 samt till mycket låga 0,1 viktprocent 2015. De kraftigt skärpta kraven för svavelhalt väntas leda till ökade bränslepriser på lågsavvliga bränslen på grund av större efterfrågan. Detta leder i sin tur till minskad bränsleanvändning och därmed minskade koldioxidutsläpp från sjöfarten.

Parallellt med kraven på sänkta svavelhalter har IMO antagit strängare regler för utsläpp av kväveoxider. Utgångspunkten för det fortsatta arbetet är att utsläppskontrollområdena i norra Europa kommer att inkludera kväveoxider och benämnas kontrollområden för luftburna utsläpp från fartyg. Bland annat ska kväveoxidutsläppen från fartyg i dessa områden minskas med 80 % jämfört med den nivå som gäller för fartygsmotorer installerade under 2000–2011.

### **Motionerna**

I motion Sk267 av Lars Hjälmered (m) anförs att det är rimligt att skattebefria landström så länge fartygsbränsle är skattebefriat.

I motion Sk499 av Olle Thorell (s) föreslås att regeringen ska se över om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränsle kan avskaffas eller om det bör finnas ett tak för hur stor skattebefrielsen får vara per företag så att stöd till fiskenäringen inte ges på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

I motion T426 yrkande 73 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att regeringen ska utreda hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas. Enligt motionen bör regeringen aktivt agera för att EU ska fasa ut bränslesubventionerna till fartyg och fiskeflotta (*yrkande 88*). I motion MJ468 yrkande 18 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att yrkesfiskarnas subventioner i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt ska fasas ut. Sverige bör arbeta i EU för ändringar av energiskattedirektivet så att subventioner till yrkesfisket i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt kan fasas ut (*yrkande 19*).

### **Utskottets ställningstagande**

EU:s medlemsstater var tidigare skyldiga att undanta yrkesfisket inom gemenskapens farvatten från punktiskatter på bränsle. Sedan den 1 januari 2004 är det emellertid möjligt för varje medlemsstat att avgöra om yrkesfisket i såväl insjöarna som haven även fortsättningsvis ska befrias från energi- och koldioxidskatter. Sverige har valt att behålla skattebefrielsen.



Regeringen gjorde i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160 s. 151–152) bedömningen att det i princip vore önskvärt ur transportpolitisk och miljömässig synpunkt att inkludera sjöfarten i energibeskattningen. Regeringen ställde sig emellertid mycket tveksam till möjligheterna att på ett rimligt och effektivt sätt realisera sådan beskattning för sjöfart. För internationell sjöfart föreföll nationell beskattning uteslutet. Vidare anförde regeringen bl.a. att en sådan beskattning kräver samverkan mellan flera länder i svenskt närområde.

Utskottet delar alltså regeringens skepsis (jfr bet. 2008/09:SkU26) när det gäller *att inkludera sjöfarten i den nationella energibeskattningen*. Utskottet anser därmed att det inte finns skäl att som föreslås i motion *T426 yrkande 73* initiera en utredning angående *kilometerskatt i Östersjön*. Enligt utskottets uppfattning vore det däremot önskvärt om även sjöfarten inlemmas i systemet för handel med utsläppsrätter och även i en internationell klimatöverenskommelse.

Även om det finns goda miljömässiga skäl för att *begränsa bränslesubventionerna till yrkesfisket* måste man beakta att ett slopande eller en begränsning av skattebefrielsen för fartygsbränsle skulle få stora ekonomiska konsekvenser för fiskenäringen. En sådan åtgärd måste därför övervägas mycket noga, inte minst måste konsekvenserna för det småskaliga fisket och de regionala följderna klargöras. Av konkurrensskäl bör Sverige heller inte ensidigt slopa skattesubventionerna till fisket. Utskottet ser stora svårigheter att få med övriga medlemsstater i EU på en ändring av energiskattedirektivet som innebär att det inte längre skulle vara möjligt att skattebefria yrkesfiskets fartygsbränsle. Utskottet är därmed inte berett att tillmötesgå kraven på sådana tillkännagivanden som föreslås i motionerna *Sk499*, *T426 yrkande 88* och *MJ468 yrkandena 18 och 19*.

Regeringen har aviserat en proposition om bl.a. *skattenedsättning för landansluten el till fartyg i hamn* som får anses delvis tillgodose motion *Sk267*. Enligt lagrådsremissen innebär förslaget att energiskatten på landansluten el till fartyg i hamn sätts ned från dagens generella nivå till 0,5 öre per kWh. Skattenedsättningen begränsas till yrkesmässig sjöfart och gäller endast om spänningen på elen som överförs till fartyget uppgår till minst 380 volt. Ändringen föreslås – efter nödvändigt godkännande av rådet om undantag från energiskattedirektivet – träda i kraft den 1 juli 2010.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga i avsnittet behandlade motioner, i förekommande fall i motsvarande delar.

## Skatt på flygbränsle m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om skatt på flygbränsle och om att införa en klimatskatt på inrikes flygtrafik.

Jämför reservationerna 6 (v) och 7 (mp).

### Bakgrund

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

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

Energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) lägger fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjlig för nationell luftfart samt för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om bilateralt avtal ingåtts om detta. Flygbränsle för kommersiellt ändamål är i dag undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning. Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle som används för privat ändamål (bet. 2007/08:SkU28).

Enligt regeringens klimatproposition (prop. 2008/09:162 s. 94) 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. Det är därför osäkert om och när några internationella styrmedel kan vara på plats inom flygområdet om inte en överenskommelse enligt FN:s klimatkonvention (UNFCCC) sätter ramar för ett åtagande för luftfarten. ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter eller handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredjeland. Europas 42 stater, medlemsstaterna i EU och i Ecac, dvs. European Civil Aviation Conference, 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 detta gäller såväl flygningar inom EU som till och från EU. På sikt kommer hänsyn även att tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Kommissionen har aviserat åtgärder för att i ett första skede reglera utsläppen från kväveoxider.

## Motionerna

I motion T426 yrkande 129 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att regeringen snarast tar upp förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle. Sverige bör vidare undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på inrikes flygtrafik (*yrkande 130*). Skatten bör motsvara en kostnad på 11 000 kr per start eller landning (*yrkande 131*). Flyglinjer upphandlade av Rikstrafiken bör kompenseras i samband med införandet av en klimatskatt på inrikes flyg (*yrkande 132*).

I motion T534 yrkande 37 av Peter Pedersen m.fl. (v) anförs att flyget bör ingå i den internationella klimatkonventionen och att Sverige bör verka för att den internationella luftfartsorganisationen ICAO möjliggör beskattning av flygbränsle. En klimatskatt införs på inrikes- och utrikesflyg och Rikstrafiken kompenseras för klimatskattens effekter.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagen har i fråga om att införa en skatt på flygbränsle och en klimatskatt på inrikes flygtrafik, i samband med budgetbehandlingen nyligen, avslagit motsvarande motionsförslag från Vänsterpartiet (bet. 2009/10:FiU1, yttr. 2009/10:SkU1y). Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sitt ställningstagande. Inom EU pågår ett arbete med att fr.o.m. 2012 inkludera flyget i gemenskapens utsläppshandelssystem. Mot den bakgrunden anser utskottet att det inte finns anledning att införa en klimatskatt på inrikes- och utrikesflyg.

Utskottet avstyrker motionerna T426 och T534 i motsvarande delar.

## Fordonsskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om en översyn och omläggning av fordonsskatten, att avskaffa den koldioxidbaserade fordonsskatten, en förändring av glesbygdsavdraget, sänkt fordonsskatt på landsbygden, sänkt fordonsskatt för bussar och tunga fordon, en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar, försäljningsskatt på nya bilar och om kilometerskatt.

Jämför särskilt yttrande 3 (s, v, mp).

## Bakgrund

För personbilar som är av fordonsår 2006 eller senare eller är av tidigare fordonsår men som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass E1 eller miljöklass Hybrid tas fordonsskatt ut på grundval av bl.a. bilarnas specifika koldioxidutsläpp per kilometer. För äldre personbilar, lätta bussar och lätta

lastbilar bestäms fordonsskatten främst utifrån bilarnas vikt. Även fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar bestäms främst utifrån vikt. Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar som tas i bruk första gången efter 2010 har inordnats i den koldioxidrelaterade fordonsskatten (bet. 2009/10:SkU21).

En utgångspunkt för uttaget av fordonsskatt för samtliga lätta fordon är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin, finns därför ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon. Tanken är att det sammanlagda skatteuttaget vid en viss genomsnittlig årlig körsträcka ska belasta dieseldrivna och bensindrivna fordon lika. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för fordon som kan drivas med dieselolja än skatten för de fordon som inte kan drivas med dieselolja. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som används för att höja fordonsskatten för dieseldrivna personbilar för att ta hänsyn till den lägre skatten på dieselolja. Bränslefaktorn tillämpas inte självständigt, utan ingår i den gemensamma miljö- och bränslefaktorn. Den del av den sammanlagda faktorn som benämns miljöfaktor har till syfte att kompensera att avgaskrav för dieseldrivna personbilar är mindre stränga avseende främst partiklar och kväveoxider än för bensindrivna personbilar.

Den koldioxidrelaterade fordonsskatten för personbilar tas ut med summan av ett grundbelopp (360 kr) och ett koldioxidbelopp. Skatteberäkningen för bilar som kan drivas med dieselolja innefattar dessutom att denna summa multipliceras med miljö- och bränslefaktorn.

Koldioxidbeloppet uppgår som huvudregel för nävarande till 15 kr per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 100 gram. Huvudregeln är tillämplig på fordon som endast kan drivas med konventionella bränslen, dvs. bensin och dieselolja, eller som uppfyller miljöklass Hybrid. Uppgifter om specifika koldioxidutsläpp hämtas från vägtrafikregistret och framgår av fordonens typgodkännande inom EU.

Riksdagen (bet. 2009/10:SkU21) har beslutat att höja det belopp som tas ut per kilometer från 15 kr till 20 kr och utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut från 100 gram till 120 gram fr.o.m. den 1 januari 2011.

Fordon som kan drivas med både alternativa och konventionella bränslen har i princip två olika utsläppsvärden för koldioxid beroende på vilken typ av bränsle som används. I typgodkännanden och vägtrafikregistret saknas för närvarande i stor utsträckning rättvisande koldioxiduppgifter avseende körning med alternativa bränslen. Detta gäller generellt för bilar som kan drivas med etanol, men också i viss utsträckning för bilar som kan drivas med natur- eller biogas. Mot den bakgrunden och med hänsyn till att koldioxidutsläppet generellt är lägre om ett fordon drivs med dessa

bränslen än med konventionella bränslen, beräknas koldioxidbeloppet med ett lägre belopp. Beloppet är 10 kr per gram för bilar 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. Om det finns rättvisande koldioxiduppgifter i vägtrafikregistret avseende körning med sådana drivmedel, ska dessa användas. Koldioxidbeloppet tas även i dessa fall ut med 10 kr per gram.

Miljö- och bränslefaktor för dieslbilar är 3,3 för bilar som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av 2007 och 3,15 för bilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2007. Den lägre miljö- och bränslefaktor infördes den 1 januari 2008 med motiveringen att avgaskraven avseende partiklar och kväveoxider för nya dieseldrivna personbilar närmar sig kraven för bensindrivna personbilar.

Riksdagen (bet. 2009/10:SkU21) har beslutat att miljöfaktorn för dieseldrivna personbilar görs om till ett fast miljötillägg den 1 januari 2011. För bilar i den koldioxidrelaterade fordonsskatten tagna i bruk före den 1 januari 2008 tas miljötillägg ut med 500 kr och för bilar tagna i bruk fr.o.m. den 1 januari 2008 tas miljötillägg ut med 250 kr. Beräkningsgrunden för storleken på bränslefaktorn ändras och bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka och skillnaden i drivmedelsskatt för bensin och dieselolja. Bränslefaktorn för dieslbilar sänks till 2:55 den 1 januari 2011 som en följd av att faktorn kalibreras om och att energiskatten på dieselolja höjs med 20 öre per liter. Den 1 januari 2013 sänks bränslefaktorn till 2,4, som en följd av att energiskatten på dieselolja då höjs med ytterligare 20 öre per liter.

Riksdagen har också beslutat (bet. 2009/10:SkU21) att fordonsskatten för de bilar som beskattas efter vikt höjs för bensindrivna personbilar med 3 % och sänks för dieseldrivna personbilar med 4 % den 1 januari 2011. Den 1 januari 2013 sänks fordonsskatten för dieseldrivna personbilar ytterligare med ca 4 % .

Energiskatten på dieselolja höjs (bet. 2009/10:SkU21) i två steg med sammanlagt 40 öre per liter. En första höjning med 20 öre per liter sker den 1 januari 2011 och en andra höjning med 20 öre per liter den 1 januari 2013. För att delvis kompensera den tunga vägtrafiken sänks fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar till EU:s minimiskattenivåer för tunga lastbilar den 1 januari 2011.

Den 1 augusti 2007 infördes ett ekonomiskt incitament i form av ett penningbidrag vid köp av personbilar som orsakar mindre skada för miljön, s.k. miljöbilar. Miljöbilspremien upphörde den 1 juli 2009.

Riksdagen har beslutat (bet. 2009/10:SkU21) att personbilar som tas i bruk första gången fr.o.m. den 1 juli 2009 befrias från fordonsskatt under fem år om de uppfyller avgaskraven i miljöklass 2005 eller miljöklass El och har koldioxidutsläpp som vid blandad körning inte överstiger 120 gram per kilometer eller har en begränsad förbrukning av drivmedel eller elektrisk energi. Bilar med etanol- eller gasdrift som saknar typgodkän-

ande för driften omfattas av skattebefrielsen om bilens tillverkare eller generalagent kan visa att de uppställda kraven är uppfyllda. Från den 1 januari 2011 måste en personbil uppfylla de strängare avgaskrav inom EG som benämns EURO 5 för att skattebefrias.

För personbilar som hör hemma i vissa kommuner i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs, Dalarnas och Värmlands län är fordonsskatten nedsatt och betalas endast till den del den överstiger 384 kr.

### **Motionerna**

I motion Sk201 yrkande 2 av Gunilla Tjernberg och Dan Kihlström (båda kd) föreslås att möjligheten att höja glesbygdsavdraget på fordonsskatten ska ses över. Den etablerade definitionen av vilka områden som omfattas av avdraget bör behållas men ”höjas” så att stora flertalet fordon som används för personbilstrafik kan inkluderas.

I motion Sk292 av Lars Elinderson (m) föreslås en omläggning av nuvarande system för fordonsskatt till ett system som helt baseras på fordonets bränsleförbrukning, vilket skulle få en konkret och lättbegriplig effekt på miljön.

I motion Sk304 av Lars Hjalmered och Oskar Öholm (båda m) föreslås att regeringen undersöker möjligheten att avskaffa fordonsskatten och i stället införa en fast fordonavgift som täcker kostnaderna för registreringsskyltar och administration. Motionärerna föreslår att resterande pengar tas in genom en justering av bränsleskatten. Miljöpåverkan handlar inte om ägandet av bilar, utan om hur mycket avgaser de släpper ut.

I motion Sk420 av Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (båda m) föreslås att regeringen ser över den orättvisa beskattningen av dieselfordon. Efter skattesänkningen den 1 januari 2008 är dieselbilarnas fordonsskatt 3,15 gånger högre än skatten på bensinbilar.

I motion T426 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås sänkt fordonsskatt för tunga bussar till 2000 års nivå (*yrkande 49*). Höjd bensinskatt bör skatteväxlas så att låginkomsttagare och landsbygdsbor kompenseras för de ökade kostnaderna bl.a. genom sänkt fordonsskatt på landsbygden, höjd milersättning och riktat stöd till kollektivtrafik på landsbygden (*yrkande 108*). Höjningen av dieselskatten med 10 öre växlas mot samma summa sänkt fordonsskatt för tunga fordon. Skatteväxlingen avser 10 öre varje år medan regeringen i budgeten växlar 20 öre vartannat år (*yrkande 109*). Fordonsskatten bör ändras så att den blir mer miljöinriktad. Den fiskala basskatten på 360 kr bör avskaffas och i stället bör CO<sub>2</sub>-beloppet höjas till 24 kr (*yrkande 114*). En utredning bör se över om det är möjligt att även införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar (*yrkande 115*). Ett system för kilometerskatt för tunga fordon bör träda i kraft senast den 1 januari 2011 (*yrkande 116*). En försäljningsskatt på nya bilar bör införas (*yrkande 119*). Slutligen bör ett förslag till regional differentiering av

beskattningen av bilismen läggas fram. Fordonsskatten är redan nedsatt i 35 kommuner i sju skogslän i inlandet. Beskattningen måste differentieras ytterligare utifrån regionala skillnader. Tänkbara åtgärder är sänkt avdragsgräns för bilresor eller höjt reseavdrag (*yrkande 121*).

I motion T490 yrkande 6 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslås att en kilometerskatt på 2 kr per kilometer ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2012. Samma yrkande framförs i motion T532 *yrkande 4*.

### Utskottets ställningstagande

Den svenska fordonsskatten är fr.o.m. den 1 oktober 2006 baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt. Den nya fordonsskatten stimulerar till att välja bränsleeffektiva fordon. Utskottet ser därför inga skäl att, utifrån miljöskäl, företa en *omläggning av fordonsskatten* till ett system som helt baseras på fordonets bränsleförbrukning, som föreslås i motion *Sk292*. Miljöskäl talar mot att, som föreslås i motion *Sk304*, helt *avskaffa den koldioxidbaserade fordonsskatten*. Utskottet är heller inte berett att föreslå en förändring av *glesbygdsavdraget* som föreslås i motion *Sk201 yrkande 2*.

Utskottet anser att fordonsbeskattningen ska vara teknikneutral mellan bensin- respektive dieseldrivna fordon. Skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på diesel är lägre än skatten på bensin finns därför ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna bilar. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som reglerar detta förhållande.

Som framgår ovan har riksdagen nyligen antagit betydande förändringar av både den koldioxidrelaterade fordonsskatten och den viktbaserade fordonsskatten (bet. 2009/10:SkU21) som träder i kraft den 1 januari 2011. Förändringarna innebär att relationen i beskattning mellan bensin- och dieselfordon kalibreras om. Den nuvarande utformningen av beskattning av dieseldrivna personbilar i det koldioxidrelaterade skatteuttaget innebär att miljöfaktorn, och därmed också höjningar av koldioxidbeloppet, slår oproportionerligt hårt mot dieseldrivna personbilar i de högre utsläppsintervallen. Förändringen att bryta ut miljöfaktorn och göra om den till ett fast tillägg ger en mer korrekt och rättvis beskattning för diesalbilar jämfört med motsvarande bensinbilar, och en mer likformig beskattning i förhållande till avgaskraven. Mot den bakgrunden får det anses överflödigt att göra en sådan *översyn av fordonsskatten* som föreslås i motion *Sk420*.

Förslagen i Vänsterpartiets motion *T426 yrkandena 49, 108, 109, 114, 115 och 119* om *sänkt fordonsskatt på landsbygden, sänkt fordonsskatt för bussar och andra tunga fordon, en mer miljöinriktad fordonsskatt, koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar* samt en *försäljningsskatt på nya bilar* är en del av Vänsterpartiets budgetalternativ som riksdagen behandlat

och avslagit under höstens budgetbehandling (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1 och prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21). Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sitt ställningstagande.

Utskottet delar den syn på *kilometerskatt* som finansministern redovisar i sitt svar på interpellation 2009/10:135. Ett kilometerskattesystem är dyrt att administrera både för företagen och för Skatteverket, eftersom det kräver utrustning för att registrera var och när ett fordon kör. Det finns ingen anledning att införa en kilometerskatt när samhällsvinsten inte påtagligt överstiger administrationskostnaderna. Styrningen mot minskade utsläpp av koldioxid är mer effektiv inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag. Utskottet anser därmed att frågan om att införa en kilometerskatt för tunga fordon som föreslås i motionerna *T 426 yrkande 116*, *T490 yrkande 6* och *T532 yrkande 4* inte är aktuell.

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

## Trängselskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om trängselskatt i Skåne och en översyn av trängselskatten i Stockholm.

## Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt möjliggör uttag av tids- och platsrelaterad skatt till staten för trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i en bilaga till lagen. Bilagan omfattar för närvarande endast Stockholms kommun. Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm fr.o.m. den 1 augusti 2007.

Under försöksperioden för 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. Under hösten 2008 beslutade riksdagen (bet. 2008/09:SkU6) 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 gäller undantaget fram till den 1 augusti 2012.

Nettointäkten 2008 från trängselskatt var 293 miljoner kronor. För 2007 blev det ett underskott på 89 miljoner kronor. Sammanlagt har skatten givit ett överskott på 204 miljoner kronor fram t.o.m. utgången av 2008. Överskott från trängselskatt ska användas till investeringar i vägtransport-systemet i Stockholmsregionen.



Regeringen föreslår i proposition 2009/10:80 En reformerad grundlag, som överlämnades till riksdagen den 8 december 2009, att det införs en ny bestämmelse i regeringsformen som ger riksdagen möjlighet att bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena i kommunen. I grundlagen finns sedan tidigare en möjlighet för riksdagen att delegera normgivningsmakt direkt till kommuner i fråga om betungande avgifter.

### **Motionerna**

I motion Sk452 av Staffan Appelros (m) föreslås ett tillkännagivande angående finansiering av tunga fordoners belastning på skånsk infrastruktur. Motionären anser att man bör öppna för trängselskatt på högt belastade vägsträckor för att få täckning för kostnaderna för vägnätet i Skåneregionen.

I motion Sk500 av Olle Thorell (s) föreslås att trängselskatten ska ses över för att åstadkomma en bättre koppling mellan skatt, bilstorlek och utsläppsmängder.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ser inte några principiella hinder mot att införa *trängselskatt i kommuner i Skåne*. Frågan bör dock initieras lokalt och genomlysas grundligt av berörda instanser. Något tillkännagivande från riksdagen i frågan behövs inte. Som exempel kan nämnas det initiativ som har tagits för att införa trängselskatt i Göteborg. Frågan aktualiserades under 2009 som del av ett västsvenskt infrastrukturpaket. Arbetet med ett beslutsunderlag har letts av Vägverket och Banverket.

Riksdagen avtog under 2008/2009 års riksmöte ett motsvarande yrkande om *en översyn av trängselskatten i Stockholm* som framförs i motion *Sk500* (se bet. 2008/09:SkU26 s. 28 f.). Frågan om en förändring av trängselskatten i Stockholm har även varit aktuell under innevarande riksmöte. Riksdagen avtog så sent som i november 2009 yrkanden om att intäkterna från trängselskatten i Stockholm ska användas för förbättringar av kollektivtrafiken, att Essingeleden ska beläggas med trängselskatt och att skatten ska räknas upp med inflationen (bet. 2009/10:FiU1, yttr. 2009/10:SkU1y). Utskottet vidhåller att det för närvarande inte finns något behov av att ändra utformningen av trängselskattesystemet och är därmed inte berett att initiera en utredning om en omläggning av trängselskatten i Stockholm.

Utskottet avstyrker med det anförda motionerna *Sk452* och *Sk500*.

## Alkoholskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om sänkta alkoholskatter, höjda minimiskatter på alkohol i EU och inflationsskydd av alkoholskatter samt om att införa en särskild skatt på alkoholisk och sött cider.

Jämför reservation 8 (s, v, mp).

### Bakgrund

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 om alkoholbesattningen inom EU.

Minimiskattesatsen på öl uppgår till 1:87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. Det motsvarar ca 0:90 kr (1 euro = 10:14 kr) per liter öl med en alkoholstyrka om 5 volymprocent. För att 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.

Med vin avses jästa drycker av druvor med en alkoholhalt om 1,2–15 volymprocent samt på samma sätt framställda drycker med en alkoholhalt om 16–18 volymprocent under förutsättning att drycken inte innehåller några tillsatser. Skatt på vin ska tas ut med ett fast belopp per hektoliter dryck. Minimiskattesatsen på vin är 0 euro. Detta innebär att medlemsländerna är skyldiga att ha en beskattningsordning; samtidigt är de inte skyldiga att ta ut någon skatt. 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 samtidigt som alkoholen helt härrör från jäsningsprocessen ska beskattas med samma skattenivå som vin.

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 4:56 kr 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 %.

Skatt ska tas ut på etylalkohol och spritdryck. Minimiskattesatsen är 550 euro per hektoliter ren alkohol. Detta svarar mot ca 56 kr 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 överstigande 1 000 euro inte får sänka den till ett mindre belopp än 1 000 euro.

Enligt artikel 8 i direktiv 92/84/EEG ska rådet regelbundet på grundval av en rapport och, vid behov, ett förslag från kommissionen granska de skattesatser som fastställts och enhälligt efter samråd med Europaparlamentet vidta nödvändiga åtgärder.

Kommissionen lämnade i maj 2004 en rapport angående funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på alkoholskatteområdet. I rapporten påpekades att punktskattesatserna i de olika medlemsstaterna behöver samstämmas mer för att den inre marknaden ska fungera, inte minst för att undvika bedrägerier och smuggling, som främjas av att det råder olika system i olika medlemsstater. Efter den debatt som följde uppmanade rådet kommissionen att ”lägga fram ett förslag i syfte att justera minimipunktskattesatserna för att undvika att realvärdet av gemenskapens minimiskattesatser faller, varvid övergångsperioder och undantag beviljas för de medlemsstater som eventuellt har problem med att öka sina skattesatser”.

Kommissionen lämnade i september 2006 ett förslag om direktiv om ändring i direktiv 92/84/EEG. Kommissionens förslag innebär i stort att minimisatserna för alkohol, mellanprodukter och öl inflationsuppräknas från 1993 till 2005, vilket innebär en ökning i storleksordningen 31 %. Vidare föreslås att perioden för kommissionens översyn av minimiskatterna enligt direktivet ska förlängas från två till fyra år.

De föreslagna ändringarna skulle enligt förslaget träda i kraft senast den 31 december 2007. För medlemsstater som skulle behöva öka sina nationella skattesatser med mer än 10 % föreslås övergångsperioder maximalt fram till den 1 januari 2010. Det främsta syftet med förslaget var att återställa skattesatsernas reala värde från 1992, i enlighet med rådets begäran, vilket enligt kommissionen var en förutsättning för att den inre marknaden utan skattegränser ska fungera.

Förslaget behandlades på Ekofinrådets möten den 7 och 28 november 2006. Någon enighet kunde inte nås, och på Ekofinrådets möte den 28 november 2006 fick kommissionen i uppdrag att göra en fullständig studie av beskattningen av alkohol. Resultatet skulle ha presenterats under det första halvåret 2007 men har ännu inte lämnats. Enligt uppgift från kommissionen görs nu en studie angående klassificeringen av alkohol. Därefter kommer kommissionen att skriva en rapport, vilken förmodligen också kommer att beröra frågan om minimiskatterna på alkohol. Man beräknade att kunna lämna rapporten med eventuella förslag om ändringar i direktivet under det första halvåret 2010. Finansdepartementet räknar emellertid inte med att rapporten kommer under våren 2010, möjligen senare under året.

Europaparlamentets utskott för ekonomi och valutafrågor anförde i ett yttrande till kommissionen den 7 maj 2007 att minimiskattesatserna på alkohol bör slopas och ersättas av en uppförandekod. Genom en uppförandekod ska medlemsstaterna uppmantras att anpassa sina skattesatser och

närma sig genomsnittsnivån i EU. Eftersom det gäller skatter kan parlamentet endast lämna synpunkter. Det är ministerrådet som beslutar, och där krävs enhällighet i skattefrågor (artikel 93 i EG-fördraget).

### **Gällande svenska bestämmelser m.m.**

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 EG-land eller som importeras från tredjeland.

Intäkterna från skatt på alkohol ökade 2007 med 3 % och uppgick till ca 11 miljarder kronor. Enligt budgetpropositionen för 2009 beräknades intäkterna öka med 2 % för att sedan öka endast marginellt under 2009–2011. Från och med den 1 januari 2008 höjdes skatten på öl samtidigt som skatten på vin sänktes. Trots skattehöjningen på öl har ölkonsumtionen enligt budgetpropositionen 2009 utvecklats starkt under årets första halvår, vilket till stor del förklarar den förväntade intäktsökningen från skatt på alkohol. Intäkterna från skatt på alkohol beror dels på den inhemska försäljningen, dels på införseln av alkohol. Resandeförseln har minskat sedan 2004 och var 2007 tillbaka på 2002 års nivå.

#### **Skattesatser på alkohol**

<i>Volymprocent</i>	<i>Skattesats/liter</i>
<b>Öl</b>	
Över 0,5 högst 2,8	0,00 kr
Över 2,8	1,66 kr för varje volymprocent
<b>Vin och andra jästa drycker än vin och öl</b>	
Över 1,2 högst 2,25	0,00 kr
Över 2,25 högst 4,5	7,58 kr
Över 4,5 högst 7	11,20 kr
Över 7 högst 8,5	15,41 kr
Över 8,5 högst 15	21,58 kr
Över 15 högst 18	45,17 kr (Denna skatteklass och skattesats gäller enbart vin.)
<b>Mellanklassprodukter</b>	
Över 1,2 högst 15	27,20 kr
Över 15 högst 22	45,17 kr
<b>Etylalkohol</b>	501,41 kr/liter ren alkohol

## Motionerna

I motion Sk298 yrkande 1 av Fredrick Federley (c) anförs att transporter av alkohol över Sveriges gränser varje år genererar CO<sub>2</sub>-utsläpp på över 100 000 ton och beror på att de svenska alkoholskatterna är högre än i omvärlden. Beskattningen av alkoholdrycker bör anpassas till en genomsnittlig europeisk nivå för att minska incitamenten till miljöbelastande gränshandel (*yrkande 2*).

I motion Sk351 av Lage Rahm och Mats Pertoft (båda mp) föreslås att möjligheten att inflationsskydda alkoholskatterna bör utredas.

I motion Sk369 av Jan R Andersson m.fl. (m) anförs att regeringen bör undersöka möjligheten att sänka alkoholskatten. Införseln av alkohol har tagits över av kriminella ligor som tjänar stora pengar på att köpa billigt utomlands och sälja vidare till vuxna och ungdomar. Det måste bli mindre lönsamt för smugglare och langare att fortsätta sin verksamhet.

I motion Sk451 av Mats Sander (m) efterlyses åtgärder för minskad smugglingsrelaterad brottslighet i gränsområden. En harmoniserad alkoholskatt minskar eller tar helt bort utrymmet för den kriminella hanteringen av alkoholförsäljning.

I motion Sk502 av Sven Yngve Persson (m) föreslås att den svenska alkoholskattenivån harmoniseras med övriga EU-länders. Det enda sättet att stävja marknaden för smugglad alkohol är att eliminera prisskillnaden i förhållande till de länder alkoholen kommer ifrån.

I motion Sk516 av Kent Härstedt (s) anförs att regeringen skyndsamt bör presentera ett förslag om höjning av skatten på alkoholisk och sött cider motsvarande vad som gäller i Tyskland. Flera länder, bl.a. Tyskland, har infört en särskild skatt eller avgift på alkoholisk. De svenska definitionssvårigheterna borde med de internationella erfarenheterna vara lätta att övervinna. Samma förslag framförs i motion So510 yrkande 5 av Agneta Lundberg m.fl. (s, mp, v). Frågan återkommer i motion So611 yrkande 1 av Kent Härstedt (s) där det föreslås en skattehöjning på alkoholisk för att minska konsumtionen av alkoholisk bland unga.

I motion So519 yrkande 3 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda fp) sägs att regeringen i EU bör verka för en gemensam höjning av miniskatterna på alkohol.

## Utskottets ställningstagande

I motionerna *Sk298 yrkandena 1 och 2*, *Sk369*, *Sk451* och *Sk502* berörs problemet med illegal försäljning av alkohol som köpts in billigt utomlands till ungdomar och vuxna och den miljöpåverkan trafiken med alkohol mellan länder innebär. I motionerna föreslås att Sverige ska *sänka alkoholskatterna* för att på så sätt eliminera den marknad som prisskillnaden på alkohol mellan länderna skapat.

Utskottet har under en följd av år av alkoholpolitiska skäl avvisat tanken på att anpassa de svenska alkoholskatterna nedåt utan i stället ansett att Sverige bör verka för att alkoholbeskattningen i EU i högre utsträckning styrs av folkhälsoaspekter och att alkoholen blir dyrare i grannländerna genom höjda minimiskattenivåer. Utskottet vidhåller den ståndpunkten. Tullverket ska i sin verksamhet bl.a. prioritera den storskaliga och frekventa illegala införseln av alkohol och tobak. Brottsligheten ska bekämpas effektivt genom en samverkan mellan myndigheterna, främst Tullverket och Polisen.

Det sagda innebär att utskottet till fullo delar uppfattningen i motion *So519 yrkande 3* om att regeringen i EU bör verka för *höjningar av minimiskatterna på alkohol*. Utskottet beklagar att medlemsländerna vid Ekofinrådets möte i november 2006 inte lyckades enas i frågan. Kommissionen arbetar nu med en studie angående klassificeringen av alkohol som ska utmynna i en rapport som förmodligen kommer att beröra minimiskatterna på alkohol. Enligt planen ska rapporten och eventuella förslag lämnas under första halvåret 2010. Utskottet utgår från att regeringen fortsätter att driva frågan i EU utan något tillkännagivande från riksdagen.

I motion *Sk351* föreslås att möjligheten att *inflationsskydda alkoholskatterna* ska utredas. De år Sverige har en större inflation urholkas skatternas effekt, framhåller motionären.

Indexeringsregler infördes för bl.a. tobaksskatten och dryckesskatten den 1 januari 1994 (prop. 1993/94:25, bet. 1993/94:FiU1) för att värdesäkra skatteintäkterna. Indexeringen begränsades till att avse perioden 1994–1998, vilket var perioden för det saneringsprogram för de offentliga finanserna som lades fram i propositionen. Tidsbegränsningen för indexeringen slopades den 1 januari 1996 (prop. 1994/95:203, bet. 1994/95:SkU28).

Indexeringen på alkoholdrycker och tobak slopades den 1 augusti 1998 (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU20). Riksdagen godtog då regeringens uppfattning att behovet av indexering hade minskat eftersom inflationen gått ned. Det var också en nackdel, som var särskilt tydlig inom alkohol- och tobaksskatteområdet, att en automatisk uppräknings av skattesatserna inte föregicks av några politiska överväganden om det lämpliga i skattehöjningarna.

Utskottet anser att de skäl som anfördes 1998 i samband med att inflationsuppräknings av punktskatterna på bl.a. alkohol slopades fortfarande är giltiga. Utskottet ser därför ingen anledning att utreda frågan om att återinföra en indexering av alkoholskatterna.

I motionerna *Sk516*, *So510 yrkande 5* och *So611 yrkande 1* föreslås att *en särskild skatt på alkoholisk och söt cider* snarast införs. Riksdagen har senast i samband med höstens budgetbehandling avslagit förslag om tillkännagivanden om att en tilläggsskatt på alkoholisk snarast ska införas (bet. 2009/10:FiU1, yttr. 2009/10:SkU1y). Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sitt ställningstagande.

I budgetpropositionen för 2006 anförde den dåvarande regeringen att den delade Alkoholinförseletredningens (S 2004:1) uppfattning att det bör införas en skatt på alkoholhaltiga blanddrycker och vissa andra alkoholdrycker som vänder sig främst till ungdomar, i syfte att minska konsumtionen av sådana drycker. En departementspromemoria om tilläggsskatt på vissa alkoholdrycker färdigställdes i juni månad 2006. Promemorian har remissbehandlats. Avsikten var att regeringen under våren 2006 skulle återkomma till riksdagen med ett lagförslag. Frågan om hur de beskattningsbara dryckerna ska definieras och avgränsas visade sig dock vara mer komplicerad än vad som tidigare bedömdes, varför något förslag inte lades fram för riksdagen. Eftersom frågan om skatt på alkohol är uppmärksam i Regeringskansliet anser utskottet att ett tillkännagivande i frågan inte behövs.

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

## Tobaksskatt

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motioner om att höja skatten på tobak och snus.

### **Bakgrund**

Enligt budgetpropositionen 2009 ökade skatteintäkterna från tobak under 2007 med 13 %. Den 1 januari 2007 höjdes styckskatten på cigaretter med åtta öre till 28 öre och skatten på snus dubblerades till 246 kr per kilo. Intäkterna från skatt på tobak beräknas för 2008 uppgå till 11 miljarder kronor, vilket är 9 % högre än för 2007. Den 1 januari 2008 höjdes på nytt skatten på cigaretter, snus och röktobak (bet. 2007/08:SkU17). Styckskatten på cigaretter höjdes med tre öre till 31 öre. Skatten på röktobak (rulltobak och piptobak) höjdes från 975 kr per kilo till 1 560 kr per kilo och skatten på snus höjdes från 246 till 336 kr per kilo. Skattehöjningarna förväntas generellt minska konsumtionen av tobak de kommande åren. Intäkterna beräknas under perioden 2009–2011 uppgå till drygt 10 miljarder kronor per år.

Tobaksbeskattningen regleras i tre direktiv. Det är rådets direktiv 92/79/EEG om tillnärmning av skatt på cigaretter, rådets direktiv 92/80/EEG om tillnärmning av skatter på andra tobaksvaror än cigaretter och rådets direktiv 95/59/EG om andra skatter än omsättningsskatter som påverkar förbrukningen av tobaksvaror.

Principerna för beskattning av tobaksvaror skiljer sig mellan de olika produkterna. Snus, rök- och tuggtobak beskattas per viktenhet medan cigaretter 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. Punktskatten på cigaretter ska vara minst 57 % av detaljhandelspriset på cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin.

För cigaretter finns dessutom en bestämmelse om en lägsta styckeskatt. Skatten ska lägst tas ut med ett belopp motsvarande 100 % av den sammanlagda skatten på cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin.

EU-reglerna ger möjlighet att tillämpa en särskild nivå för s.k. lågpriscigaretter, dvs. för sådana cigaretter som säljs till ett lägre pris än detaljhandelspriset på cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin. Som mest får det skattebelopp som tas ut för cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin tas ut för cigaretter som har ett lägre detaljhandelspris än dessa.

Enligt bestämmelserna ska kommissionen vart fjärde år granska strukturer och skattesatser när det gäller punktbeskattningen av tobaksvaror.

Kommissionen lämnade den 16 juli 2008 en rapport till rådet och Europaparlamentet angående funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på tobaksskatteområdet. Med anledning av sin granskning föreslår kommissionen ändringar av gemenskapens nuvarande lagstiftning på tobaksskatteområdet.

Vid Ekofinrådets möte den 10 november 2009 antog rådet ett uppdaterat direktiv för tobaksbeskattning i enlighet med ett kompromissförslag från ordförandeskapet. Direktivet innehåller ett minsta skattebelopp och en lägsta skattenivå för alla cigaretter som säljs i EU. Direktivet ger medlemsstaterna större flexibilitet att tillämpa styckeskatt och att ta ut minimipunktskatt på cigaretter för att uppnå hälsomålen. Vidare anpassas minimiskatterna och strukturerna för rulltobak till skattesatserna och strukturerna för cigaretter. Även minimiskatterna på cigarrer, cigariller och röktobak räknas upp. Direktivet antogs som en a-punkt vid rådsmötet den 16 februari 2010. Det nya direktivet kräver vissa lagändringar.

Sverige utnyttjar sedan den 1 mars 2003 möjligheten att ha en särskild minimipunktskatt på lågpriscigaretter. Denna minimiskatt tas sedan den 1 januari 2006 ut med 100 % av skatten på cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin.

Regeringen har för 2010 fastställt den mest efterfrågade priskategorin av cigaretter till 50 kr per förpackning med 20 cigaretter (SFS 2009:1491). Minimipunktskatten på cigaretter har fastställts till 1:29 kr per cigarett.

## **Motionerna**

I motion Sk234 av Barbro Westerholm (fp) föreslås höjd beskattning av tobak. Enligt motionen visar forskning att höjda tobaksskatter räddar liv. Sverige bör nationellt och internationellt arbeta för höjd tobaksskatt i kombination med skärpta tobakslagar och ökad information.



I motion So475 yrkande 16 av Jan Lindholm m.fl. (mp) anføres att det finns behov av att höja skatterna på tobak och snus. Åtgärder mot tobaksbruk är bland de mest kostnadseffektiva åtgärder som finns för att förbättra folkhälsan. Höga skattesatser ska kombineras med reklamförbud och sanktionsmöjligheter.

### Utskottets ställningstagande

Skatten på tobak höjdes senast den 1 januari 2008, dels för att finansiera jobbskatteavdraget och vissa andra skattesänkningar, dels av folkhälsoskäl (bet. 2007/08:SkU17). Utskottet ser i nuläget ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ för att höja tobaksskatten ytterligare. Däremot instämmer utskottet helt med vad som anføres i motionerna om betydelsen för folkhälsan av minskad tobakskonsumtion och om att i EU arbeta för höjda minimiskatter på tobak.

Utskottet avstyrker motionerna *Sk234* och *So475 yrkande 16*.

## Privatinförsel av alkohol och tobak, försäljning i exportbutik

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner med begäran om tillkännagivanden om att regeringen i EU bör verka för sänkta införselkvoter och om att ankomsthandel med obeskattade alkoholvaror ska tillåtas.

Jämför reservation 9 (s, v, mp).

### Bakgrund

#### *Privatinförsel*

Alkoholvaror som förvärvas av en enskild person för dennes eller familjens eget bruk och transporteras av den enskilde själv beskattas i inköpslandet. Det följer av bestämmelserna i rådets direktiv 92/12/EEG, det s.k. cirkulationsdirektivet. Bestämmelserna har överförts oförändrade till det nya punktskattedirektivet som ska tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010 (bet. 2009/10:SkU18). Att bestämmelserna innebär att det bara är varor som förs in för eget personligt bruk och där transporten sköts av köparen personligen som är befriade från punktskatt i hemlandet, har klargjorts genom EG-domstolens dom i det s.k. Joustramålet den 23 november 2006 (mål C-5/05).

En privatperson kan alltså föra in alkoholdrycker, avsedda för eget personligt bruk och inköpta i en annan medlemsstat, till Sverige utan att någon ytterligare punktskatt tas ut här. För att avgöra om det är fråga om införsel för personligt eller kommersiellt ändamål ska enligt EG:s regler

bl.a. mängden varor beaktas. Medlemsstaterna får använda sig av s.k. indikativa nivåer till ledning för att bedöma om varorna är avsedda för personligt eller kommersiellt ändamål. De indikativa nivåerna får inte sättas lägre än 10 liter sprit, 20 liter starkvin, 90 liter vin och 110 liter öl.

De indikativa nivåerna är *inte* tillåtna kvoter för privatinförsel utan ett hjälpmedel till ledning för att avgöra om införsel är privat eller kommersiell och därmed i vilken medlemsstat beskattning ska ske. Det innebär att om en tullmyndighet fastställer att införsel av mindre kvantiteter är avsedd för kommersiella ändamål ska beskattning ske i införsellandet.

Alkohollagen ändrades den 1 juli 2008, och spritdrycker, vin och starköl får föras in till Sverige från ett annat EG-land av en enskild person som har fyllt 20 år genom yrkesmässig befordran eller annan oberoende mellanhand, om dryckerna är avsedda för den enskildes eller dennes familjs personliga bruk. I dessa fall, när köparen anlitar transportör eller annan mellanhand vid införseln eller när varorna transporteras hit av säljaren eller för dennes räkning, ska köparen betala svensk punktskatt.

För att Tullverket ska kunna identifiera skattskyldiga beställare av punktskattepliktiga varor som beskattas i ett annat EG-land ska fr.o.m. den 1 januari 2009 föraren medföra ett förenklat ledsagardokument. Om skyldigheten inte fullgörs kan föraren få betala transporttillägg (bet. 2008/09: SkU14).

Ändringen i alkohollagen är en anpassning till utgången i målet C-170/04 (Rosengren m.fl.) och målet C-186/05 (Kommissionen mot Sverige). I det förstnämnda målet hade vin beställts från Spanien, huvudsakligen via Internet, och förts in med hjälp av en särskilt anlitaad transportör. Vinet beslagtogs av Tullverket och förverkades av såväl tingsrätt som hovrätt. Högsta domstolen begärde ett yttrande från EG-domstolen. EG-domstolen ansåg att det svenska förbudet mot privatinförsel utgjorde en kvantitativ importrestriktion i den mening som avses i artikel 28 i EG-fördraget. Beslutet kunde heller inte anses grundat på hänsyn till intresset av att skydda människors hälsa och liv enligt artikel 30 i fördraget, eftersom det inte var ändamålsenligt för att uppnå syftet att begränsa alkoholkonsumtionen och inte stod i proportion till syftet att skydda ungdomar mot alkoholkonsumtionens skadeverkningar.

### *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 tredjeland får köpa 200 cigaretter eller 100 cigariller eller 50 cigarrer eller 250 gram rök-tobak eller en proportionell blandning av dessa tobaksvaror. Dessutom får man köpa en liter spritdryck eller två liter starkvin, två liter vin och två 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 tredjeland. Direktivet är införlivat genom lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import. En resande från tredjeland kan föra in 200 cigaretter eller 100 cigariller eller 50 cigarer eller 250 gram rökta tobak eller en proportionell blandning av dessa tobaksvaror. Dessutom får man föra in en liter spritdryck eller två liter starkvin, fyra liter vin och sexton liter starköl. Den som inte fyllt 20 år får inte föra in alkoholdrycker, och den som inte fyllt 18 år får inte föra in tobaksvaror.

Enligt gemenskapsrätten är det möjligt att beskattat sälja alla förekommande varor vid både avresa och ankomst för resande inom EU. 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. Gemenskapsrätten medger inte att medlemsstaterna undantar varor vid ankomstförsäljning från punkt- och mervärdesskatt.

## Motionerna

I motion Sk252 av Rolf Gunnarsson (m) föreslås beträffande taxfreevaror att den som flyger utanför EU bör kunna köpa sin alkohol hemma i stället för i utlandet för att slippa forsla den på flyget.

I motion Sk350 av Kent Olsson (m) föreslås att taxfreeinköp ska tillåtas under inresan på väg till Sverige.

I motion Sk458 yrkande 1 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda fp) föreslås ett tillkännagivande om behovet av att av hänsyn till miljön minska alkoholtransporterna med flyg. En lösning kan vara att tillåta ankomsthandel, vilket fungerar i grannländerna. Utöver EU-reglerna har Sverige försäljningsrestriktioner som lägger hinder i vägen för sådan försäljning. Regelverket behöver ses över (*yrkande 2*).

I motion Sk497 av Chatrine Pålsson Ahlgren (kd) föreslås sänkta införselkvoter för alkohol. En rimlig nivå borde vara att en person får föra med sig så mycket som en person kan bära med sig över gränsen.

I motion So351 yrkande 1 av Eva-Lena Jansson (s) föreslås regler för införsel av alkohol och tobak. Sverige behöver genom regering och riksdag vid olika tillfällen och i olika EU-sammanhang verka för sänkta införselregler när det gäller alkohol och tobak.

I motion So510 yrkande 7 av Agneta Lundberg m.fl. (s, mp, v) föreslås att regeringen bör pröva införselreglerna från folkhälsoskäl i syfte att drastiskt minska införseln av alkohol.

I motion So519 yrkande 1 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda fp) sägs att regeringen i EU bör föra in folkhälsoaspekten och verka för att införselkvoterna för alkohol sänks till en nivå som kan anses rimlig för privat bruk.

## Utskottets ställningstagande

Frågan om att regeringen i EU bör verka för *sänkta införselkvoter* tas upp i motionerna *Sk497*, *So351 yrkande 1*, *So510 yrkande 7* och *So519 yrkande 1*.

Utskottet har vid åtskilliga tillfällen gett uttryck för att de gällande indikativa nivåerna för privatinförsel är alldeles för höga för svenska förhållanden och att regeringen ska verka för en förändring i EU, inte bara av införselreglerna utan av synen på alkoholpolitiken i stort. Det är att beklaga att regeringens ansträngningar på området hittills inte fått allmänt gehör bland övriga medlemsstater. Det innebär att de nuvarande indikativa nivåerna för privatinförsel kvarstår oförändrade i det nya punktskattedirektivet som ska tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010. Utskottet utgår från att regeringen fortsätter arbetet med att sänka kvoterna för privatinförsel och förändra alkoholpolitiken i EU genom att söka allianser och utveckla samarbetet med andra länder där alkoholen och gränshandeln innebär problem. Något tillkännagivande till regeringen behövs inte i denna fråga.

Förslagen i motionerna *Sk252*, *Sk350* och *Sk458 yrkandena 1 och 2* om att tillåta *ankomsthandel med obeskattade alkoholvaror* kräver som framgått ovan förändringar av gemenskapsrätten avseende beskattningen av alkoholvaror. Det skulle vara motsägelsefullt om Sverige å ena sidan driver frågan om att ändra direktiv för att vidga möjligheterna att bedriva handel med alkohol och å andra sidan i alla andra avseenden hävdar att EU bör stå för en restriktiv alkoholpolitik. Riksdagen har senast under det föregående riksmötet avslagit motsvarande yrkanden med motivering att Sverige inte bör göra avsteg från den restriktiva hållning som vi i övrigt intar på EU-nivå i frågor om alkoholbeskattning (bet. 2008/09:SkU26). Det innebär också att Systembolagets försäljningsmonopol bör upprätthållas.

Utskottet avstyrker därmed samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Avfallsförbränningskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att en utredning bör utarbeta ett nytt förslag till avfallsförbränningskatt.

Jämför särskilt yttrande 4 (s, v, mp).

## Bakgrund

Energi- och koldioxidskatt på fossilt kol i visst hushållsavfall som förbränns infördes den 1 juli 2006. ASKA-utredningen föreslog i betänkandet Skatt i retur (SOU 2009:12) att skatten skulle slopas eftersom den haft en obetydlig styreffekt och de olika avfalls-, energi- och klimatpolitiska mål som motiverade dess införande hade uppfyllts i begränsad omfattning.

Riksdagen har beslutat att avfallsförbränningsskatten ska slopas fr.o.m. den 1 oktober 2010 (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21).

## Motionen

I motion MJ404 yrkande 1 av Jacob Johnson m.fl. (v) föreslås att en utredning bör utarbeta ett nytt förslag till avfallsförbränningsskatt. Syftet med skatten var att stärka avfallshierarkin och främja materialåtervinning framför förbränning. Utredningen bör lämna förslag om hur en skatt skulle kunna stärka de första stegen i avfallshierarkin.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagen har vid behandlingen av regeringens klimatproposition, mot bakgrund av vad utskottet tidigare anfört i frågan, välkomnat regeringens bedömning när det gäller avfallsförbränningsskatten och uttalat att avfallsförbränningsskatten kan slopas eftersom den inte haft några mätbara miljöeffekter utan endast blivit en pålaga för hushållen (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, yttr. 2008/09:SkU9y). Riksdagen bekräftade sedermera ställningstagandet när regeringen föreslog att skatten skulle avskaffas (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21). Vid det tillfället avlog riksdagen också ett yrkande från Vänsterpartiet om att avfallsförbränningsskatten ska vara kvar i avvaktan på en analys av avfallspolitiken.

Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sina ställningstaganden och avstyrker motion *MJ404* i motsvarande del.

## Skatt på naturgrus

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över naturgrusskatten.

## Bakgrund

Naturgrus är naturligt sorterade jordarter som till övervägande del består av fraktionerna sand, grus, sten och block. Enligt lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus ska den som exploaterar en naturgrustäkt betala skatt till staten för brutet naturgrus om utvinningen sker för annat ändamål än markinnehavarens husbehov och sker med stöd av tillstånd enligt 11 kap.

miljöbalken eller vattenlagen eller kräver tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken. Skatt tas ut med 13 kr per ton. Skattskyldigheten inträder när naturgrus levereras till köpare eller tas i anspråk för annat ändamål än försäljning.

Naturgrus är en icke förnybar resurs, och en skatt infördes den 1 juli 1996 (prop. 1995/96:87, bet. 1995/96:SkU18) i syfte att öka hushållningen med naturligt förekommande grus och sand. Lagstiftningen bygger på betänkandet Naturgrusskatt m.m. (SOU 1995:67). Efter förslag i budgetpropositionen för 2003 höjdes skatten på naturgrus från 5 till 10 kr per ton den 1 januari 2003. Riksdagen höjde som ett led i den gröna skatteväxlingen skatten på naturgrus fr.o.m. den 1 januari 2006 från 10 till 13 kr per ton naturgrus. Riksdagen avslog i det sammanhanget motionsförslag (m, c) om en sänkning av skatten respektive ett uppskov med höjningen.

I propositionen anförde regeringen:

I det av riksdagen fastställda miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö ingår ett delmål för naturgrus användning som innebär att uttaget av naturgrus i landet år 2010 ska vara högst 12 miljoner ton per år. Ett viktigt verktyg för att nå naturgrusmålet är den modell för regional materialförsörjningsplanering som utvecklats av Sveriges geologiska undersökning, SGU, där både ballast- och grundvattentillgångar värderas. Denna modell kan vara ett stöd för kommande planering, för företag i ballastbranschen och för länsstyrelsernas tillståndsprövning av täkter. Leveranserna av ballast, inklusive naturgrus, ökade 2004 med drygt 9 % enligt SGU. Även om det finns goda möjligheter att delmålet om naturgrus användning kommer att kunna nås inom utsatt tid kan det därför finnas anledning att ytterligare öka incitamentet att reducera naturgrus användningen.

## Motionen

I motion Sk409 yrkande 2 av Krister Hammarbergh (m) anförts att Sveriges geologiska undersökning (SGU) inte funnit något statistiskt samband mellan förändringar av naturgrusskatten och leveranserna av naturgrus. Naturgrusskatten framstår inte som ett effektivt styrmedel inom miljöpolitiken. Med det synsätt som kommit till uttryck i det föreslagna miljömålet så har skatten spelat ut sin roll. Skatten bör därför ses över.

## Utskottets ställningstagande

Sveriges geologiska undersökning konstaterar i sin utvärdering av naturgrusmålet (rapport 2007:21) bl.a. att uttagen av naturgrus minskar men att minskningen är för långsam för att det nuvarande delmålet ska nås. Det nuvarande delmålet bör upphöra att gälla i och med utgången av 2010, och ett nytt delmål bör införas till 2020. Det nya målet föreslås bli: "År 2020 sker uttag av naturgrus bara för oundgängliga behov och i områden där de motstående intressena i form av dricksvattenbehov och natur- och kulturvärden är begränsade. Detta innebär att naturgrus nyttjas endast när

ersättningsmaterial inte kan användas med hänsyn till användningsområdet. Inga uttag av naturgrus sker i avlagringar med stort värde för dricksvattenförsörjningen och för natur- och kulturlandskapet.”

SGU har övervägt att föreslå en höjning av skatten på naturgrus men föreslår i dagsläget ingen förändring.

Utskottet uppfattar inte SGU:s utvärdering av naturgrusskatten som att skatten har spelat ut sin roll för att öka hushållningen med naturligt förekommande grus och sand eller att det skulle finnas ett behov av att se över skatten som sådan.

Utskottet avstyrker motion *Sk409* i motsvarande del.

## Lotteriskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över lotteriskatten och om att överväga åtgärder för att främja travsporten.

### Bakgrund

Den svenska spel- och lotterimarknaden är väsentligen 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 ovan nämnda aktörer som betalar lotteriskatt enligt lotteriskattelagen. Såväl Svenska Spel och Casino Cosmopol som folkrörelserna är undantagna från skatteplikt enligt den lagen.

Från den 1 januari 2008 sänktes lotteriskatten från 36 % till 35 % av den behållning som återstår sedan de sammanlagda vinster som betalats ut till vinnarna i lotteriet räknats av från de sammanlagda inkomsterna. Detta skedde mot bakgrund av att intäkterna från trav- och galoppsporten under senare tid minskat. Genom ändringen återställdes lotteriskatten till den nivå som den hade före den 1 juli 1997 (prop. 2007/08:11, bet. 2007/08:SkU17).

### Motionen

I motion *Sk361* av Krister Hammarbergh (m) föreslås att regeringen ska se över skattereglerna och överväga fler åtgärder för att främja travsporten. Trots att spelutvecklingen varit god har situationen för travsportens aktiva

länge varit mycket tuff. För att näringen och sporten ska kunna utvecklas krävs det att de ekonomiska villkoren för arrangörerna och näringsidkarna förbättras.

### Utskottets ställningstagande

Spelutredningen (Fi2007:07) med uppdrag att föreslå en långsiktigt hållbar svensk spelreglering avlämnade i december 2008 betänkandet En framtida spelreglering (SOU 2008:124). I utredarens uppdrag ingick också att behandla frågan om en hållbar beskattningsmodell. Utredningens förslag bereds för närvarande i Regeringskansliet. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens överväganden i frågan och avstyrker motion *Sk361*.

## Reklamskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att införa reklamskatt på direktreklam och att utreda införande av reklamskatt på andra skattefria medier som tv, radio och Internet.

Jämför reservation 10 (mp).

### Bakgrund

Skatt på annonser och reklam infördes i början av 1970-talet för att finansiera en ökning av det statliga stödet till dagspressen. Skatten tas ut på annonser som är avsedda att offentliggöras i landet. Skattesatsen för annonser i allmänna nyhetstidningar är 3 % av beskattningsvärdet och i övriga fall 8 %. Skattskyldig är den som yrkesmässigt offentliggör reklam eller annonser. År 1999 avskaffades reklamskatten på reklamtrycksaker på grund av svårigheter i tillämpningen och kontrollen av skatten.

1996 års reklamskatteutredning föreslog i sitt betänkande Avskaffa reklamskatten! (SOU 1997:53) 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 detta tillfälle saknades förutsättningar att finansiera ett totalt avskaffande av reklamskatten. Eftersom den dåvarande regeringen ansåg att det förelåg särskilt allvarliga problem när det gällde beskattningen av reklamtrycksaker, föreslogs ett avskaffande av skatten i den delen, vilket således skedde den 1 januari 1999.

Riksdagen tillkännagav i april 2002 som sin mening att reklamskatten borde avvecklas och att frågan, med beaktande av de budgetpolitiska målen, borde prioriteras vid kommande budgetberedning (bet. 2001/02: SkU20). Sedan 2002 har frågan tagits upp i det årliga budgetarbetet. Ett



andra steg i avskaffandet av den resterande reklamskatten genomfördes den 1 januari 2006. Regeringen föreslog därefter hösten 2007 ett ytterligare steg i avskaffandet av den resterande reklamskatten. Ändringarna, som trädde i kraft den 1 januari 2008, innebar att antalet skattepliktiga tidningar minskade och att samtliga periodiska publikationer, även gratisutdelade, som inte är annonsblad, kataloger eller program, fick samma lägre reklamskatt som tidigare gällt för allmänna nyhetstidningar som inte är gratisutdelade.

Skatteutskottet har i yttrandena 2006/07:SkU2y till konstitutionsutskottet och 2006/07:SkU3y till finansutskottet anfört att det ser med tillfredsställelse på att regeringen aviserat att ytterligare en betydande del av den resterande reklamskatten ska avskaffas. Utskottet erinrade också om att riksdagens tidigare tillkännagivande avsåg en avveckling av hela reklamskatten.

I budgetpropositionen för 2009 anförde regeringen att det är viktigt att den resterande reklamskatten avskaffas men att regeringen bedömde att förutsättningar för att finansiera ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten inte förelåg. Regeringen prioriterade skatteändringar som ökar den varaktiga sysselsättningen före ytterligare sänkningar av reklamskatten. Skatteutskottet delade i yttrande 2008/09:SkU1y regeringens bedömning, men utskottet vidhöll sin tidigare inställning att hela reklamskatten ska avvecklas och förutsätter att detta kommer att ske i kommande förslag från regeringen.

Även i budgetberedningen för 2010 har frågan om ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten prövats. Regeringen anser, liksom tidigare, att den resterande reklamskatten bör avskaffas. Regeringen har prioriterat skatteändringar som på kort och lång sikt stärker sysselsättningen före ytterligare sänkningar av reklamskatten.

## **Motionerna**

I motion Sk318 av Helena Leander m.fl. (mp) föreslås att det ska införas reklamskatt på direktreklam. Enligt motionen fyller reklamskatten en viktig reklamdämpande funktion. Eftersom regeringar av olika färger av fiskala skäl valt att behålla reklamskatten anser motionärerna att det kan vara dags att se över hur de skattebefriade reklamformerna ska kunna reklambeskattas. I första hand bör reklamskatt på direktreklam införas, eftersom detta föreslagits av 1988 års reklamskatteutredning. I ett senare skede bör möjligheten prövas att beskatta även tv- och radioreklam.

I motion Kr308 yrkande 35 av Peter Eriksson m.fl. (mp) sägs att med dess nuvarande utformning innebär reklamskatten en snedvridning mot skattefria medier. I motionen föreslås att möjligheterna att utveckla reklamskatten till att omfatta även tv, radio, Internet och direktreklam ska utredas.

## Utskottets ställningstagande

Skatteutskottet anförde senast i samband med höstens budgetbehandling i det av riksdagen godkända yttrandet (2009/10:SkU1y s. 43) att utskottet förutsätter att reklamskatten avskaffas i kommande förslag från regeringen. Utskottet ser därför ingen anledning att tillmötesgå förslagen i motionerna om att reklamskatt på nytt ska införas på direktreklam eller att skatten ska utvidgas till andra medier. Utskottet avstyrker därmed motionerna *Sk318* och *Kr308* i motsvarande del.

## Skatt på fritidsbåtar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa skatt på fritidsbåtar.  
Jämför reservation 11 (v).

### Motionen

I motion T426 yrkande 84 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att regeringen bör lägga fram ett lagförslag om införande av båtskatt. Ägare till fritidsbåtar bör i likhet med vad som gäller i trafiken betala för kostnader i samband med sjöräddning, haverier och miljöpåverkan osv.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vidhåller (se bet. 2009/10:SkU21 och yttr. 2009/10:SkU1y) uppfattningen att frågor om båtregister och båtskatt inte är aktuella. Utskottet avstyrker motion *T426* i motsvarande del.

## Skatt på el som förbrukas av IT-företag

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om skattenedsättning för energiintensiva IT-infrastrukturföretag.

### Bakgrund

Sverige tillämpar nationellt en hög och en låg energiskattenivå på el. Den lägre nivån (0,5 öre/kWh) tas ut för el inom tillverkningsindustrin samt jordbruk, skogsbruk och vattenbruk, och den högre nivån tas ut för el till hushåll och servicesektorn. Den nuvarande uppdelningen i industri/jordbruk respektive serviceföretag har sin grund i en bedömning av konkurrensutsattheten för de branscher som får låg skatt.

Enligt energiskattedirektivet gäller olika minimiskattenivåer för el vid yrkesmässig användning respektive vid icke yrkesmässig användning. Vad som är yrkesmässig användning definieras i artikel 11. Medlemsstaterna får begränsa omfattningen av den lägre minimiskattenivån vid yrkesmässig användning enligt artikel 11.4. Det har Sverige gjort genom att endast tillämpa den lägre minimiskattenivån för industri, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk. Huvudregeln enligt direktivet är att en och samma skattenivå ska tillämpas för all förbrukning av respektive energislag.

Artikel 17 ger medlemsstaterna möjlighet att tillämpa skattenedsättningar för energiintensiva företag över minimiskattenivåerna (och i vissa fall under miniminivåerna). Endast ett fåtal medlemsstater, däribland Sverige beträffande programmet för energieffektivisering (PFE), tillämpar artikel 17. Artikeln förutsätter att ett visst mått av generell tillämpning ska gälla, dvs. det får inte röra sig om en helt godtycklig nedsättning ovanför minimiskattenivåerna för olika företag.

En skattelättnad måste vara förenlig med statsstödsreglerna. Miljöriktlinjerna ger stora möjligheter till lättnader (även gruppundantag utan notifiering i förväg) om direktivets regler uppfylls.

Att Sveriges nuvarande energi- och CO<sub>2</sub>-nedsättningar går enligt miljöriktlinjerna beror på regler om indirekt stimulansseffekt, dvs. att en skattenedsättning för industrin är nödvändig för att åstadkomma bättre miljöstyrning för andra delar av näringslivet. Det innebär att den lägre industriskattesatsen är nödvändig för att kunna ha en allt högre nivå för serviceföretagen (hushållen berör inte statsstödsreglerna), och denna högre nivå ger bra miljöeffekter genom en god styrning.

## **Motionen**

I motion Sk554 av Camilla Lindberg (fp) föreslås en översyn av IT-infrastrukturföretagens skattevillkor. I det moderna samhället krävs en utvecklad IT-infrastruktur. Ansvar för att upprätthålla infrastrukturen vilar i mycket stor utsträckning på privata företag. Företag som helt eller delvis arbetar för att möjliggöra för andra företag att sälja tjänster eller varor till konsumenter och företag kan ses som IT-infrastrukturföretag. De kan på många sätt jämföras med t.ex. de som sköter järnvägar, elleveranser och andra samhällsnyttiga basverksamheter. Företagens verksamhet är mycket elintensiv, och när skatt ska läggas på skatt för den elförsörjning som är central för att kunna leverera IT-tjänster uppstår skadliga skattekilrar. IT-infrastrukturföretag bör därför undantas från eller få nedsättning av punktskatter på el som belastar produktion eller distribution.

## **Utskottets ställningstagande**

Det finns många olika energiintensiva typer av serviceföretag som säkert skulle vilja omfattas av en motsvarande skattenedsättning som den som föreslås i motionen för IT-infrastrukturföretag. Utskottet anser att det

skulle uppstå svårhanterade gränsdragningsproblem om enstaka sektorer skulle tillåtas hamna i den lägre skattegruppen. Utskottet ser också svårigheter att förena en skattenedsättning för IT-infrastrukturföretag med EU:s statsstödsregler eftersom åtgärden knappast kan motiveras som en miljöåtgärd.

Utskottet avstyrker motion *Sk554*.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## 1. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (v)

av Marie Engström (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 2009/10:T426 yrkandena 46–48, 85, 110 och 111 samt avslår motionerna 2009/10:Sk236, 2009/10:Sk310, 2009/10:Sk364, 2009/10:Sk366, 2009/10:Sk456, 2009/10:Sk498, 2009/10:Sk525, 2009/10:Sk526, 2009/10:Sk550 yrkandena 1 och 2, 2009/10:T532 yrkande 8 och 2009/10:T537 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

För att förenkla jämförelsen mellan olika drivmedel vill Vänsterpartiet att *drivmedelsskatten* ska delas i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatten) och en komponent för övriga miljöegenskaper. På så sätt kan man få en mer träffsäker skattelagstiftning som styr mot mer miljöinriktade transporter, samtidigt som lagstiftningen är tekniskneutral.

Vänsterpartiet driver krav på ökade energi- och koldioxidskatter för att minska miljöbelastningen. För att inte försämra möjligheterna att bedriva kollektivtrafik föreslår vi att *busstrafiken* inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel. Sammantaget satsar vi 140 miljoner kronor på busstrafiken 2010 för ändamålet. Vänsterpartiet vill *BNP-koppla drivmedelsskatterna* till den ekonomiska utvecklingen samtidigt som vi vill kompensera busstrafiken för de kostnader åtgärden medför. *Skatten på trafikförsäkringspremier* ökar kostnaderna för busstrafiken med ca 8 000 kr per buss. Vi vill därför avskaffa skatten på trafikförsäkringspremier för bussar, vilket betyder ca 100 miljoner kronor i minskade kostnader. Fordonsskatten för bussar höjdes 2000 från 1 500 kr till 20 000 kr. Det är inte rimligt att bussar ska ha så hög fordonsskatt, när tåg och flyg är skattebefriade. Vi vill därför sänka *fordonsskatten för tunga bussar* till 2000 års nivå i vårt budgetförslag.

Alkylatbensin används i dag endast i liten utsträckning. Vi ser att det finns ett behov av att använda ekonomiska styrmedel för att öka användningen av alkylatbensin och vill sänka *skatten på alkylatbensin* med 1 kr. Detta kan finansieras och skatteväxlas genom att ytterligare ett belopp läggs på den båtskatt vi föreslår.

Det har framförts krav på att den *s.k. svavelfria Europadieseln* ska ha samma skattesats som diesel i miljöklass 1. Den *s.k. svavelfria dieseln* har minst lika mycket svavelinnehåll som miljöklass 1-dieseln, men den hamnar i en annan miljöklass framför allt på grund av att den orsakar mycket större utsläpp av polyaromater. Vi anser att det är den samlade miljöbedömningen vid konsumtion av bränsle som ska avgöra skattenivåerna. Det har därför varit rimligt med en högre skatt på denna dieselskvalitet. Det har nyligen gjorts en korrigering av skattenivån för miljöklass 3-diesel, vilket innebär att Europadieselns relativa skattenivå i förhållande till miljöklass 1-dieseln är lägre. Det motiveras med att dieselsorten nu har närmat sig kvaliteten i miljöklass 1 och att skillnaden inte längre är så stor. Bedömningen kan vara riktig, men vi är i dagsläget inte beredda att acceptera att den relativa fördelningen förändras. Regeringen bör noggrant utreda vilka skillnader som föreligger mellan ”svavelfri” Europadiesel och miljöklass 1-diesel och utifrån den samlade miljöbedömningen föreslå lämpliga skattenivåer.

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

## **2. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (mp)**

av Helena Leander (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk550 yrkandena 1 och 2, 2009/10:T532 yrkande 8 och 2009/10:T537 yrkande 5 och avslår motionerna 2009/10:Sk236, 2009/10:Sk310, 2009/10:Sk364, 2009/10:Sk366, 2009/10:Sk456, 2009/10:Sk498, 2009/10:Sk525, 2009/10:Sk526 och 2009/10:T426 yrkandena 46–48, 85, 110 och 111.

### *Ställningstagande*

En för snabb upptrappning av koldioxidskatten på gasol och naturgas hotar utbyggnaden av biogasproduktionen. Vi i Miljöpartiet föreslog redan vid höstens budgetbehandling att upptrappningen borde senareläggas med två år så att den första höjningen sker 2013 och att full skatt utgår först 2017. Biogasföreningen bedömer att vi i Sverige på fem år inte har den volym ren biogas transportsektorn behöver. Biogas är i dag skattebefriat, medan

fossilgas har koldioxidbeskattning. Båda bränslena samsas på samma marknad. Fordonen är identiska, och den gemensamma marknaden behövs för att tillräckligt många gasfordon ska utvecklas och sättas på marknaden. För att fler ska kunna gå över till gasdrift så behövs fossilgas i dagsläget som komplement. Genom att acceptera fossilgasen som en tillfällig bro till biogasen så kan utbyggnaden av gastankställen öka snabbare och miljöbelastningen minska. Riksdagens beslut att höja koldioxidskatten på naturgas och gasol vid drivmedelsanvändning till den generella nivån till 2015 är negativt för utvecklingen av biogas. Vi anser att riksdagens beslut bör ändras och föreslår att regeringen återkommer med en proposition i enlighet med vårt förslag.

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

### **3. Koldioxidskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder, punkt 2 (s)**

av Lars Johansson (s), Raimo Pärssinen (s), Britta Rådström (s), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Greger Tidlund (s).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10: MJ474 yrkande 12 och avslår motionerna 2009/10: MJ358 yrkande 32, 2009/10: MJ468 yrkande 28 och 2009/10: MJ479 yrkande 3.

#### *Ställningstagande*

Socialdemokraterna motsatte sig vid höstens budgetbehandling riksdagens beslut att avskaffa skatten på handelsgödsel fr.o.m. den 1 januari 2010 eftersom det kan innebära att utsläppen av kväve ökar. Jordbruket är tillsammans med trafiken den stora källan till kväveutsläpp i haven. Vi anser att det behövs en beskattning som ger incitament att minska utsläppen.

Vi godtog vid budgetbehandlingen riksdagens beslut att sänka återbetalningen av koldioxidskatten på fossila bränslen inom jord- och skogsbruk, men vi ansåg att den som lever upp till tydliga krav på minskade utsläpp ska kunna få en återföring av dieselskatten för jordbruks- och skogsmaskiner av motsvarande omfattning som tidigare.

Vi vidhåller båda dessa ställningstaganden.

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

**4. Koldioxidskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder, punkt 2 (v)**

av Marie Engström (v).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:MJ468 yrkande 28 och avslår motionerna 2009/10:MJ358 yrkande 32, 2009/10:MJ474 yrkande 12 och 2009/10:MJ479 yrkande 3.

*Ställningstagande*

Vänsterpartiet anser att Sverige i EU ska agera för att kraftfoder som används till djuruppfödning beläggs med en miljöavgift. Härigenom kommer priset på kött att bättre avspegla produktionens miljökostnader, öka lönsamheten för spannmål i vegetabilisk produktion och gynna ekologisk och naturbetesbaserad köttproduktion.

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

**5. Koldioxidskatt på dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner, skatt på handelsgödsel samt skatt på animaliska livsmedel och på kraftfoder, punkt 2 (mp)**

av Helena Leander (mp).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:MJ358 yrkande 32, 2009/10:MJ474 yrkande 12 och 2009/10:MJ479 yrkande 3 och avslår motion 2009/10:MJ468 yrkande 28.

*Ställningstagande*

Miljöpartiet motsatte sig vid höstens budgetbehandling riksdagens beslut att avskaffa skatten på handelsgödsel fr.o.m. den 1 januari 2010 eftersom det kan innebära att utsläppen av kväve ökar. Skatten kan på sikt snarare behöva höjas. Vi vidhåller vår uppfattning i frågan.

Miljöpartiet anser att en beskattning av animaliska livsmedel för att kompensera för deras miljöpåverkan bör utredas. Rapporter om djuruppfödningens klimatpåverkan har gett förnyad aktualitet åt diskussionen om den



globala köttkonsumtionens miljökonsekvenser, som utöver klimatet också involverar problem som övergödning, avskogning och vattenbrist. Det finns goda skäl att stödja en minskad animaliekonsumtion.

Ekologiska producenter kan behöva ta ut ett högre pris för att ha samma lönsamhet som konventionellt lantbruk. Råvaror som är framställda utan att förbruka onödiga fossila resurser och som inte utgör en miljöbelastning ger ett mervärde för fler än dem som konsumerar varan. Det finns starka skäl att använda ekonomiska styrmedel för att priserna på jordbruksområdet bättre ska spegla faktiska kostnader, inklusive miljökostnader.

Miljöpartiet anser att regeringen bör utreda sätt att ytterligare undanröja brister i prissättningssystemet. Ett förslag är en skatt på kväve- och fosforinnehåll i kraftfoder. Det skulle vara ett sätt att få förorenaren att betala eller att internalisera externa effekter. Ett annat förslag är en avgift för växtodlare som inte tar ett ansvar för återcirkuleringen av näringsämnen, t.ex. som inte använder stallgödsel, rötningsrester från biogasproduktion, material från källsorterade avloppssystem eller grüngödsling. I båda dessa fall bör intäkterna återföras till näringen. Regeringen bör också utreda vilka former för återföring som kan ge bäst miljöeffekt.

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

## **6. Skatt på flygbränsle m.m., punkt 4 (v)**

av Marie Engström (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 2009/10:T426 yrkandena 129–132 och 2009/10:T534 yrkande 37.

### *Ställningstagande*

Utsläppsrätter för flyget i EU kan bli verklighet tidigast 2012. Frågan är vad som händer under tiden. Andra länder i Europa har valt att ta ut skatt på bränslet för inrikesflyget. Skälen är att det inte är rimligt att olika trafikslag behandlas skattemässigt olika och inrikesflyget konkurrerar med andra inrikes transportslag. Sverige bör inte ensidigt införa skatt på flygfotogen för inrikes flyg eftersom det kan leda till att flygbolag ägnar sig åt ekonomitankning i ett närliggande land. För att lösa problemet skulle det krävas överenskommelser och förändringar i ICAO, vilket vi i och för sig tycker vore önskvärt. Det kan dock ta lång tid att genomföra. Vänsterpartiet föreslår en lösning med bilaterala avtal, där gemensamma skattenivåer för

flygbränsle fastslås. Sverige bör alltså snarast ta upp förhandlingar med grannländerna för att komma överens om gemensamma nivåer för skatt på flygbränsle.

Vänsterpartiet anser också att Sverige bör undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på inrikesflyget fr.o.m. den 1 juli 2010. Klimatskatten kan utformas som en schabloniserad start- och landningsavgift. Det ökar incitamenten att fylla planen med resenärer och därmed minska påverkan på miljön. En klimatskatt på inrikesflyget är inte lika träffsäker som en bränsleskatt, men i väntan på ändrade internationella regelverk är det ändå ett tydligt ekonomiskt styrmedel mot en minskad miljöpåverkan.

Med en tänkt intäkt från inrikesflyget på 1 430 miljoner kronor motsvarar det 11 085 kr i avgift varje gång ett plan landar eller startar (1 430 000 000/129 000). För ett plan med 100 passagerare är merkostnaden alltså ca 110 kr per passagerare. Sverige bör införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 11 000 kr per start och landning.

De flyglinjer som omfattas av Rikstrafiken ska enligt vårt förslag kompromiseras om det införs en klimatskatt på inrikesflyget.

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

## **7. Skatt på flygbränsle m.m., punkt 4 (mp)**

av Helena Leander (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 delvis motionerna 2009/10:T426 yrkandena 129 och 130 samt 2009/10:T534 yrkande 37 och avslår motion 2009/10:T426 yrkandena 131 och 132.

### *Ställningstagande*

Flygfotogen är enligt lagen om skatt på energi befriad från både energi- och koldioxidskatt, vilket i sin tur beror på att alla avtalsslutande parter i ICAO (International Civil Aviation Organization) har slutit ömsesidiga överenskommelser om att leverera skattebefriad bränsle. Miljöpartiets mening är att detta avtal måste förhandlas om. Vi menar också att Sverige snarast bör ta upp bilaterala förhandlingar med grannländer och andra intresserade länder om att beskatta flygbränslet. Tills koldioxidskatt och energiskatt kan införas på flyget menar vi att en tillfällig flygskatt bör införas som ger motsvarande priset för konsumenten.

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

## **8. Alkoholskatt, punkt 7 (s, v, mp)**

av Lars Johansson (s), Raimo Pärssinen (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Greger Tidlund (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk516, 2009/10:So510 yrkande 5 och 2009/10:So611 yrkande 1 och avslår motionerna 2009/10:Sk298 yrkandena 1 och 2, 2009/10:Sk351, 2009/10:Sk369, 2009/10:Sk451, 2009/10:Sk502 och 2009/10:So519 yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Försäljningen av alkoholisk och söt cider har ökat kraftigt sedan lanseringen i mitten av 1990-talet. De söta dryckerna har snabbt blivit populära hos dem som inte har utvecklade alkoholvanor, främst ungdomar och särskilt unga kvinnor. Att redan som ung etablera alkoholvanor gör att man snabbare blir beroende eller får kraftigare alkoholvanor.

Flera länder som Frankrike, Tyskland och Luxemburg har infört en särskild skatt eller avgift på alkoholäskan. Resultatet av den tyska avgiftshöjningen är påtagligt, och ett par produkter har redan tagits ur marknaden.

De skäl som regeringen anfört mot att införa en svensk tilläggsavgift är att det finns vissa definitionssvårigheter. Svårigheterna borde vid det här laget, mot bakgrund av de internationella erfarenheterna, vara lätta att övervinna. Vi anser att regeringen skyndsamt bör presentera ett förslag om en höjning av skatten på alkoholisk och söt cider motsvarande vad som gäller i Tyskland.

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

## **9. Privatinförsel av alkohol och tobak, försäljning i exportbutik, punkt 9 (s, v, mp)**

av Lars Johansson (s), Raimo Pärssinen (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Greger Tidlund (s).

### *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 motionerna 2009/10:So351 yrkande 1 och 2009/10:So510 yrkande 7, bifaller delvis motionerna 2009/10:Sk497 och 2009/10:So519 yrkande 1 och avslår motionerna 2009/10:Sk252, 2009/10:Sk350 och 2009/10:Sk458 yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Ökningen av alkoholskador beror främst på att det är tillåtet att i praktiken föra in obegränsade mängder alkohol för ”personligt bruk”. De s.k. indikativa nivåerna för alkohol motsvarar en tvåårskonsumtion. Nivåerna för vad som betraktas som införande för personligt bruk saknar verklighetsförankring. Beträffande tobak accepteras en införselnivå som motsvarar ett par månaders konsumtion. Även för en rad andra varor är införseln reglerad.

Den svenska folkhälsan är allvarligt hotad av den fria införseln av billig alkohol. Sveriges representanter i EU måste i ministerrådet och parlamentet arbeta för att minska införseln av alkohol. Artikel 30 i fördraget ger medlemsstaterna rätt att begränsa varors fria rörlighet för att skydda folkhälsan. Problem med gränshandel med alkohol förekommer i flera länder. Tillsammans med dessa och andra berörda länder bör Sverige med hänsyn till alkoholens skadeverkningar ta initiativ till en översyn av reglerna för införsel av alkoholdrycker utifrån folkhälsosynpunkt.

Regeringen bör dessutom omgående ta initiativ till en prövning av införselreglerna med utgångspunkten från folkhälsan i syfte att drastiskt minska införseln av alkohol. Det är bra att Sverige arbetar för en restriktiv alkoholpolitik i EU. Om det lyckas kommer alkoholskadorna att minska i hela Europa. Skatterna i många länder är i dag så låga och motståndet mot att höja dem så att de närmar sig svensk nivå är så starkt att vi inte kan vänta på detta. Under överskådlig tid måste vi begränsa införseln om vi ska kunna undvika en hotande folkhälsokatastrof.

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

## **10. Reklamskatt, punkt 13 (mp)**

av Helena Leander (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2009/10:Sk318 och 2009/10:Kr308 yrkande 35.

### *Ställningstagande*

Med nuvarande utformning innebär reklamskatten en snedvridning till fördel för skattefria medier som radio, tv, Internet och direktreklam. Vi vill därför undersöka möjligheterna att utveckla reklamskatten till att omfatta även tv, radio, Internet och direktreklam. Tidigare utredningar har inte lyckats presentera någon lämplig lösning för radio och tv. Både Frankrike och Grekland har dock reklamskatt på radio och tv, och vi tycker att frågan bör kunna prövas tillsammans med möjligheterna att beskatta även Internetreklam och direktreklam.

Vad gäller skatt på direktreklam finns redan ett förslag från 1988 års reklamskatteutredning. Detta förslag, som kan tjäna som utgångspunkt, innebär att direktreklam beskattas i produktionsledet. De företag som distribuerar reklam blir skattskyldiga. I Sverige är det ett fåtal företag, vilket förenklar tillämpning och kontroll. Ersättningen för distributionen utgör beskattningsunderlag. Därmed beaktas normalt försändelsernas vikt och transportens längd, något som ger en bra miljöstyrning. Eventuellt bör beskattningsunderlaget förenklas ytterligare, t.ex. genom att skatten endast baseras på försändelsens vikt.

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

## **11. Skatt på fritidsbåtar, punkt 14 (v)**

av Marie Engström (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2009/10:T426 yrkande 84.

### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar bör betala för sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv. Vi vill därför att det införs en skatt för fritidsbåtar. Skatten kan bl.a. finansiera fritidsbåtarnas andel av kostnaderna för infrastruktur, dvs. underhåll av farleder och sjösäkerhetsanordningar, vilka för närvarande helt betalas av handelssjöfarten. Fritidsbåtarnas andel av kostnaderna kan uppskattas till 218 miljoner kronor. Vilka båtar som ska omfattas av skatten måste utredas närmare, men mindre båtar bör inte omfattas. Det rör sig om 370 000 båtar som skulle omfattas av skatten. Det ger en skatt på i genomsnitt 582 kr per båt och år. Skatten bör på något sätt differentieras beroende på storlek och motorstyrka. Ett tänkbart intervall kan vara 200–1 000 kr. Intäkterna vill vi använda för att öka anslaget till Sjöfartsverket. Medlen ska användas till den del av sjöräddningen som berör

fritidsbåtar men också till att sänka farledsavgifterna för handelssjöfarten motsvarande den summa som fritidsbåtarna anses stå för när det gäller drift och underhåll av farleder och sjösäkerhetsanordningar.

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

# Särskilda yttranden

## 1. Drivmedelsskatt, m.m. (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Raimo Pärssinen (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Greger Tidlund (s) anför:

Syntetisk diesel kan tillverkas bl.a. av naturgas eller av s.k. restgaser som facklas bort på raffinaderierna. Vi anser att regeringen snarast bör återkomma med en lösning på frågan om vilken skatt som ska gälla för fossilbaserad syntetisk diesel. Frågan handlar om hur vi ska se på möjligheterna att stimulera alternativa energikällor och där målet är att ta fram alternativ till de traditionella drivmedlen. Den syntetiska dieseln bör, precis som andra bränslen, bedömas utifrån de faktiska utsläpp bränslet ger upphov till.

## 2. Skatt på fartygsbränsle m.m., punkt 3 (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Raimo Pärssinen (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Greger Tidlund (s) anför:

Det övergripande målet för den gemensamma fiskeripolitiken i EU är att resursutnyttjandet ska vara hållbart i ekonomiskt, miljömässigt och socialt hänseende.

Den svenska fiskeflottan är överetablerad i förhållande till fiskbestånden om än inte i förhållande till marknaden. Vissa bedömare menar att flottan skulle behöva i det närmaste halveras för att nå acceptabel lönsamhet. Den svenska fiskeflottan gynnas av bränslesubventioner i form av skattebefrielser. Vi anser att det inte är försvarbart miljömässigt, klimatmässigt eller ekonomiskt att subventionera bränslen till en fiskeflotta som är för stor. Den borgerliga majoriteten har dock visat sig helt oförstående till miljöaspekten på bränslesubventionerna. Regeringen bör se över om skattebefrielsen för fartygsbränsle kan avskaffas eller om det bör finnas ett tak för hur stor skattebefrielsen får vara. Stöd till fiskenäringen bör heller inte lämnas på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

## 3. Fordonsskatt, punkt 5 (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Raimo Pärssinen (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Greger Tidlund (s) anför:

För att dämpa ökningen av den tunga trafiken, styra över gods till järnväg och sjöfart samt stimulera till renare fordon vill vi införa en kilometerskatt för tunga fordon i Sverige. Hänsyn bör tas till skogsindustrin som saknar alternativ till transport på väg. En möjlig lösning för detta är att geogra-

fiskt differentiera skatten. Detta vill vi särskilt utreda. Kilometerskatt finns i dag i Schweiz, Tyskland och Österrike. I Storbritannien finns det planer på att införa en sådan skatt. Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt även bidra till kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Vår ambition är att införa en kilometerskatt nästa mandatperiod. Införandet förutsätter att det finns en tillräckligt väl utvecklad teknik med rimliga systemkostnader.

#### **4. Avfallsförbränningskatt, punkt 10 (s, v, mp)**

Lars Johansson (s), Raimo Pärssinen (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Greger Tidlund (s) anför:

Regeringen beslutade under våren 2009 att avskaffa avfallsförbränningskatten, som införts 2006. Ett av syftena med skatten var att stärka avfallshierarkin och därmed främja materialåtervinning framför förbränning, dvs. samma mål som beskrivs i det nya avfallsdirektivet. Då skatten hade vissa brister anser vi att det är viktigt att utreda hur den skulle kunna förändras för att fungera på ett bättre sätt. Vi anser att en utredning i linje med avfallsdirektivet bör utarbeta ett nytt förslag till avfallsförbränningskatt för att stimulera de första stegen i avfallshierarkin.



BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2009

*2009/10:Sk201 av Gunilla Tjernberg och Dan Kihlström (båda kd):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja glesbygdsavdraget på fordonsskatten.

*2009/10:Sk234 av Barbro Westerholm (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd beskattning av tobak.

*2009/10:Sk236 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av bilkostnaderna för alla som bor på landsbygden.

*2009/10:Sk252 av Rolf Gunnarsson (m):*

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

*2009/10:Sk267 av Lars Hjälmered (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på landström för sjöfarten.

*2009/10:Sk292 av Lars Elinderson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en omläggning av fordonsskatten.

*2009/10:Sk298 av Fredrick Federley (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en minskning av onödiga transporter vid gränshandel med alkoholdrycker.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anpassa beskattningen av alkoholdrycker till en genomsnittlig europeisk nivå för att minska incitamenten till miljöbelastande gränshandel.

*2009/10:Sk304 av Lars Hjälmered och Oskar Öholm (båda m):*

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

*2009/10:Sk310 av Staffan Danielsson och Stefan Tornberg (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en likställdhet beskattningsmässigt mellan Euro-padiesel och mk 1-diesel.

*2009/10:Sk318 av Helena Leander m.fl. (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa reklamskatt på direktreklam.

*2009/10:Sk350 av Kent Olsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillåta taxfreeinköp under inresan på väg till Sverige.

*2009/10:Sk351 av Lage Rahm och Mats Pertoft (båda mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att inflationsskydda alkoholskatterna.

*2009/10:Sk361 av Krister Hammarbergh (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av skattereglerna och att överväga fler åtgärder för att främja travsporten.

*2009/10:Sk364 av Roger Tiefensee (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förändra lagen om skatt på energi för att öka ekoeffektiviteten.

*2009/10:Sk366 av Birgitta Sellén och Lennart Pettersson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återinföra nedsatt skatt på syntetisk diesel.

*2009/10:Sk369 av Jan R Andersson m.fl. (m):*

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

*2009/10:Sk409 av Krister Hammarbergh (m):*

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

*2009/10:Sk420 av Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (båda m):*

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

*2009/10:Sk451 av Mats Sander (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för minskad smuglingsrelaterad brottslighet i gränsområden.

*2009/10:Sk452 av Staffan Appelros (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om finansiering av tunga fordons belastning på skånsk infrastruktur.

*2009/10:Sk456 av Anita Brodén (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rätt beskattning av syntetiska drivmedel.

*2009/10:Sk458 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om minskning av onödigt flygvikt på grund av alkoholtransporter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över de regelverk som hindrar ankomsthandel i samband med flygresor.

*2009/10:Sk497 av Chatrine Pålsson Ahlgren (kd):*

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

*2009/10:Sk498 av Lars-Axel Nordell (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur syntetiska drivmedel med goda miljövärden kan gynnas vid beskattning.

*2009/10:Sk499 av Olle Thorell (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta se över om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränslen kan avskaffas eller om det bör finnas ett tak för hur stor skattebefrielsen får vara per företag så att stöd till fiskenäringen inte ges på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

*2009/10:Sk500 av Olle Thorell (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över trängselskatten för att få bättre koppling mellan skatt, bilstorlek och utsläppsmängder.

*2009/10:Sk502 av Sven Yngve Persson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att harmonisera den svenska alkoholskattenivån med övriga EU-länders.

*2009/10:Sk516 av Kent Härstedt (s):*

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

*2009/10:Sk525 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (c, m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att beskatta syntetiskt drivmedel som naturgas.

*2009/10:Sk526 av Sven Bergström och Margareta B Kjellin (c, m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skapa rättvisa förutsättningar för användning av syntetiska drivmedel.

*2009/10:Sk550 av Karin Svensson Smith (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens förslag om att beskatta fossilgas riskerar att hindra utvecklingen av biogas som drivmedel.
2. Riksdagen avslår regeringens förslag om att beskatta fossilgas och gasol.

*2009/10:Sk554 av Camilla Lindberg (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om IT-infrastrukturföretagens skattevillkor.

*2009/10:So351 av Eva-Lena Jansson (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om regler för införsel av alkohol och tobak.

*2009/10:So475 av Jan Lindholm m.fl. (mp):*

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att framöver höja skatterna på tobak och snus.

*2009/10:So510 av Agneta Lundberg m.fl. (s, mp, v):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholisk och söt cider.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införsel av alkoholdrycker.

*2009/10:So519 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i EU föra in folkhälsoaspekten och verka för att införselkvoterna för alkohol sänks till en nivå som kan anses rimlig för privat bruk.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka i EU för en gemensam höjning av minimiskatterna på alkohol.

*2009/10:So611 av Kent Härstedt (s):*

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

*2009/10:Kr308 av Peter Eriksson m.fl. (mp):*

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att utveckla reklamskatten till att omfatta även tv, radio, Internet och direktreklam.

*2009/10:T426 av Lars Ohly m.fl. (v):*

46. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att busstrafiken inte ska belastas med ökad skatt på drivmedel.
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen i enlighet med förslag från Klimatberedningen ska BNP-koppla drivmedelsskatterna till den ekonomiska utvecklingen men att busstrafiken kompenseras för dessa ökade kostnader.
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram förslag som innebär att trafikförsäkringspremien för bussar avskaffas.
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram förslag som innebär att bussar får sänkt fordonsskatt.
73. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en kilometer-skatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.
84. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram ett lagförslag till införande av båtskatt.

85. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skatten på alkylatbensin bör sänkas med 1 kr.
88. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen aktivt bör agera för att EU ska fasa ut bränslesubventionerna till fartyg och fiskeflotta.
108. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör skatteväxla höjd bensinskatt i enlighet med vad som föreslås i motionen så att låginkomsttagare och landsbygdsbor kompenseras för de ökade kostnaderna.
109. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör skatteväxla höjd dieselskatt med 10 öre mot samma summa sänkt fordonsskatt för tunga fordon.
110. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att drivmedelsskatten ska delas i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatten) och en komponent för övriga miljöegenskaper.
111. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen mer noggrant bör utreda vilka skillnader som föreligger mellan ”svavelfri” Europadiesel och diesel i miljöklass 1 och utifrån den samlade miljöbedömningen föreslå lämpliga skattenivåer.
114. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå ändringar i fordonsskatten så att den blir mer koldioxidbaserad i enlighet med vad som föreslås i motionen.
115. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.
116. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon bör träda i kraft senast den 1 januari 2011.
119. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör lägga fram förslag om införande av en försäljningsskatt på nya bilar.
121. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.
129. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle.

130. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på flygtrafik enligt samma mönster som vi föreslår för inrikesflyget.
131. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 11 000 kr per start eller landning.
132. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör få i uppdrag att kompensera flyglinjer upphandlade av Rikstrafiken i samband med införandet av en klimatskatt på inrikes flyg.

*2009/10:T490 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt på 2 kr per kilometer ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2012.

*2009/10:T532 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt på 2 kr per kilometer bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering, från den 1 januari 2012.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör föreslå differentiering av skatter och avgifter för användning av bränslen så att det blir långsiktigt intressant att producera biogas, i kombination med satsningar på ökad biogasdistribution och biogasproduktion.

*2009/10:T534 av Peter Pedersen m.fl. (v):*

37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de åtgärder vi föreslår inom flygtrafiken ska vara en del av en omställning mot en mer socialt hållbar utveckling.

*2009/10:T537 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):*

5. Riksdagen avslår regeringens förslag om beskattning av fossilgas.

*2009/10:MJ358 av Helena Leander m.fl. (mp):*

32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur animaliska livsmedels miljöpåverkan kan beskattas.

*2009/10:MJ404 av Jacob Johnson m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta en utredning utarbeta ett nytt förslag till avfallsförbränningskatt.

*2009/10:MJ468 av Lars Ohly m.fl. (v):*

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att yrkesfiskarnas subventioner i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt ska fasas ut.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör arbeta i EU för ändringar av energiskattedirektivet så att subventioner till yrkesfisket i form av befrielse från energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt fasas ut.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att kraftfoder som används till djuruppfödning beläggs med en miljöavgift.

*2009/10:MJ474 av Anders Ygeman m.fl. (s):*

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljö- och klimatskatter.

*2009/10:MJ479 av Tina Ehn m.fl. (mp):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda hur man kan undanröja brister i prissättningssystemet.