



Allmänna motioner om energiskatter m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet närmare 40 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2006 om energiskattefrågor m.m.

I ett inledande avsnitt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft behandlas yrkanden om bl.a. industrins behov av konkurrensneutrala regler, skärpt beskattning av fossilbaserad kraftvärmeproduktion, höjd koldioxidskatt för sådan industri som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter, förändrad beskattning av torvbränsle, utredning om klimatskatt på inrikesflyg, förändringar av effektskatten på kärnkraft och skatten på vattenkraft, beskattningen av petroleumprodukter i små förpackningar, avskaffande av den dubbla punktbeskattningen av finsk röd olja och skatteincitament för hushållen att välja energisnåla vitvaror. Därefter behandlas motionsyrkanden om beskattningen av drivmedel och skatt på avfall. Sedan behandlas motionsyrkanden om förändringar av fordonsbeskattningen samt om kilometerskatt för tunga fordon och kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön. Avslutningsvis behandlas motionsförslag om skatt på fritidsbåtar, djurförsök och socker.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden. Till betänkandet har lämnats 10 reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Utskottets överväganden	6
Allmänt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft	6
Beskattning av drivmedel	17
Alternativa drivmedel	19
Skatt på avfall	21
Fordonsskatt	22
Kilometerskatt för tunga lastfordon	24
Kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön	25
Skatt på fritidsbåtar	26
Skatt på djurförsök	27
Skatt på socker	28
Reservationer	29
1. Allmänt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft, punkt 1 (v)	29
2. Allmänt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft, punkt 1 (mp)	30
3. Beskattning av drivmedel, punkt 2 (v)	31
4. Skatt på avfall, punkt 4 (v)	32
5. Skatt på avfall, punkt 4 (mp)	32
6. Fordonsskatt, punkt 5 (v)	33
7. Kilometerskatt för tunga lastfordon, punkt 6 (v, mp)	34
8. Kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön, punkt 7 (v)	35
9. Skatt på djurförsök, punkt 9 (mp)	36
10. Skatt på socker, punkt 10 (mp)	36
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	38
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006	38

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Allmänt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk234, 2006/07:Sk242, 2006/07:Sk265 yrkandena 1 och 2, 2006/07:Sk278 yrkande 6, 2006/07:Sk283, 2006/07:Sk312, 2006/07:Sk319, 2006/07:T357 yrkande 2, 2006/07:MJ266 yrkande 49, 2006/07:MJ391 yrkandena 14 och 45 samt 2006/07:N345 yrkande 7.

Reservation 1 (v)

Reservation 2 (mp)

2. Beskattning av drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk281 yrkandena 1 och 2, 2006/07:T304 yrkande 10 och 2006/07:MJ390 yrkande 49.

Reservation 3 (v)

3. Alternativa drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk308 och 2006/07:N219 yrkande 4.

4. Skatt på avfall

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:MJ266 yrkande 53 och 2006/07:MJ335 yrkande 4.

Reservation 4 (v)

Reservation 5 (mp)

5. Fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk246 yrkandena 13, 14, 18 och 19 samt 2006/07:MJ266 yrkandena 16, 17, 20 och 22.

Reservation 6 (v)

6. Kilometerskatt för tunga lastfordon

Riksdagen avslår motionerna 2006/07:Sk233, 2006/07:Sk246 yrkande 15, 2006/07:T359 yrkande 15, 2006/07:MJ266 yrkande 18 och 2006/07:MJ391 yrkande 31.

Reservation 7 (v, mp)

7. Kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön

Riksdagen avslår motion 2006/07:T304 yrkandena 6 och 7.

Reservation 8 (v)

8. Skatt på fritidsbåtar

Riksdagen avslår motion 2006/07:Sk221 yrkande 2.

9. Skatt på djurförsök

Riksdagen avslår motion 2006/07:Sk279.

Reservation 9 (mp)

10. Skatt på socker

Riksdagen avslår motion 2006/07:So464 yrkande 27.

Reservation 10 (mp)

Stockholm den 29 mars 2007

På skatteutskottets vägnar

Lennart Hedquist

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Raimo Pärssinen (s), Gunnar Andréén (fp), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Olovsson (s), Lennart Sacrédeus (kd), Fredrik Schulte (m), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Birgitta Eriksson (s), Karin Nilsson (c) och Anne-Marie Wallouch (v).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet närmare 40 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2006 om olika punktskattefrågor. Motionsförslagen rör punktskatterna på bränsle, elektrisk kraft och drivmedel, beskattningen av avfall, fordonsskatt, kilometerskatt för tunga fordon, kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön samt skatt på fritidsbåtar, djurförsök och socker. Förslagen är för sitt genomförande inte kopplade till innevarande budgetår och har därför inte behandlats i anslutning till budgetpropositionen för 2007. Motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga*. Motioner från den allmänna motionstiden 2006 om alkoholbeskattning kommer utskottet att behandla senare. Motioner om trängselskatt från den allmänna motionstiden 2006 kommer att behandlas i samband med den proposition om trängselskatt som regeringen har aviserat.

Utskottets överväganden

Allmänt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om utvärdering av den gröna skatteväxlingen, koldioxidskatten och industrins behov av konkurrensneutrala regler, skärpt beskattning av fossilbaserad kraftvärmeproduktion, höjd koldioxidskatt för sådan industri som inte omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter, förändrad beskattning av torvbränsle, utredning om klimatskatt på inrikesflyg, avveckling av skatten på kärnkraft och vattenkraft samt höjd effektskatt på kärnkraft, beskattningen av petroleumprodukter i små förpackningar, avskaffande av den dubbla punktbeskattningen av finsk röd olja och legalisering av innehav av sådant bränsle samt skatteincitament för privatpersoner att byta till energisnålare vitvaror i hemmen.

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

Gällande bestämmelser

EG-direktiv, m.m.

I oktober 2003 antog Europeiska unionens råd (nedan rådet) ett nytt energiskattedirektiv (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet). Energiskattedirektivet omfattar beskattning av energiprodukter och elektricitet. Med energiprodukter avses bl.a. mineraloljor, kol och naturgas (se även nedan). Energiskattedirektivet ersätter ett direktiv som enbart omfattade beskattning av mineraloljor. Utgångspunkten för regleringen i energiskattedirektivet är att energiprodukter ska beskattas när de används som bränsle för uppvärmningsändamål eller motorbränsle. Energiskattedirektivet innehåller bestämmelser om bl.a. minimiskattesatser på energiprodukter och elektricitet. Minimiskattesatserna får inte underskridas av medlemsländerna.

De svenska energiskattereglerna har anpassats till energiskattedirektivet genom ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi (energiskattelagen). De senaste ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2007 (prop. 2006/07:13, bet. 2006/07:SkU5, rskr. 2006/07:43). Ändringarna innebär bl.a. att energiskattelagen omfattar samtliga de energiprodukter som anges i energiskattedirektivet. Skatteplikten omfattar därmed metan som framställs av biomassa (biogas) och vegetabiliska och animaliska oljor och fetter som är avsedda att användas för uppvärmningsändamål. Den svenska

inställningen är att de aktuella produkterna alltfjämt ska vara skattefria när de förbrukas som bränsle vid uppvärmning. För skattebefrielsen krävs statstödsgodkännande av Europeiska kommissionen (nedan kommissionen), vilket ännu inte finns. Skatteutskottet kommer att återkomma till dessa frågor när kommissionen beslutat i stadsstödsärendena.

Kommissionen antog den 28 mars 2007 en grönbok om ekonomiska styrmedel på miljö- och energiområdet (KOM[2007] 140). Syftet med grönboken är att stimulera till en bred debatt och främja en ökad användning av sådana styrmedel såväl nationellt, som på gemenskapsnivå för att nå miljö- och energimålen. Grönboken behandlar olika ekonomiska instrument såsom skatter, handel med utsläppsrätter och även subventioner.

Administrationen av de EG-harmoniserade punktskatterna, bl.a. bestämmelser om skatteuppskov enligt den s.k. suspensionsordningen, finns i rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (det s.k. cirkulationsdirektivet).

Svenska bestämmelser om punktskatt på bränsle

Bränslebeskattningen

Enligt energiskattelagen beskattas bränslen med tre olika punktskatter – energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt.

Energi- och koldioxidskatt tas ut på energiprodukter och annat bränsle. Med energiprodukter avses

1. vegetabiliska och animaliska oljor och fetter,
2. stenkol, brunkol, koks, kolgas, råolja, bensin, dieselolja, eldningsolja, gasol, naturgas, bitumen och oljeskiffrar,
3. acykliska och cykliska kolväten,
4. metanol,
5. beredda smörjmedel,
6. antiknockmedel,
7. alkylbesen och alkylnaftalen och
8. diverse kemiska produkter inklusive sådana som består av blandningar av naturprodukter (t.ex. rapsmetylester och E85).

De energiprodukter som nämns i punkterna 1, 4 och 8 beskattas bara när de är avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller motorbränsle.

Dessutom beskattas andra bränslen än de ovan uppräknade om de säljs, förbrukas eller är avsedda att förbrukas som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning.

Bränsleprodukter som tillhandahålls i en särskild förpackning på högst en liter är undantagna från energiskatt och koldioxidskatt. Bränsleprodukter som säljs i sådana små förpackningar är betydligt dyrare än produkter som säljs i större kvantiteter, och det kan därför antas att produkterna inte

är avsedda att användas för motorbränsle eller uppvärmning. Produkter som omfattas av den här skattefriheten är t.ex. lysfotogen, tvättbensin och tändvätskor på petroleumbas.

Skattesatserna för energiskatt och koldioxidskatt på bränslen anges i en tabell i energiskattelagen.

Befrielse från energiskatt och koldioxidskatt kan medges för vissa särskilda ändamål, bl.a.

1. när bränslet förbrukas för andra ändamål än som motorbränsle eller för uppvärmning,
2. för kol och petroleumkoks som används för metallurgiska processer,
3. för andra bränslen än bensin som används för järnvägstransporter,
4. för flygbensin och flygfotogen som används vid kommersiell eller privat luftfart,
5. vid användning för produktion av energiprodukter och andra bränslen för vilka skatten betalas av tillverkaren och
6. för bränslen som används för produktion av el.

När det gäller befrielse från beskattning enligt punkt 4 har kommissionen nyligen meddelat rådet att bränsle som används vid privat luftfart inte bör kunna undantas från beskattning (KOM[2006] 742). Det innebär att de svenska bestämmelserna kommer att behöva ändras.

Skatten på energiprodukter sätts ned när produkten förbrukas för uppvärmning och i stationära motorer inom tillverkningsindustri och i jordbruk (inklusive växthusuppvärmning), skogsbruk och vattenbruk. Skattenedsättningen innebär att ingen energiskatt och endast 21 % av den normala koldioxidskatten betalas. Dessutom gäller sedan den 1 januari 2005 en särskild skattenedsättning motsvarande ca 2 kr per liter för dieselolja som används i arbetsmaskiner i jordbruk, skogsbruk och vattenbruk.

Skattenedsättning medges vidare med hela energiskatten och med 79 % av koldioxidskatten på bränslen som används för produktion av värme vid samtidig produktion av el och värme i en kraftvärmeanläggning. Vid beräkningen av skattenedsättningen ska bränslet fördelas proportionellt mot produktionen av värme respektive el.

Härtill kan regeringen medge skattebefrielse eller skattenedsättning för bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor. Med hänvisning till denna möjlighet har regeringen gett hel skattebefrielse för t.ex. etanol och rapsmetylester (RME) som används som motorbränsle.

Ytterligare nedsättning av koldioxidskatten får medges för bränsle som förbrukas av ett energiintensivt företag för uppvärmning eller för drift av stationära motorer vid tillverkningsprocess i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Om den betalade nedsatta koldioxidskatten överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet för företagets tillverkade produkter kan företaget ansöka hos Skatteverket om en nedsättning av den överstigande skatten så att endast 24 % behöver betalas (den s.k. 0,8-procentsregeln).

Som ett led i anpassningen till energiskattedirektivet fick 0,8-procentsregeln en något ändrad lydelse den 1 januari 2007. Ändringen, som behandlats av riksdagen i december 2006 (bet. 2006/07:SkU5, rskr. 2006/07:43), innebär främst att det numera uttryckligen anges i bestämmelsen att det ska vara fråga om ett energiintensivt företag för att nedsättning av koldioxidskatten ska komma i fråga. Energiintensiteten knyts till relationen mellan betald energi- och koldioxidskatt på bränslet och förädlingsvärdet, på så sätt att skatten ska uppgå till minst 0,5 % av förädlingsvärdet (den s.k. förädlingsvärdesmodellen). Utskottet fann inte någon anledning till erinran mot regeringens förslag. Beträffande förslaget att använda förädlingsvärdesmodellen fann utskottet dock, mot bakgrund av att vissa remissinstanser varit skeptiska mot modellen, att de nya reglerna borde följas upp och där- efter utvärderas när tillräckliga erfarenheter vunnits. Om det då visar sig att det finns ett behov av ändringar i regelsystemet bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag. Utskottet förutsatte att så sker utan något tillkännagivande av riksdagen.

Svavelskatt är en nationell skatt som betalas för svavelinnehållet i bränsle. Skatteplikten omfattar i stort sett samma produkter som energi- och koldioxidskatterna samt torvbränsle. För fasta eller gasformiga bränslen (t.ex. torv, kol och petroleumkoks) tas svavelskatt ut med 30 kr per kilo svavel i bränslet. Svavelskatten på flytande bränslen (t.ex. dieselolja och eldningsolja) är 27 kr per kubikmeter för varje tiondels viktprocent svavel i oljan. Befrielse från svavelskatt medges för bl.a. de fem första ändamålen ovan.

Statens punktskatteinkomster från bränslen beräknas 2007 uppgå till ca 44,7 miljarder kronor.

Särskilt om torvbränsle

Torvbränsle är befriat från energi- och koldioxidskatt. Torven har en speciell ställning i systemet med elcertifikat genom att torven, trots att den inte klassificeras som förnybar energikälla, är certifikatberättigad när den används för elproduktion i kraftvärmeverk. Torv omfattas av kravet på utsläppsrätter när den används i den handlande sektorn. (Mer om elcertifikat och utsläppsrätter nedan.)

Särskilt om finsk röd olja

Sedan EU-inträdet har Sverige använt sig av den möjlighet cirkulationsdirektivet ger att på nytt beskatta mineralolja som inköpts beskattad i en annan medlemsstat om oljan transporteras med ovanliga transportsätt av enskilda individer eller för deras räkning (artikel 9.3). Avsikten med artikeln är att medlemsstaterna ska kunna förhindra privatpersoner att föra större mängder bränslen mellan länderna. De svenska bestämmelserna i energiskattelagen utgår från bedömningen att det inte finns något utrymme för en enskild privatperson att föra in eldningsolja med vanligt transport-

sätt, dvs. utan att betala svensk punktskatt, eftersom det vanliga transportsättet för eldningsolja enligt cirkulationsdirektivet är i tankfordon som används vid yrkesmässig handel.

I Sverige gäller sedan 1995 högre skatt på (omärkt) olja som används för drift av personbilar, bussar, lastbilar, trafiktraktorer och båtar samt ett förbud som sanktioneras med en avgift mot att i fordonets tank ha lågbeskattad märkt olja (t.ex. finsk röd olja). Sedan den 1 juli 2005 har möjligheten att ingripa straffrättsligt mot skatteundandraganden som rör införsel av bl.a. mineralolja från andra EU-länder förstärkts genom en bestämmelse som straffbelägger olovlig befattning med punktskattepliktiga varor (bet. 2004/05:SkU32).

Hovrätten för Övre Norrland har i ett mål om olovlig förflyttning av punktskattepliktiga varor (införsel av brännolja från Finland till Sverige) begärt ett förhandsavgörande av EG-domstolen om hur artiklarna 7.4 och 9.3 i cirkulationsdirektivet ska tolkas (mål C-330/05). Den 27 februari 2007 lämnade generaladvokaten i målet ett förslag till avgörande. Generaladvokaten anför i huvudsak följande. Artikel 9.3 utgör ett undantag från den skattefrihet som gäller vid införsel för privat bruk enligt direktivets artikel 8 och ska därför tolkas restriktivt. Även om det i princip inte finns något utrymme för enskilda att transportera eldningsolja på vanligt sätt, får en medlemsstat inte generellt undanta eldningsolja från tillämpningsområdet för artikel 8. Medlemsstaterna får bara göra undantag från skattefriheten i artikel 8 om eldningsoljan transporteras med ovanligt transportsätt. Generaladvokaten anförde vidare att eldningsoljan i det aktuella fallet förflyttats med ett ovanligt transportsätt: 3 000 liter eldningsolja i tre behållare i en skåpbils lastutrymme. Avslutningsvis anförde generaladvokaten att artikel 7.4 (varav bl.a. följer att punktskattepliktiga varor som för kommersiella ändamål flyttas mellan olika medlemsstater ska åtföljas av ledsagardokument) inte är tillämplig på transporter genomförda av en enskild person som själv och för eget bruk har förvärvat eldningsolja och själv förflyttat oljan till destinationsmedlemsstaten med ovanligt transportsätt i den mening som avses i artikel 9.3.

EG-domstolens dom i målet kommer förmodligen tidigast under hösten 2007, och därefter får bedömas om de aktuella svenska bestämmelserna behöver förändras.

Svenska bestämmelser om skatt på elektrisk kraft

Energiskatt tas ut vid förbrukning av elektrisk kraft. Skattesatserna varierar beroende på vem som är förbrukare och var i landet förbrukningen sker. Energiskatten är 0,5 öre per kWh för el som förbrukas i tillverkningsindustri, jordbruk och skogsbruk inklusive yrkesmässig växthusuppvärmning. Vid annan förbrukning är energiskatten 20,4 öre per kWh i vissa kommuner i norra Sverige. I övriga fall är energiskatten 26,5 öre per kWh.

Skattebefrielse medges för el som produceras på särskilt sätt eller används för vissa ändamål. El är inte skattepliktig om den

1. framställs i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar el,
2. i annat fall framställs av en producent som förfogar över en installerad generatoreffekt av mindre än 100 kW och som inte yrkesmässigt levererar el,
3. till lägre effekt än 50 kW utan ersättning levereras av en producent eller en leverantör till en förbrukare som står i intressegemenskap med producenten eller leverantören,
4. framställs eller förbrukas på ett fartyg eller annat transportmedel,
5. förbrukas i samband med framställning av el eller
6. produceras i ett reservkraftverk.

Den som yrkesmässigt levererar el som framställts i ett vindkraftverk får göra avdrag på energiskatten med 4 öre per kWh för landbaserad vindkraft och med 14 öre per kWh för havsbaserad vindkraft. Avdragsrätten upphör när den sammanlagda elproduktionen i vindkraftverket uppgår till 20 000 kWh.

Den 1 januari 2005 infördes en möjlighet för energiintensiva industriföretag att delta i ett femårigt program för energieffektivisering (bet. 2004/05: NU7, rskr. 2004/05:90). De företag som är med i programmet slipper betala energiskatt på el. För de deltagande företagen innebär programmet bl.a. att företaget ska göra fördjupade kartläggningar och analyser av sin energianvändning samt åta sig att genomföra eleffektiviserande åtgärder. Cirka 120 företag deltar i programmet, och den totala skattenedsättningen för företagen uppgår till ca 150 miljoner kronor per år. Företagen har investerat ca 1 miljard kronor i eleffektiviseringar och minskar på så sätt sin elanvändning med 1 TWh per år.

Förutom energiskatt vid förbrukning av el finns det ytterligare en skatt på el, den s.k. effektskatten som kärnkraftverk betalar. Skatten baserar sig på den termiska produktionsförmågan i kärnkraftsaggregatet.

Statens punktskatteinkomster från el beräknas 2007 uppgå till ca 22,5 miljarder kronor.

Fastighetsskatten för vattenkraftverk har höjts tillfälligt efter förslag i budgetpropositionen för 2006 och är 1,7 % av taxeringsvärdet under tidsperioden 2006–2010. Den normala fastighetsskattesatsen för vattenkraftverk är 1,2 %. Syftet med höjningen var att finansiera stödet för konvertering från elvärme och oljeeldning i bostadshus.

Handel med utsläppsrätter och elcertifikat

Utsläppsrätter

Sedan den 1 januari 2005 har EU ett system för handel med utsläppsrätter. Systemet omfattar utsläpp av koldioxid från energiomvandlingssektorn och energiintensiv industri, t.ex. förbränningsanläggningar, mineraloljeraffinerier och anläggningar för tillverkning av papper eller pappersmassa. Utsläppshandeln är ett klimatpolitiskt instrument som ska styra mot mins-

kade utsläpp av koldioxid. De svenska anläggningar som ingår i handelssystemet betalar för närvarande koldioxidskatt för sin bränsleförbrukning. (Det gäller inte kondenskraftverk och oljeraffinaderier.) Sedan utsläppshandel infördes används således två olika system för att styra mot minskade utsläpp av koldioxid.

Regeringen föreslog i 2006 års budgetproposition att koldioxidskatten skulle slopas helt för bränslen som förbrukas i industrianläggningar och högeffektiva kraftvärmeanläggningar som omfattas av utsläppshandelssystemet. För övriga anläggningar inom handelssystemet föreslogs i ett första steg nedsättningar av den generella koldioxidskatten. Riksdagen har ställt sig bakom förslaget (bet. 2006/07:FiU1 s. 111). Innan förslaget kan förverkligas krävs dock att kommissionen godkänner det från statsstödssynpunkt.

Under december 2006 föreslog kommissionen att den civila luftfarten ska ingå i systemet för handel med utsläppsrätter fr.o.m. 2011. Kommissionens förslag omfattar alla flygbolag, oavsett om de är EU-baserade, samt alla inrikes och internationella flygningar mellan EU-flygplatser. Från och med 2012 föreslås att systemet utvidgas till att omfatta alla internationella flygningar till och från EU-flygplatser.

Elcertifikat

Sedan maj 2003 har Sverige ett system med elcertifikat. Genom systemet främjas förnybara energikällor. Elsäljare är skyldiga att köpa elcertifikat i relation till sin elförsäljning. Inkomsterna från försäljningen ska täcka merkostnaden för att producera förnybar el. Den elintensiva industrin är av konkurrensskäl undantagen från kravet att köpa elcertifikat. De som producerar förnybar el tilldelas elcertifikat kostnadsfritt av staten.

Frågornas behandling i samband med statsbudgeten för 2007

Vid den gångna höstens budgetbehandling ställde sig riksdagen bakom regeringens energipolitik (bet. 2006/07:FiU1, rskr. 2006/07:9). Beslutet innebär bl.a. att riksdagen anser att ett tydligt, stabilt och långsiktigt regelverk på energiområdet är nödvändigt för att skapa förutsättningar för effektiva energimarknader, en god försörjningstrygghet och en långtgående hänsyn till miljö, hälsa och klimat. Vidare delade riksdagen regeringens bedömning att miljö- och energibeskattningen ska utformas så att det lönar sig att ta ett miljöansvar och att skatter och regler som motverkar effektivare energianvändning behöver ändras. En översyn som regeringen avser att göra av incitamenten för energieffektivisering inom industri och hushåll välkomnades. Vidare ställde sig riksdagen bakom regeringens förslag att avbryta den gröna skatteväxlingen, eftersom åtgärden inneburit välfärdsförluster men endast mycket begränsade miljövinster.

Riksdagen ställde sig också bakom regeringens förslag till ändringar på energi- och miljöskatteområdet. Det innebär att avtrappningen av miljöbonusen för vindkraftverk fortsätter. För landbaserad vindkraft sänks avdraget

från 6,50 till 4 öre per kWh, och för havsbaserad vindkraft sänks avdraget från 15 till 14 öre per kWh. Sänkningarna gäller fr.o.m. den 1 januari 2007. Vidare slopades lagen om skatt på flygresor (lagen hade inte trätt i kraft).

Riksdagen instämde också i regeringens intentioner att justera de energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla under 2007 med hänsyn till utvecklingen av konsumentprisindex. Skattesatserna justerades genom betänkande 2006/07:SkU5.

Motioner

I motion Sk234 av Margareta B Kjellin (m) anförs att petroleumprodukter i femlitersförpackningar bör befrias från punktskatt på samma sätt som motsvarande produkter i enlitersförpackningar. Med en sådan förändring skulle försäljningen förskjutas mot femlitersförpackningar, vilket enligt motionären skulle vara positivt för producenterna och minska antalet förpackningar som behöver återvinnas.

I motion Sk265 av Krister Hammarbergh (m) anförs att privatpersoner bör kunna köpa och föra in finsk röd olja för uppvärmningsändamål för eget bruk utan dubbelbeskattning. Införseln av röd finsk olja för eget bruk bör därför legaliseras (yrkande 1) och den dubbla punktbeskattningen av oljan avskaffas (yrkande 2). Skattereglerna bör enligt motionären harmoniseras.

I motion Sk283 av Yvonne Andersson (kd) begärs att effektskatten på kärnkraft avvecklas. Effektskatten innebär enligt motionären en klar konkurrensnackdel för svensk elproduktion och bidrar till höga elpriser. Höga elpriser försämrar konkurrensförmågan för den energiintensiva industrin i Sverige. Vidare anför motionären att kärnkraft är ett av få storskaliga elproduktionsalternativ som inte bidrar till växthusgaser i atmosfären. I motion Sk312 av Chatrine Pålsson Ahlgren (kd) finns en liknande begäran. Motionären anser dessutom att produktionsskatten på vattenkraft bör ses över.

Stefan Tornberg (c) anför i motion Sk242 att de svenska basnäringarna, dvs. gruv-, järn-, stål-, kemi-, jord- och skogsindustri, som skapar mervärden i samhället kraftigt ska värnas och att icke konkurrensneutrala regelverk som försvårar för svenska produkter på den globala marknaden ska motverkas.

I motion Sk319 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd) sägs att det finns ett behov av att se över hur man kan stimulera hushållen att byta ut hushållsprodukter för att minimera energiåtgången i hushållen.

I Västerpartiets partimotion MJ266 yrkande 49 av Lars Ohly m.fl. begärs att regeringen tillsätter en utredning om hur en höjning av energi- och koldioxidskatten för den del av den svenska industrin som inte omfattas av EU:s handelssystem skulle påverka utsläppen av växthusgaser och företagens internationella konkurrenskraft. I motion Sk278 yrkande 6 av Marie Engström m.fl. (v) anförs att det bör göras en översyn av miljöskat-

terna. Eventuella ytterligare miljöstyrande effekter för den industrisektor som inte omfattas av utsläppshandelssystemet och en utvärdering av den gröna skatteväxlingen bör då särskilt uppmärksammas.

I motion T357 yrkande 2 av Peter Pedersen m.fl. (v) begärs att regeringen utreder om det är möjligt att miljöbeskatta inrikesflyget med en klimatskatt.

Peter Eriksson m.fl. (mp) föreslår i motion MJ391 yrkande 14 att torv beskattas som ett fossilt bränsle. Energi- och koldioxidutsläpp på torv skulle enligt motionärerna minska koldioxidutsläppen med en och en halv miljoner ton per år. I yrkande 45 föreslås att beskattningen av fossilbaserad kraftvärmeproduktion skärps eftersom industrin fortfarande använder stora mängder olja och andra fossila bränslen trots att det finns realistiska alternativ. Fossilbaserad kraftvärme har enligt motionärerna fått en alldeles för gynnsam behandling i skattesystemet och utsläppshandeln i relation till dess klimatpåverkan.

I motion N345 yrkande 7 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) begärs att effektskatten på kärnkraft höjs som ett sätt att finansiera skadekostnaderna vid en eventuell kärnkraftsolycka.

Utskottets ställningstagande

Regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2007 att ett tydligt, stabilt och långsiktigt regelverk på energiområdet skapar förutsättningar för effektiva energimarknader och långtgående hänsyn till miljö, hälsa och klimat. Företag och konsumenterna måste kunna lita på att det finns energi till internationellt konkurrenskraftiga priser i framtiden, framhöll regeringen. Utskottet delar, nu liksom tidigare, regeringens bedömning och anser att det är mycket betydelsefullt att goda konkurrensförhållanden kan säkerställas på energimarknaden. Eftersom miljö- och energibeskattningen har stor betydelse för företagets beslut om investeringar måste den utformas så att miljöansvar lönar sig. Genom budgetbeslutet upphörde den gröna skatteväxlingen. Utskottet stod bakom detta beslut, eftersom skatteväxlingen inneburit välfärdsluster samtidigt som miljövinster varit begränsade. Sammanfattningsvis ser utskottet positivt på regeringens energiskattepolitik och anser inte att det behövs en översyn av miljöskatterna, vilket efterfrågas i motion Sk278 yrkande 6.

Några motioner berör olika aspekter på koldioxidskatten och industrin. Utskottet anser att en samordning mellan olika styrmedel i miljöpolitiken, t.ex. mellan skatt och handel med utsläppsrätter, är angelägen för att uppnå effektiv miljöstyrning. Dubbla system riskerar att ge kostnadsökningar i anläggningarna, vilket innebär problem för verksamheter som är utsatta för internationell konkurrens. Utskottet är positivt till regeringens förslag att slopa koldioxidskatten på bränslen som förbrukas i de industri- anläggningar och högeffektiva kraftvärmeanläggningar som omfattas av utsläppshandelssystemet och till att koldioxidskatten sätts ned för övriga

anläggningar inom utsläppshandelssystemet. Som framgått ovan kräver slopad eller nedsatt skatt statsstödsgodkännande av kommissionen. Ett besked från kommissionen i denna fråga beräknas komma under våren 2007, och utskottet återkommer då till frågan. Utskottet delar således uppfattningen i motion Sk242 att konkurrensneutrala regelverk är av central betydelse för industrin. Mot bakgrund av det arbete som pågår inom regeringen anser utskottet inte att något riksdagsuttalande behövs i frågan. Utskottet är följaktligen inte berett att föreslå en skärpt beskattning av fossilbaserad kraftvärmeproduktion, vilket efterfrågas i motion MJ391 yrkande 45.

I motion MJ266 yrkande 49 begärs att det tillsätts en utredning om effekterna av att höja koldioxidskatten för den del av industrin som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utskottet har nyligen avstyrkt en begäran om att höja koldioxidskatten för den delen av industrin (yttr. 2006/07:SkU1y). Regeringen har anfört att den anser att systemet för handel med utsläppsrätter bör utökas vad gäller både omfattning och ämnen samt att det bör göras ansträngningar för att få med fler länder i systemet. Mot denna bakgrund anser utskottet att det inte är motiverat att initiera en utredning av sådant slag som motionärerna förespråkar i frågan.

En motion berör energibeskattningen av torvbränsle. Utskottet har förståelse för motionärens tveksamhet till torvens energiklassning. Torv är dock klassad som långsamt förnybar och därmed undantagen från energi- och koldioxidskatt. Med en slopad eller nedsatt koldioxidskatt för de industrier som omfattas av utsläppshandel skulle torven komma att förlora en del av sin konkurrensfördel i den sektorn. Utskottet är därför inte berett att biträda förslaget i motion MJ391 yrkande 14 om att ändra beskattningen av torv.

I motion T357 yrkande 2 begärs att regeringen utreder om det är möjligt att miljöbeskatta inrikesflyget. Riksdagen beslutade vid höstens budgetbehandling att slopa en lag om skatt på flygresor (bet. 2006/07:FiU1, rskr. 2006/07:9) bl.a. för att en flygskatt bedömdes få endast försumbara effekter på miljön. Härtill kommer att kommissionen nyligen föreslagit att den civila luftfarten ska ingå i systemet för handel med utsläppsrätter. Utskottet anser mot denna bakgrund att frågan inte behöver utredas.

I motionerna Sk283 och Sk312 begärs att effektskatten på kärnkraft avvecklas. Utskottet kan instämma i att skatten innebär konkurrensnackdelar för svensk elproduktion och bidrar till höga elpriser samtidigt som minskade utsläpp av växthusgaser motverkas. Ett visst skatteuttag kan enligt utskottet dock motiveras av kärnkraftens riskkostnader. Genom budgetbeslutet har utskottet accepterat effektskattens nivå 2007 och finner ingen anledning att nu företa en sänkning av skatten. Utskottet är inte heller berett att föreslå riksdagen att initiera en översyn av den s.k. produktionsskatten på vattenkraft. Med hänsyn till det nyss anförda anser utskottet följaktligen inte att effektskatten på kärnkraft ska höjas, vilket begärs i motion N345 yrkande 7.

I motion Sk234 framförs att petroleumprodukter i femlitersförpackningar bör befrias från punktskatt på samma sätt som motsvarande produkter i enlitersförpackningar. Av energiskattedirektivet följer att s.k. energiprodukter och andra bränslen ska beskattas oavsett förpackningsstorlek. Produkter som tillhandahålls i små förpackningar om högst en liter och som kan användas både som lösningsmedel och som bränsle kan undantas från beskattning eftersom de produkterna inte antas användas som bränsle. Utskottet befärad att det skulle vara förenat med betydande gränsdragnings- och kontrollproblem att avgöra om produkter i femlitersförpackningar är avsedda att användas som bränsle och därför ska energibeskattas. Utskottet anser emellertid, i likhet med motionären, att det ur miljösynpunkt vore bra om antalet förpackningar kunde minska och ser positivt på att regeringen i lämpligt sammanhang överväger frågan. Utskottet är dock inte berett att ställa sig bakom ett riksdagsinitiativ.

Utskottet anser att det är centralt att beskattningen av bränsle är likvärdig inom EU. Skillnader i ländernas beskattningssystem riskerar att leda till snedvridningseffekter och orättvisa konkurrensförhållanden mellan producenterna i olika länder. Utskottet har mot denna bakgrund förståelse för begäran i motion Sk265 om att den dubbla punktbeskattningen av finsk röd olja bör avskaffas. Å andra sidan kan det av miljöskäl vara betydelsefullt att Sverige kan föra en egen politik när det gäller beskattningen av t.ex. eldningsolja. Härtill är det enligt utskottets bedömning förenat med vissa säkerhetsrisker när privatpersoner på egen hand hanterar större mängder bränsle, även om det är för eget bruk. Genom det pågående målet i EG-domstolen är beskattningen av finsk röd olja aktuell och föremål för bevakning av regeringen. Utskottet är mot denna bakgrund och med anledning av motionen varken berett att föreslå förändringar av punktbeskattningen av finsk röd olja eller legalisering av innehav av sådant bränsle för eget bruk.

Utskottet anser att utformningen av energiskatten på el som förbrukas av privatpersoner ger ett starkt incitament för att byta till energisnålare vitvaror. Regeringen har dessutom aviserat en översyn av incitamenten för energieffektivisering inom både industri och hushåll. Något riksdagsinitiativ behövs därför inte med anledning av motion Sk319.

Utskottet avstyrker samtliga i avsnittet behandlade motioner och motionsyrkanden.

Beskattning av drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om miljökonsekvensbeskrivning av sänkt bensinskatt, om utredningar av systemet för beräkning av bensinskatt och om vilka ekonomiska styrmedel som kan bidra till en ökad användning av alkylatbensin.

Jämför reservation 3 (v).

Bakgrund och gällande bestämmelser

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

Enligt energiskattedirektivet är medlemsländerna skyldiga att tillämpa specifika minimiskattenivåer för motorbränslen. Minimiskattesatserna per den 1 januari 2007 (exkl. moms) motsvarade för blyhaltig bensin 3,92 kr per liter, för blyfri bensin 3,35 kr per liter och för dieselolja 2,82 kr per liter.

Enligt energiskattelagen är energi- och koldioxidskatterna på bensin (miljöklass 1) 5,06 kr per liter och på diesel (omärkt miljöklass 1) motsvarande 3,72 kr per liter (skattesats per den 1 januari 2007, bet. 2006/07: SkU5). Alkylatbensin beskattas med 3,46 kr per liter.

Kommissionen har i mars 2007 föreslagit förändringar av energiskattedirektivet för att harmonisera skattesatsen på sådan diesel som används som drivmedel vid yrkesmässiga motorfordonstransporter (KOM[2007] 52). Bakgrunden till förslaget är den skatteplanering som förekommer bland transportföretagen och som består i att fordonen tankas där dieseln är lågt beskattad. Förfarandet innebär längre transportsträckor, vilket inte är bra ur miljösynpunkt, och inkomstförluster för de medlemsstater som har relativt högt beskattad diesel. Förslaget innebär att energiskattedirektivets minimiskattesats för diesel höjs till samma nivå som minimiskatten på blyfri bensin. Höjningen föreslås ske i två steg: till motsvarande 3,35 kr per liter den 1 januari 2012 och till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari 2014. Minimiskattesatsen på blyfri bensin föreslås således också höjas till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari 2014. Vidare innebär förslaget att medlemsstaterna inte tillåts ha lägre nationella skattesatser på blyfri bensin och diesel som används för privata transporter än på diesel som används för yrkesmässiga transporter. Medlemsstaterna ska dock, liksom i dag, kunna beskatta diesel som används yrkesmässigt lägre än diesel som används för privata transporter. Skillnaden i beskattning ska enligt förslaget åstadkommas genom ett återbetalningssystem. Förslaget kommer att diskuteras vid Ekofinrådets möte den 5 juni 2007.

Motioner

I motion Sk281 av Hans Backman (fp) begärs en utredning om systemet för bensinbeskattnings skulle kunna förändras så att mervärdesskatt enbart läggs på varans pris, inte på priset inklusive punktskatt (yrkande 1). I motionen efterfrågas också en konsekvensbeskrivning av vilka effekter på miljön en bensinskattesänkning med t.ex. 3 kr per liter skulle få (yrkande 2).

Lars Ohly m.fl. (v) anför i motion MJ390 yrkande 49 att det ökande antalet fritidsbåtar i skärgårdarna innebär en ökad belastning på havsmiljön. En övergång till alkylatbensin i tvåtaktsmotorerna skulle minska utsläppen av polyaromatiska kolväten med 80–90 % och kväveoxider med 30–60 %. Regeringen bör enligt motionärerna tillsätta en utredning för att se över vilka ekonomiska styrmedel som kan bidra till en ökad användning av alkylatbensin. En liknande begäran finns i motion T304 yrkande 10 av Peter Pedersen m.fl. (v).

Utskottets ställningstagande

I motion Sk281 yrkande 2 efterfrågas en miljökonsekvensbeskrivning av en bensinskattesänkning med t.ex. 3 kr per liter. De svenska punktskatterna på bensin ligger på genomsnittlig europeisk nivå. Med en sänkning av punktskatten på bensin i den storleksordning som begärs i motionen skulle den svenska bensinskatten bli lägre än EU:s minimiskattesats. Utskottet anser dessutom att punktskatten på drivmedel utgör ett betydelsefullt styrmedel för att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser i transportsektorn. Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns något behov av den miljökonsekvensbeskrivning som efterfrågas i motionen. I motionen diskuteras också bensinskatteberäkningen. Här kan sägas att det följer av allmänna principer för beskattningen att mervärdesskatten beräknas på varans pris inklusive punktskatt. Denna beräkningsmetod tillämpas också genomgående inom hela EU. Det gäller alla punktskattepliktiga varor. Utskottet anser inte att frågan behöver utredas.

Alkylatbensin beskattas med lägre skattesats än vanlig bensin. Den 1 augusti 2006 beslutade riksdagen om ändrade specifikationer för alkylatbensin (bet. 2005/06:MJU28, rskr. 2005/06:345). Ändringen syftade till att underlätta oljebolagens hantering och distribution av alkylatbensin för att främja en ökad användning av alkylatbensin. Effekterna av förändringen kan inte bedömas ännu. Utskottet är med hänsyn till det anförda inte berett att biträda begäran i motionerna MJ390 yrkande 49 och T304 yrkande 10 om en utredning av vilka ekonomiska styrmedel som kan bidra till en ökad användning av alkylatbensin.

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

Alternativa drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag om en skattepolitik för att främja utvecklingen av alternativa drivmedel, sänkt mervärdesskatt på förnybara drivmedel och slopad tull på etanol.

Bakgrund

Genom 2002 års skattestrategi för alternativa drivmedel är koldioxidneutrale drivmedel befriade från både koldioxidskatt och energiskatt under perioden 2004–2008. Kommissionen har under hösten 2006 prövat och godkänt den svenska skattestrategin för alternativa drivmedel t.o.m. 2013.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel, har en referensnivå för förnybara bränslen på 5,75 % för år 2010 antagits för EU. I propositionen *Skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel m.m.* (prop. 2005/06:16) föreslog regeringen att det svenska nationellt vägledande målet ska vara att minst 5,75 % av drivmedlen år 2010 är icke-fossila bränslen. Riksdagen har godkänt målet (bet. 2005/06:TU6, rskr. 2005/06:134).

Riksdagen beslutade under våren 2006 att alternativa motorbränslen som från miljö- och hälsoskyddssynpunkt är lika bra eller bättre än konventionella motorbränslen och som inte redan omfattas av beskattning enligt miljöklass 1 eller mer förmånligt, efter särskild prövning ska kunna beskattas som miljöklass 1-bränsle (bet. 2005/06:MJU28, rskr. 2005/06:345).

Kommerskollegium lämnade i slutet av januari 2007 rapporten *Handelsaspekter på biodrivmedelsområdet* till regeringen. Rapporten syftar till att se om det är långsiktigt ekonomiskt hållbart att ersätta olja med inhemsk produktion av biodrivmedel. I rapporten dras slutsatsen att bl.a. tullen på etanol gör det dyrare att uppnå vissa miljömål.

Motioner

I motion N219 yrkande 4 av Jörgen Johansson och Solveig Zander (c) anförs att utvecklingen av alternativa drivmedel påverkar statskassan negativt samtidigt som utvecklingen är positiv för miljön. Behovet av en långsiktigt hållbar skattepolitik för att stimulera utvecklingen av biogas som energikälla är därmed stort.

I motion Sk308 av Agneta Lundberg och Karl Gustav Abramsson (s) begärs ett tillkännagivande om priset på biodrivmedel för framtida utveckling och arbetstillfällen. Motionärerna föreslår att mervärdesskatten på alla förnybara drivmedel tas bort eller sänks fram till 2010 och att regeringen uppmanas att verka för att handelstullen för importerad etanol tas bort. Här-

igenom skulle valet av förnybara drivmedel främjas, vilket skulle gagna den framtida utvecklingen av miljöbilar och arbetstillfällena i fordonsbranschen.

Utskottets ställningstagande

Som framgått ovan anser utskottet att energibeskattningen ska utformas så att det lönar sig för producenter att ta miljöansvar. De företag som är verksamma på alternativbränslemarknaden behöver långsiktigt gynnsamma skattevillkor för att kunna utveckla sin verksamhet. Vid höstens budgetbehandling ställde riksdagen sig bakom regeringens bedömning att koldioxidneutrala drivmedel bör vara befriade från koldioxidskatt och energiskatt även efter 2008. Genom kommissionens godkännande av skattestrategin är det nu klart att koldioxidneutrala drivmedel (bl.a. biogas) kan undantas från koldioxid- och energiskatt under ytterligare fem år. Regeringen har aviserat att den avser att återkomma till riksdagen med förslag till lagändringar för den fortsatta skattestrategin för alternativa drivmedel under våren (prop. 2006/07:13 s. 59). Utskottet kommer då att återkomma till frågan. Utskottet noterar också att kommissionen vid presentationen av sitt mål för att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar till 2012 framhöll behovet av att öka användningen av biodrivmedel. Utskottet anser mot bakgrund av det anförda att något uttalande av riksdagen inte behövs med anledning av motion N219 yrkande 4.

Skattestrategin för alternativa drivmedel innebär att mervärdesskatt är den enda skatt som belastar biodrivmedel. Ekofinrådet enades under 2006 om vilka varor och tjänster som ska omfattas av lägre mervärdesskatt, och drivmedel hör inte dit. Utskottet har förståelse för bedömningen i motion Sk308, att sänkt mervärdesskatt på förnybara drivmedel ytterligare skulle främja användandet av alternativa drivmedel. Eftersom mervärdesskattesatserna relativt nyligen behandlats på EU-nivå anser utskottet att något riksdagsuttalande inte är motiverat med anledning av motionen. Motionen berör även tullen på etanol. Även tullsatser bestäms av gemenskapsrätten. Regeringen har nyligen fått en rapport som bl.a. belyser tullen på etanol i relation till utvecklingen av biodrivmedel. Frågan är således aktuell för regeringen, och något riksdagsinitiativ behövs inte.

Med det anförda avstyrker utskottet de motioner som behandlas i avsnittet.

Skatt på avfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om höjning av avfallsförbränningsskatten och om att avfallsförbränningsskatten bör omfatta industriavfall.

Jämför reservationerna 4 (v) och 5 (mp).

Bakgrund

Sedan den 1 juli 2006 tas energi- och koldioxidskatt ut vid yrkesmässig förbränning av hushållsavfall, om avfallet förbrukas för uppvärmning (prop. 2005/06:125, bet. 2005/06:SkU33, rskr. 2005/06:352). BRAS-utredningen (Fi 2005:23) föreslog att skatten även skulle omfatta industriavfall. Regeringen bedömde att en sådan beskattning krävde ytterligare beredning och EU-notifiering innan den kunde genomföras.

I propositionen om anpassningar av energibeskattningen till energiskattedirektivet, m.m. anför regeringen att den avser att återkomma till riksdagen med ett förslag som undantar utsorterat träavfall från hushållen från avfallsförbränningsskatten (prop. 2006/07:13 s. 64).

Motioner

I motion MJ266 yrkande 53 av Lars Ohly m.fl. (v) anförs att Vänsterpartiet i sin budgetmotion, med anledning av proposition 2006/07:1, föreslagit en höjning av avfallsförbränningsskatten med 20 %. Nu yrkas att riksdagen beslutar om motsvarande ändring av energiskattelagen.

I motion MJ335 yrkande 4 av Tina Ehn (mp) föreslås att avfallsförbränningsskatten kompletteras med en förbränningsskatt på avfall från industrin. Motionären anför att industrin genom en sådan skatt skulle stimuleras att utöka materialåtervinningen. Frågan har behandlats av BRAS-utredningen, varför regeringen enligt motionären kan fullfölja utredningens arbete.

Utskottets ställningstagande

Vid höstens budgetbehandling avslög riksdagen ett yrkande från Vänsterpartiet om att höja av avfallsförbränningsskatten. Utskottet anser att riksdagen inte ska ompröva beslutet och ändra energiskattelagen med anledning av motion MJ266 yrkande 53.

Utskottet har tidigare avstyrkt en begäran om att avfallsförbränningsskatten ska utvidgas till att omfatta förbränning av industriavfall (yttr. 2006/07:SkU1y). Utskottet vidhåller denna inställning och anser att motion MJ335 yrkande 4 inte ska föranleda något initiativ av riksdagen.

Utskottet avstyrker med det anförda båda de motionsyrkanden som behandlas i avsnittet.

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om en mer koldioxidrelaterad fordonsskatt, en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar, en miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar och om en regional differentiering av beskattningen av bilismen.

Jämför reservation 6 (v).

Bakgrund och gällande bestämmelser

Kommissionen lämnade i juli 2005 ett förslag till direktiv om beskattning av personbilar (KOM[2005] 261). Förslaget innebär att uttag av registreringsskatt inte längre ska vara tillåtet och att de medlemsstater som tar ut registreringsskatt successivt ska avveckla skatten. Under den övergångstid som krävs för ett avskaffande föreslås att ett gemensamt system för återbetalning av registreringsskatt införs samt att skatten helt eller delvis differentieras efter motorns koldioxidutsläpp. Vidare föreslås att system för årlig fordonsskatt helt eller delvis ska differentieras efter motorns koldioxidutsläpp. Enligt förslaget ska mer än 50 % av det totala uttaget av fordonsskatt härröra från den koldioxidbaserade skattekomponenten senast den 31 december 2010.

Som anförts ovan har kommissionen den 7 februari 2007 presenterat ett mål för att begränsa de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar inom EU. Till 2012 ska de genomsnittliga utsläppen av koldioxid från nya personbilar minskas till 120 gram koldioxid per kilometer. Kommissionen avser att återkomma med ett lagförslag i ärendet tidigast under slutet av 2007.

Sedan maj 2006 har Sverige en ny vägtrafikskattelag (2006:227) och en lag (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (prop. 2005/06:65, bet. 2005/06:SkU15, rskr. 2005/06:167). Den nya fordonsskatten, som är koldioxidbaserad, gäller för personbilar av modellår 2006 eller senare samt för personbilar av tidigare modellår som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid. Övriga fordon är kvar i det viktbaseerade fordonsskattesystemet. Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp (360 kr/år) och ett koldioxidbelopp. Koldioxidbeloppet är per år 15 kr per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Koldioxidbeloppet är lägre för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel. Detsamma gäller fordon som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med annan gas än gasol. För elbilar tas inget koldioxidbelopp ut. För dieselbilar multipliceras summan av grundbeloppet

och koldioxidbeloppet med en miljö- och bränslefaktor om 3,5. Det glesbygdsavdrag som sedan 1980 finns i fordonsbeskattningen i vissa kommuner i norra och mellersta Sverige har bibehållits i den nya vägtrafikskattelagen.

Motioner

I motion Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v) anförs att fordonsskatten bör ändras i enlighet med ett förslag från Naturvårdsverket, vilket skulle innebära en ännu mer koldioxidrelaterad fordonsskatt. Förslaget innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas medan koldioxidkomponenten höjs från 15 kr per gram till 24 kr per gram koldioxid. En sådan skatt skulle ytterligare gynna bilar med låga koldioxidutsläpp (yrkande 13). I motionen yrkas också att regeringen utreder om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar (yrkande 14) och om det är möjligt att införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar (yrkande 18). Slutligen föreslås att regeringen lämnar ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen. En åtgärd kan vara att sänka avdragsgränsen för bilreseavdraget i de områden som i dag har sänkt fordonsskatt (yrkande 19). I motion MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v) finns likalydande yrkanden (yrkandena 16, 17, 20 och 22).

Utskottets ställningstagande

Den svenska fordonsskatten är fr.o.m. den 1 oktober 2006 baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt. Utskottet anser att den nya fordonsskatten stimulerar till att välja bränsleeffektiva fordon och att den därmed bidrar till att uppfylla de klimatpolitiska målen. Skatten är dessutom konstruerad på så sätt att det koldioxidbaserade systemet med tiden kommer att omfatta en allt större andel av personbilsparken. Utskottet har uppmärksammat att kommissionen i samband med sitt förslag att minska utsläppen av koldioxid från nya personbilar pekar på vikten av att medlemsländerna inför koldioxidrelaterade fordonsskattesystem. Regeringen har anfört att den anser att utsläppen av växthusgaser bör minskas till 120 gram per kilometer så fort som möjligt och att den nu ska ta ställning till hur kommissionens förslag på bästa sätt kan förverkligas. Mot denna bakgrund bedömer utskottet att fordonsskatten är uppmärksammat av regeringen. Utskottet anser därför att något riksdagsinitiativ inte behövs med anledning av motionerna Sk246 yrkandena 13 och 14 samt MJ266 yrkandena 16 och 17.

Med hänsyn till kommissionens förslag om att uttag av registrerings-skatt inte längre ska vara tillåtet för EU:s medlemsländer är det enligt utskottet inte aktuellt för riksdagen att initiera en utredning om att återinföra en sådan skatt, vilket begärs i motionerna Sk246 yrkande 18 och MJ266 yrkande 20.

I motionerna Sk246 yrkande 19 och MJ266 yrkande 22 efterfrågas regional differentiering av beskattningen av bilismen. Genom det s.k. glesbygdsavdraget i fordonsbeskattningen får medborgare och företag med ökade kostnader till följd av långa transportavstånd en skattesubvention. Utskottet anser inte att det är motiverat att införa ytterligare en skattesubvention för den aktuella gruppen.

Med det anförda avstyrker utskottet motionerna i de delar som behandlats i avsnittet.

Kilometerskatt för tunga lastfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att skjuta upp införandet av en kilometerskatt och om att regeringen snarast ska återkomma med ett förslag om kilometerskatt.

Jämför reservation 7 (v, mp).

Bakgrund

I direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (det s.k. Eurovinjettdirektivet) anges minimiskattnivåer för tunga fordon över 12 ton. Under våren 2006 reviderades direktivet. En skatt eller avgift som tas ut för användandet av det transeuropeiska vägnätet måste följa de i direktivet angivna villkoren. Direktivet förutsätter att uttag av tids- eller avståndsrelaterade skatter inte diskriminerar internationell trafik eller leder till snedvridning av konkurrensen mellan aktörerna. Direktivet ger nu möjligheter till tydligare och mer omfattande miljöhänsyn.

I propositionen *Moderna transporter* (prop. 2005/06:160) gjorde regeringen bedömningen att en kilometerskatt för tunga lastbilar kan bidra till en hållbar utveckling, bl.a. genom att bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen. Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) och Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) har haft regeringens uppdrag att analysera konsekvenserna av en svensk kilometerskatt. Sika och ITPS lämnade den 15 mars 2007 rapporten *Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner* till regeringen.

Motioner

I motion Sk233 av Tomas Tobé (m) anförts att en svensk kilometerskatt skulle leda till en snedvriden konkurrens för svensk industri och att det är viktigt att ligga i fas med utvecklingen i EU. Kommissionen har sagt bl.a. att man under år 2007 ska presentera ett dokument rörande Smart charging for infrastructure: preparatory research and consultations, hearing of stake-

holders. Mot bakgrund av de konsekvenser som kan uppstå av en kilometerskatt och det arbete som pågår inom EU bör uppdraget till Sika och ITPS att analysera konsekvenserna av ett införande av en kilometerskatt skjutas upp och arbetet med frågan i EU inväntas.

I motion Sk246 yrkande 15 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att regeringen snarast, sedan utredningen om kilometerskatt för tunga fordon presenterats, återkommer med ett förslag om när ett sådant system skulle kunna införas i Sverige. Motionärerna anser att en kilometerskatt för tunga fordon skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänsyn. Liknande yrkanden finns i motion MJ266 yrkande 18 av Lars Ohly m.fl. (v) samt i motionerna MJ391 yrkande 31 av Peter Eriksson m.fl. (mp) och T359 yrkande 15 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp). I motionerna från Miljöpartiet anförs att en kilometerbaserad beskattning av tung trafik bör införas fr.o.m. den 1 januari 2010.

Utskottets ställningstagande

Det s.k. Eurovinjettdirektivet har reviderats under våren 2006 och gör det nu möjligt att ta ut en kilometerskatt på hela vägnätet även om utgångspunkten är att ett sådant skatte- eller avgiftsuttag ska omfatta det s.k. transeuropeiska vägnätet. Utskottet anser att det svenska näringslivets tillgänglighet till och konkurrenskraft på den globala marknaden i hög grad är relaterad till ett väl fungerande transportsystem. Utskottet delar uppfattningen i motion Sk233 att de miljömässiga effekterna av en kilometerskatt därför måste analyseras ingående i relation till framför allt de nordliga regionernas konkurrenskraft och näringsliv. Utskottet förutsätter att regeringen, utan något riksdagsuttalande, ingående kommer att granska resultatet av Sikas och ITPS:s analys inför det att ett kilometerskatteförslag läggs fram.

Utskottet anser följaktligen inte att det finns anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att påskynda arbetet med en svensk kilometerskatt, vilket efterfrågas i motionerna Sk246 yrkande 15, MJ266 yrkande 18, MJ391 yrkande 31 och T359 yrkande 15.

Samtliga i avsnittet behandlade motioner avstyrks i berörda delar.

Kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön och om att regeringen i internationella sammanhang bör föra fram förslaget om en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön.

Jämför reservation 8 (v).

Bakgrund

I propositionen *Moderna transporter* gjorde regeringen 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 en sådan beskattning för sjöfart. Vidare anförde regeringen bl.a. att en sådan beskattning kräver samverkan mellan flera länder i svenskt närområde (prop. 2005/06:160 s. 151–152). Propositionen har i denna del inte föranlett någon åtgärd.

Motion

I motion T304 yrkande 6 av Peter Pedersen m.fl. (v) begärs en utredning av hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas. Motionärerna erinrar om att European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsföreningen har lämnat ett förslag på hur man skulle kunna införa en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön. I motionens yrkande 7 anføres att regeringen i EU och andra internationella sammanhang bör föra fram förslaget om en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens skepsis när det gäller att skapa en rimlig och effektiv kilometerskatt för sjöfarten i Östersjön. Regeringen har uttalat att tillståndet i Östersjön är bekymmersamt och att en nationell havsmiljöstrategi ska tas fram. Regeringen är således medveten om sakernas tillstånd. Utskottet anser mot denna bakgrund varken att en utredning om eller särskilda åtgärder på det internationella planet för en kilometerskatt i Östersjön är påkallade. Utskottet avstyrker därmed motion T304 yrkandena 6 och 7.

Skatt på fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa skatt på fritidsbåtar.

Bakgrund

Frågan om en databas över fritidsbåtar utreds för närvarande inom Näringsdepartementet. Tanken är att en eventuell databas ska bygga på frivilligt uppgiftslämnande. Ett förslag är planerat till våren 2007.

Den 17 maj 2006 anförde dåvarande finansministern Pär Nuder i svar på skriftlig fråga om båtskatt att det för närvarande inte var aktuellt att införa någon båtskatt (fr. 2005/06:1557).

Motion

I motion Sk221 yrkande 2 av Jennie Nilsson m.fl. (s) begäras att en skatt på fritidsbåtar införs. Motionärerna anför att en skatt förutsätter att ett båtre-gister införs. Skatten bör sedan beräknas på båtens vikt, motor- och segelstorlek.

Utskottets ställningstagande

Utskottets konstaterar, i likhet med motionärerna, att båtskatt torde förut-sätta ett obligatoriskt fritidsbåtsregister, något som inte är aktuellt. Inte heller frågan om båtskatt är aktuell, vilket som framgått ovan även var det ställningstagande som lämnades av den tidigare finansministern Pär Nuder i maj 2006. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

Skatt på djurförsök

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att utreda skatt på djurförsök.
Jämför reservation 9 (mp).

Bakgrund

Jordbruksminister Eskil Erlandsson anförde i svar på skriftlig fråga om anslaget till forskning med alternativa metoder till djurförsök den 13 decem-ber 2006 (fr. 2006/07:309) bl.a. att en snabbanalys gjorts för att bedöma och ge förslag på hur stödet till forskning kring alternativa djurförsök ska inordnas i Jordbruksverket, annan statlig myndighet eller hos annan huvud-man den 1 juli 2007. Efter det att analysen redovisats ska frågan beredas inom Regeringskansliet innan vidare beslut angående forskningsanslagen för forskning om alternativa metoder till djurförsök kan fattas.

Motion

I motion Sk279 av Ulf Holm (mp) sägas att en utredning om möjlighe-terna att införa beskattning av djurförsök bör tillsättas. Beskattningen skulle enligt motionären kunna utformas på så sätt att de företag och uni-versitet som använder djurförsök skulle satsa en viss procent av sin forsk-ningsbudget på utveckling och införande av djurfria försöksmetoder.

Utskottets ställningstagande

Frågor om hur stöd till forskning kring alternativa djurförsök ska organiseras i framtiden och om vidare anslagsbeslut till forskning för alternativa metoder till djurförsök bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser inte att riksdagen behöver initiera en utredning och avstyrker motionen.

Skatt på socker

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda hälsoeffekten av en punktskatt på socker.

Jämför reservation 10 (mp).

Bakgrund

Tidigare fanns en särskild varuskatt på kemisk-tekniska preparat, choklad och konfektyr. Den skatten slopades fr.o.m. den 1 januari 1993 (som ett led i 1991 års skattereform) då skatten vållat svårigheter i tillämpningen och medfört vanskliga gränsdragningsproblem (prop. 1989/90:111, bet. 1989/90:SkU31).

Motion

I motion So464 yrkande 27 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp) anförs att en utredning med uppgift att se över eventuella hälsoeffekter av punktskatter på socker bör tillsättas. Motionärerna erinrar om att ekonomiska styrmedel med framgång används i folkhälsoarbetet när det t.ex. gäller tobak och alkohol samt att punktskatt tas ut på godis i ett antal andra länder både inom och utom EU.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har tidigare (bet. 2005/06:SkU20) avslagit en begäran om att utreda hälsoeffekter av punktskatt på socker. Utskottet ser inte någon anledning för riksdagen att ändra inställning i frågan och avstyrker motionsyrkandet.

Reservationer

1. Allmänt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft, punkt 1 (v)

av Anne-Marie Wallouch (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 motionerna 2006/07:Sk278 yrkande 6, 2006/07:T357 yrkande 2, 2006/07:MJ266 yrkande 49 och 2006/07:N345 yrkande 7 och avslår motionerna 2006/07:Sk234, 2006/07:Sk242, 2006/07:Sk265 yrkandena 1 och 2, 2006/07:Sk283, 2006/07:Sk312, 2006/07:Sk319 och 2006/07:MJ391 yrkandena 14 och 45.

Ställningstagande

De svenska utsläppen av växthusgaser har minskat tack vare de olika ekonomiska styrmedlen. Enligt Vänsterpartiet har koldioxidskatten och energiskatten haft stor betydelse för utsläppsminskningen. Även de statliga stöden till miljö- och klimatinvesteringar har varit viktiga. Prognoser om hur utsläppen kommer att utvecklas visar att transportsektorn och industri-sektorn måste minska sina utsläpp betydligt. Vänsterpartiet anser därmed att ytterligare åtgärder behövs för att man ska kunna minska utsläppen med 25 % till år 2020. Målen med de åtgärder som vidtas ska vara att förbättra miljöstyrningen och effektivisera energianvändningen samtidigt som hänsyn tas till den energiintensiva industrins konkurrenskraft. Den svenska industrin har i dag en kraftig nedsättning av energi- och koldioxidskatten. Detta gäller även den del av industrin som inte ingår i EU:s handelssystem för utsläppsätter. Frågan är om en höjning av energi- och koldioxidskatten för den del av den svenska industrin som inte omfattas av EU:s handelssystem skulle påverka utsläppen av växthusgaser och företagens internationella konkurrenskraft. Jag anser att den frågan borde utredas.

Vidare anser jag att det när den gröna skatteväxlingen nu har upphört är viktigt att det görs en utvärdering av skatteväxlingens effekter på miljön, inkomstfördelningen mellan olika grupper, den regionala fördelningen och industrins konkurrenskraft. Det bör även göras en avstämning av de åtgärder som vidtagits på transportområdet i relation till de miljö- och transportpolitiska mål som ställts upp av riksdagen (se t.ex. bet. 2005/06:TU5). Det gäller t.ex. förlängd skattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel, gynnande av förmånsbilar som drivs med etanol eller gas och koldioxidrelaterade fordonsskatter.

Vidare anser jag att regeringen bör utreda möjligheten att införa en klimatskatt på det svenska inrikesflyget. Det skulle eventuellt kunna ske genom en start- eller landningsavgift, vilken skulle öka incitamentet att fylla planen med passagerare och därmed minska flygens påverkan på miljön.

Jag instämmer också i uppfattningen att effektskatten på kärnkraft bör höjas som ett sätt att finansiera framtida kostnader med anledning av eventuella kärnkraftsolyckor.

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

2. Allmänt om punktskatt på bränsle och elektrisk kraft, 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 anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07: MJ391 yrkandena 14 och 45 samt 2006/07: N345 yrkande 7, bifaller delvis motion 2006/07: T357 yrkande 2 och avslår motionerna 2006/07: Sk234, 2006/07: Sk242, 2006/07: Sk265 yrkandena 1 och 2, 2006/07: Sk278 yrkande 6, 2006/07: Sk283, 2006/07: Sk312, 2006/07: Sk319 och 2006/07: MJ266 yrkande 49.

Ställningstagande

De stora gaskraftvärmeverk som håller på att förverkligas i Göteborg och Malmö kommer enligt Miljöpartiets beräkningar att medföra nya koldioxidutsläpp på närmare två miljoner ton per år när de är färdigbyggda. Miljöpartiet anser att denna utveckling är oroande, eftersom den kraftigt försvårar möjligheterna att nå de svenska klimatmålen på såväl kort som medellång sikt. Flera politiska beslut under de senaste åren har enligt Miljöpartiets uppfattning gynnat gasbaserad kraftvärme. Därmed har fossilbaserad kraftvärme i relation till dess klimatpåverkan fått en alldeles för gynnsam behandling i både skattesystemet och systemet med utsläppshandel. Mot denna bakgrund anser jag att beskattningen av fossilbaserad kraftvärmeproduktion bör skärpas.

Vidare anser Miljöpartiet att torvbränsle inte ska vara undantaget från koldioxid- och energiskatt utan att torven i stället ska beskattas som ett fossilt bränsle. Med en sådan förändring skulle koldioxidutsläppen såvitt jag kan bedöma kunna minska med cirka en och en halv miljoner ton årligen.

Effektskatten på kärnkraft bör enligt Miljöpartiet höjas – detta som ett sätt att finansiera framtida kostnader med anledning av eventuella kärnkraftsolyckor.

Den tidigare beslutade flygskatten upphävdes genom höstens budgetbeslut (se bet. 2006/07:FiU1), vilket Miljöpartiet beklagar. Visserligen är en skatt per passagerare inte någon optimal utformning, men i väntan på mer tidskrävande åtgärder, som en internationell koldioxidskatt på flygbränsle eller ett införlivande av flyget i EU:s handel med utsläppsrätter, skulle den föreslagna flygskatten åtminstone ha kunnat dämpa flygets ökande utsläpp. Jag ser därför positivt på att få i gång en utredning om en klimatskatt på inrikesflyget, liknande den flygbränsleskatt som Miljöpartiet föreslog i motion 2006/07:Fi223.

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

3. Beskattning av drivmedel, punkt 2 (v)

av Anne-Marie Wallouch (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 motionerna 2006/07:T304 yrkande 10 och 2006/07:MJ390 yrkande 49 och avslår motion 2006/07:Sk281 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Antalet fritidsbåtar i skärgårdarna blir fler och fler. Det innebär en ökad belastning på havsmiljön. De flesta utombordsmotorer är av tvåtaktstyp och står för en del av den toxiska belastningen på hav och sjöar. Med alkylatbensin minskar utsläppen av polyaromatiska kolväten (PAH) med 80–90 % och kväveoxider med 30–60 %. Alkylatbensin används dock endast i liten utsträckning. Såvitt jag har erfarit finns det i princip två olika orsaker till detta. För det första finns alkylatbensin i dag lättillgänglig på pump endast i vissa delar av landet, framför allt i Stockholms skärgård. I övriga landet är konsumenterna hänvisade till inköp i dunk till mycket höga priser. För det andra är efterfrågan mycket svag i de områden där den är lättillgänglig. Eftersom priset är en anledning till att alkylatbensinen används i en alltför begränsad omfattning anser jag att det finns behov av ett ekonomiskt styrmedel för att öka användningen av alkylatbensin. Jag föreslår därför att det tillsätts en utredning för att se över vilka ekonomiska styrmedel som kan bidra till en ökad användning av alkylatbensin.

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

4. Skatt på avfall, punkt 4 (v)

av Anne-Marie Wallouch (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 motion 2006/07: MJ266 yrkande 53 och avslår motion 2006/07: MJ335 yrkande 4.

Ställningstagande

I juni 2006 beslutade riksdagen att fossilt kol i visst hushållsavfall ska vara skattepliktigt om det förbrukas för uppvärmning. Vänsterpartiet stod bakom beslutet. Förutom att skapa likvärdiga skattevillkor för olika fossila bränslen innebär beskattningen en styrning mot miljömässigt bättre utnyttjande av avfall, genom att premiera förbränning där både värme och el utvinns. Skatten på avfallsförbränning syftar också till att öka återvinningen av material och på det sättet bidra till att minska utsläppen av koldioxid. Vid höstens budgetbehandling avslogs en begäran från Vänsterpartiet om att höja avfallsförbränningsskatten med 20 %. Jag anser mot bakgrund av skattens styreffekt och syfte att riksdagen bör ompröva beslutet och genom en ändring av energiskattelagen nu höja avfallsförbränningsskatten med 20 %. Därmed tillstyrker jag motion 2006/07: MJ266 yrkande 53.

5. Skatt på avfall, 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 motion 2006/07: MJ335 yrkande 4 och avslår motion 2006/07: MJ266 yrkande 53.

Ställningstagande

Genom avfallsförbränningsskatten finns i dag en stimulans för avfallsbolagen att minska mängden osorterat avfall från hushållen som går till förbränning. Miljöpartiet förutsätter att denna skatt ska finnas kvar, utvecklas och utvärderas. Därutöver borde det införas en förbränningsskatt på avfall från industrin för att stimulera till utökad materialåtervinning också här. Det vore enligt min uppfattning helt i linje med regeringens uttalande i budgetpropositionen (prop. 2006/07:1 utg.omr. 20 s. 17) att det ”För att förändra

beteenden som exempelvis att skapa en vilja att investera i ny teknik behövs ekonomiska styrmedel som ger incitament att agera miljövänligt, snarare än detaljerade regelverk”. Frågan behandlades inom ramen för BRAS-utredningen. Regeringen bör enligt min uppfattning fullfölja utredningens förslag och sedan återkomma till riksdagen i frågan.

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

6. Fordonsskatt, punkt 5 (v)

av Anne-Marie Wallouch (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:Sk246 yrkandena 13, 14, 18 och 19 samt 2006/07:MJ266 yrkandena 16, 17, 20 och 22.

Ställningstagande

Genom den nya fordonsskatten som började gälla den 1 oktober 2006 är skatten ändrad från att vara viktbaserad till att vara koldioxidbaserad. Vänsterpartiet har medverkat till och står bakom denna förändring. Jag anser dock att fordonsskatten skulle kunna vara ännu mer miljöinriktad. Naturvårdsverket har lämnat ett förslag som innebär att den fiskala basskatten på 360 kr avskaffas; i stället höjer man koldioxidkomponenten från 15 kr per gram koldioxid till 24 kr per gram koldioxid. Det skulle betyda att bilar med låga utsläpp av koldioxid gynnas. För sådana bilar skulle en skatteförändring betyda att fordonsskatten sänks med 800 kr, medan mer bränsleslukande bilar får en skattehöjning med 1 200 kr. Förslaget är enligt min bedömning statsfinansiellt neutralt, eftersom det endast sker en omfördelning av intäkterna från fordonsskatten.

Äldre bilar har både högre avgasutsläpp och högre koldioxidutsläpp. Detta kommer sig av att äldre bilar ofta har sämre teknik och att de släpper ut mer avgaser på grund av förslitning. Den nya fordonsskatten innebär en genomsnittlig höjning av fordonsskatten med 100 kr per bil. Det skulle möjligen därför vara rimligt att även höja fordonsskatten med 100 kr för äldre bensinbilar med katalysator. Vänsterpartiet tror dock att det skulle vara bättre att förändra fordonsskatten för äldre bilar så att även den blir koldioxidrelaterad. Det kan finnas problem med att retroaktivt införa ett nytt system i en gammal konstruktion, men jag anser att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.

Sverige är ett av få EU-länder som inte har en försäljnings- eller registreringsavgift på personbilar. Kommissionen har lagt fram ett förslag som går ut på att länderna ska avskaffa sina försäljnings- eller registreringsavgifter. Det finns dock inte något slutgiltigt beslut i frågan. Vänsterpartiet anser därför att Sverige skulle kunna införa en försäljningsskatt på bilar. Den här åsikten delas såvitt jag erfarit av Miljöårsberedningen, miljöorganisationer och Utredningen om en handlingsplan för hållbar konsumtion för hushållen (SOU 2005:51). En försäljningsskatt skulle tydliggöra livscykelkostnaden samtidigt som den uppmuntrar till köp av mindre bilar. Frågan om det i detta läge är möjligt för Sverige att införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar bör enligt min mening utredas av regeringen.

Vänsterpartiet anser att ekonomiska styrmedel, t.ex. koldioxidskatt på fossila drivmedel, är nödvändiga för att nå miljömålen. På grund av långa avstånd i glesbygd kan dock kostnaderna för att använda motorfordon där bli en börda när tillgången till kollektivtrafik och service är dålig. Jag anser mot den bakgrunden att beskattningen av bilismen behöver differentieras utifrån regionala skillnader. Fordonsskatten är redan nedsatt i 35 kommuner i sju skogslän i inlandet. En ytterligare åtgärd skulle kunna vara att sänka avdragsgränsen för bilreseavdraget i de områden som i dag har sänkt fordonsskatt. Jag anser att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag i enlighet med det anförda.

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

7. Kilometerskatt för tunga lastfordon, punkt 6 (v, mp)

av Helena Leander (mp) och Anne-Marie Wallouch (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2006/07:Sk246 yrkande 15, 2006/07:T359 yrkande 15, 2006/07:MJ266 yrkande 18 och 2006/07:MJ391 yrkande 31 och avslår motion 2006/07:Sk233.

Ställningstagande

Godstransport med lastbil står för den största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden för de flesta branscher oftast är endast ett par procent av varuvärdet finns det enligt vår erfarenhet små incitament för branscherna att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. Vi anser att ökningen av antalet godstransporter på väg måste begränsas och att antalet sådana transporter på sikt ska minskas, samtidigt som incitamenten för att använda järnvägstransporter behöver förstärkas.

Dessa åtgärder är enligt vår uppfattning nödvändiga för att skapa ett miljömässigt hållbart transportsystem. Ett sätt att uppnå detta är enligt vår mening att låta den tunga godstrafiken på väg betala en större del av de kostnader den orsakar samhället i form av minskad trafiksäkerhet, vägslitage, klimatpåverkan och hälsofarliga utsläpp. Genom en kilometerskatt för tunga fordon, baserad på vilken sträcka fordonet kör, fordonets vikt och andra egenskaper hos det individuella fordonet, skulle ökningen av den tunga trafiken komma att avta samtidigt som skatten skulle kunna stimulera till mer bränsleeffektiva fordon. Vidare skulle de regioner som saknar möjlighet att använda järnväg t.ex. kunna undantas från kilometerskatt.

Sika har på regeringens uppdrag utrett hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna genomföras i Sverige. Nu när Sika slutfört sitt uppdrag bör regeringen enligt vår uppfattning snarast återkomma till riksdagen med ett förslag om kilometerskatt i Sverige. Vår förhoppning är att en kilometerskatt för tung lastbilstrafik kan införas från den 1 januari 2010.

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

8. Kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön, punkt 7 (v)

av Anne-Marie Wallouch (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion 2006/07:T304 yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsföreningen har lämnat ett förslag på hur man skulle kunna införa en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön. Enligt Miljöpartiet är det ett intressant förslag på hur sjöfartens kostnader för miljöpåverkan skulle kunna internaliseras. Förslaget behöver enligt min bedömning analyseras vidare, och jag anser därför att regeringen bör utreda frågan om hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.

Vidare anser jag att regeringen inom EU-arbetet och i övriga internationella sammanhang bör föra fram förslaget om en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön.

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

9. Skatt på djurförsök, punkt 9 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:Sk279.

Ställningstagande

Sedan 1999 har antalet djurförsök i Sverige konstant stigit. Antalet djur i djurförsök är i dag över 500 000 stycken, främst råttor, kaniner, möss och marsvin. Många av dessa djur utsätts för fruktansvärda angrepp. Samtidigt ökar det folkliga motståndet mot plågsamma djurförsök. I september 2004 överlämnades 500 000 namnunderskrifter till kommissionen med kravet att EU:s kemikalietester skulle genomföras genom alternativ till djurförsök. Min erfarenhet är att det inte bara är av etiska skäl som många människor förkastar djurförsök. Fler och fler börjar också inse att djurförsök har ett flertal vetenskapliga brister eftersom det finns fysiologiska och anatomiska skillnader mellan arterna. För att motverka ökningen av antalet djurförsök har den nederländska djurrättsorganisationen Proefdiervrij tillsammans med konsultföretaget Ernst & Young tagit fram tre modeller för att beskatta djurförsök. Deras förslag innebär, såvitt jag vet, att de företag och universitet som använder sig av djurförsök måste satsa en viss procent av sin forskningsbudget på utveckling och införande av djurfria försöksmetoder. Proefdiervrijs förslag innebär således en skatteväxling som inte bara gynnar djuren, utan även den medicinska forskningen. Ökad forskning kring alternativ till djurförsök skulle enligt min bedömning kunna göra Sverige till en ledande nation på området. Jag anser mot denna bakgrund att det bör tillsättas en utredning med uppdrag att överväga möjligheterna att införa beskattning av djurförsök i Sverige.

Vad jag nu anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Skatt på socker, punkt 10 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2006/07:So464 yrkande 27.

Ställningstagande

Miljöpartiet anser att fetma och övervikt, inte minst hos barn, är ett växande folkhälsoproblem. För lite fibrer samt för mycket onyttiga fetter, socker och salt i vår mat är negativt för hälsan. På senare tid har ”sockerfällan” uppmärksammats alltmer, bl.a. har hög läskkonsumtion i flera undersökningar visat sig vara förknippat med övervikt. Detta kan förklaras av att socker i flytande form inte ger samma mättnadskänsla som kolhydrater i fast form. I dag används ekonomiska styrmedel som punktskatter på tobak och alkohol med framgång i folkhälsoarbetet. Sverige intar däremot en särställning i Norden genom att inte beskatta vare sig läsk, choklad eller annat godis. Punktbeskattning på läsk och godis tillämpas även i bl.a. USA, Kanada och Holland. En skatt på läskedryck i Sverige skulle kunna leda till en minskning av läskkonsumtionen på upp till 22,5 %, enligt Statens folkhälsoinstitut. Jag inser att det finns flera gränsdragningsfrågor som behöver lösas innan en skatt på socker kan införas. Mot bakgrund av det nu anförda bör regeringen utreda vilka hälsoeffekter som kan uppnås med en punktbeskattning på socker.

Vad jag nu anført bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2006

2006/07:Sk221 av Jennie Nilsson m.fl. (s):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att införa en båtskatt i Sverige.

2006/07:Sk233 av Tomas Tobé (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att uppdraget till Statens institut för kommunikationsanalys och Institutet för tillväxtpolitiska studier att analysera konsekvenserna av ett införande av en kilometerskatt skjuts upp i avvaktan på att EU presenterar sin rapport.

2006/07:Sk234 av Margareta B Kjellin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en förändring av punktskatter på petroleumprodukter.

2006/07:Sk242 av Stefan Tornberg (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att ta bort icke konkurrensneutrala regelverk för de svenska basnäringarna.

2006/07:Sk246 av Lars Ohly m.fl. (v):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fordonsskatten bör ändras enligt Naturvårdsverkets förslag, vilket betyder att vi får en ännu mer koldioxidrelaterad fordonsskatt.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör låta utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.
15. Riksdagen begär att regeringen snarast, sedan utredningen om kilometerskatt för tunga fordon presenterats, återkommer med förslag om när ett sådant system skulle kunna införas i Sverige.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen låter utreda om det är möjligt att införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar.
19. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.

2006/07:Sk265 av Krister Hammarbergh (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att legalisera införseln av röd finsk olja för eget bruk.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avskaffa den dubbla punktbeskattningen av röd finsk olja.

2006/07:Sk278 av Marie Engström m.fl. (v):

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

2006/07:Sk279 av Ulf Holm (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning om möjligheterna för ett införande av en beskattning av djurförsök i Sverige.

2006/07:Sk281 av Hans Backman (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheterna att förändra systemet för bensinbeskattning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en miljökonsekvensbeskrivning över vilka effekter på miljön en bensinskattesänkning skulle få.

2006/07:Sk283 av Yvonne Andersson (kd):

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

2006/07:Sk308 av Agneta Lundberg och Karl Gustav Abramsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om pris på biodrivmedel för framtida utveckling och arbetstillfällen.

2006/07:Sk312 av Chatrine Pålsson Ahlgren (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatteuttag på kärnkraft och vattenkraft.

2006/07:Sk319 av Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att se över hur man stimulerar till ett utbyte av hushållsprodukter för att minimera energiåtgången i hushållen.

2006/07:So464 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att tillsätta en utredning med uppgift att se över
eventuella hälsoeffekter av punktskatter på socker.

2006/07:T304 av Peter Pedersen m.fl. (v):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att tillsätta en utredning om hur en kilometerskatt
för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen i EU och andra internationella sam-
manhang bör föra fram förslaget om en kilometerskatt för
sjötrafiken i Östersjön.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att tillsätta en utredning om hur ekonomiska styrme-
del kan öka användning av alkylatbensin.

2006/07:T357 av Peter Pedersen m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen bör utreda om det är möjligt att
miljöbeskatta inrikesflyget med en klimatskatt.

2006/07:T359 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att senast den 1 januari 2010 införa kilometerbase-
rad beskattning av tung trafik.

2006/07:MJ266 av Lars Ohly m.fl. (v):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen bör ändra fordonsskatten enligt Natur-
vårdsverkets förslag, så att vi får en ännu mer koldioxidrelaterad
fordonsskatt.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen bör utreda om det är möjligt att
införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen snarast efter att utredningen om
kilometerskatt för tunga fordon presenterats bör återkomma med
uppgifter om när ett sådant system skulle kunna införas i Sverige.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att regeringen bör utreda om det är möjligt att
införa miljöbaserad försäljningsskatt för personbilar.

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning om hur en höjning av energi- och koldioxidskatten för den del av den svenska industrin som inte omfattas av EU:s handelssystem skulle påverka utsläppen av växthusgaser och företagens internationella konkurrenskraft.
53. Riksdagen beslutar om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi i enlighet med vad som anförs i motionen.

2006/07:MJ335 av Tina Ehn (mp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avfallsförbränningskatten bör kompletteras med en förbränningskatt på avfall från industrin.

2006/07:MJ390 av Lars Ohly m.fl. (v):

49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör tillsätta en utredning för att se över vilka ekonomiska styrmedel som kan bidra till en ökad användning av alkylatbensin.

2006/07:MJ391 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att torv ska beskattas som ett fossilt bränsle.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att senast den 1 januari 2010 införa kilometerbaserad beskattning av tung trafik.
45. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om ändrad beskattning för fossilbaserad kraftvärme i enlighet med vad i motionen anförs.

2006/07:N219 av Jörgen Johansson och Solveig Zander (båda c):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en långsiktigt hållbar skattepolitik för att stimulera utvecklingen av biogasen som energikälla.

2006/07:N345 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att effektskatten på kärnkraft ska höjas.