



## Allmänna motioner om punktskatter

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett 90-tal motioner om punktskatter från den allmänna motionstiden 2002. Utskottet tar också upp en motion (2002/03:So27), som väckts med anledning av proposition 2002/03:35 Mål för folkhälsan och som överlämnats av socialutskottet tillsammans med ett yttrande över de alkoholrelaterade motionerna som tas upp i betänkandet. I ett inledande avsnitt om allmänna energibeskattningsfrågor behandlas bl.a. yrkanden om energiskattesystemets utformning, den gröna skatteväxlingens regionala effekter, kärnkraftverkens effektskatt och skatten på el, hotell- och restaurangnäringens energiskatter, gemensam miniminivå för koldioxidskatt i EU, EU:s beslutsordning i fråga om miljöskatter, en internationell överenskommelse om minimiavgifter på koldioxidutsläpp vid transporter som inkluderar flygbränsle och, slutligen, kraftvärmens konkurrensvillkor. I de följande avsnitten behandlas jordbrukets miljö- och energiskatter, vägtrafikbeskattning (åkerinäringen, fossila drivmedel, alternativa drivmedel, fordonsskatt etc.), alkohol- och tobaksfrågor, avfallsskatt och naturgrusskatt och, slutligen, spelskatt.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden. Vid betänkandet fogas 23 reservationer (m, fp, kd, c, mp) och 3 särskilda yttranden.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden .....	8
Energibeskattnig, allmänt .....	8
Jordbrukets och trädgårdsnäringsens miljö- och energiskatter.....	19
Vägförbrukning.....	22
Alkohol- och tobaksfrågor.....	36
Beskattnigen av veckopress och dagspress.....	42
Avfallsskatt m.m.....	43
Naturgrusskatt .....	45
Skatt på spel.....	46
Reservationer.....	49
1. Energibeskattnig, allmänt (punkt 1) – m.....	49
2. Energibeskattnig, allmänt (punkt 1) – fp .....	50
3. Energibeskattnig, allmänt (punkt 1) – kd.....	51
4. Energibeskattnig, allmänt (punkt 1) – c.....	52
5. Energibeskattnig, allmänt (punkt 1) – mp.....	54
6. Jordbrukets och trädgårdsnäringsens miljö- och energiskatter (punkt 2) – m .....	55
7. Jordbrukets och trädgårdsnäringsens miljö- och energiskatter (punkt 2) – kd .....	55
8. Jordbrukets och trädgårdsnäringsens miljö- och energiskatter (punkt 2) – c .....	56
9. Jordbrukets och trädgårdsnäringsens miljö- och energiskatter (punkt 2) – mp .....	57
10. Åkerinärigen (punkt 3) – m .....	58
11. Åkerinärigen (punkt 3) – kd .....	59
12. Fossila drivmedel (punkt 4) – m.....	59
13. Fossila drivmedel (punkt 4) – kd .....	60
14. Alternativa drivmedel (punkt 5) – m .....	61
15. Alternativa drivmedel (punkt 5) – kd .....	62
16. Alternativa drivmedel (punkt 5) – c.....	63
17. Alternativa drivmedel (punkt 5) – mp .....	64
18. Fordonsskatt (punkt 6) – kd.....	65
19. Fordonsskatt (punkt 6) – mp.....	65
20. Differentierad drivmedels- och fordonsskatt (punkt 7) – kd.....	66
21. Alkoholbeskattnig (punkt 8) – m.....	67
22. Försäljning i flygplatsernas taxfreebutiker (punkt 10) – m.....	68
23. Naturgrusskatt (punkt 13) – m.....	68

Särskilda yttranden.....	69
1. Alkoholbeskattning, privatinförsel av alkohol och tobak (punkterna 8 och 9) – kd, mp .....	69
2. Beskattning av dagspress och veckopress (punkt 11) – c.....	69
3. Avfallsskatt m.m. (punkt 12) – v, mp.....	70
Bilaga 1	
Förteckning över behandlade förslag .....	71
Motioner från allmänna motionstiden 2002 .....	71
Motion väckt med anledning av proposition 2002/03:35 Mål för folkhälsan.....	81
Bilaga 2	
Socialutskottets yttrande .....	82

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Energibeskattning, allmänt

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk204, 2002/03:Sk252, 2002/03:Sk266, 2002/03:Sk268, 2002/03:Sk269, 2002/03:Sk288, 2002/03:Sk335, 2002/03:Sk370, 2002/03:Sk400, 2002/03:Sk404, 2002/03:Sk408, 2002/03:Sk413, 2002/03:Sk417 yrkandena 7 och 25, 2002/03:Fi286 yrkande 24, 2002/03:N301 yrkande 10, 2002/03:N390 yrkandena 4–6, 16 och 17, 2002/03:N262 yrkandena 1 och 3, 2002/03:N271 yrkande 2, 2002/03:U239 yrkande 6, 2002/03:U324 yrkande 14, 2002/03:U326 yrkande 9, 2002/03:MJ315 yrkande 3 och 2002/03:MJ428 yrkande 13.

*Reservation 1 (m)*

*Reservation 2 (fp)*

*Reservation 3 (kd)*

*Reservation 4 (c)*

*Reservation 5 (mp)*

## 2. Jordbrukets och trädgårdsnäringsens miljö- och energiskatter

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk260 yrkande 2, 2002/03:Sk316, 2002/03:Sk332, 2002/03:Sk347 yrkande 1, 2002/03:N304 yrkande 5, 2002/03:MJ268 yrkande 6, 2002/03:MJ314 yrkande 1, 2002/03:MJ424 yrkandena 3 och 21, 2002/03:MJ429 yrkandena 2 och 5 samt 2002/03:MJ489 yrkande 5.

*Reservation 6 (m)*

*Reservation 7 (kd)*

*Reservation 8 (c)*

*Reservation 9 (mp)*

## 3. Åkerinäringsen

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk222, 2002/03:Sk260 yrkande 1, 2002/03:Sk329, 2002/03:Sk383 yrkande 10 och 2002/03:Sk414 yrkande 2.

*Reservation 10 (m)*

*Reservation 11 (kd)*

## 4. Fossila drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk226, 2002/03:Sk254 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk259, 2002/03:Sk286 yrkandena 1-3, 2002/03:Sk301 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk385, 2002/03:T462 yrkande 8 och 2002/03:MJ429 yrkande 11.

*Reservation 12 (m)*

*Reservation 13 (kd)*

**5. Alternativa drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk262, 2002/03:Sk265, 2002/03:Sk267, 2002/03:Sk350 yrkande 3, 2002/03:Sk355, 2002/03:Sk389, 2002/03:Sk409, 2002/03:T466 yrkande 31, 2002/03:MJ377 yrkandena 3 och 5 samt 2002/03:MJ432 yrkande 1.

*Reservation 14 (m)*

*Reservation 15 (kd)*

*Reservation 16 (c)*

*Reservation 17 (mp)*

**6. Fordonsskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk350 yrkandena 2 och 4, 2002/03:Sk366, 2002/03:T461 yrkande 1, 2002/03:T465 yrkande 1 och 2002/03:T467 yrkande 1.

*Reservation 18 (kd)*

*Reservation 19 (mp)*

**7. Differentierad drivmedels- och fordonsskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk218, 2002/03:Sk242, 2002/03:Sk302, 2002/03:Sk306, 2002/03:Sk337, 2002/03:Sk339, 2002/03:Sk358 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk381 yrkandena 1 och 2 samt 2002/03:N393 yrkande 7.

*Reservation 20 (kd)*

**8. Alkoholbeskattning**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk213, 2002/03:Sk227, 2002/03:Sk278 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk311, 2002/03:Sk368, 2002/03:So27, 2002/03:So455 yrkande 3 och 2002/03:So517 yrkande 3.

*Reservation 21 (m)*

**9. Privatinförsel av alkohol och tobak**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk319, 2002/03:So442 yrkande 8 och 2002/03:So455 yrkande 4.

**10. Försäljning i flygplatsernas taxfreebutiker**

Riksdagen avslår motion 2002/03:Sk377.

*Reservation 22 (m)*

**11. Beskattning av dagspress och veckopress**

Riksdagen avslår motion 2002/03:Fi286 yrkande 32.

**12. Avfallsskatt m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk307, 2002/03:Sk356, 2002/03:MJ270 yrkande 2 och 2002/03:MJ312 yrkande 5.

### **13. Naturgrusskatt**

Riksdagen avslår motion 2002/03:Sk236.

*Reservation 23 (m)*

### **14. Skatt på spel**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:Sk390, 2002/03:MJ267 yrkande 2 och 2002/03:Kr229 yrkande 1.

Stockholm den 25 mars 2003

På skatteutskottets vägnar

*Arne Kjörnsberg*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Arne Kjörnsberg (s), Anna Grönlund (fp), Lennart Hedquist (m), Per Erik Granström (s), Ulla Wester (s), Marie Engström (v), Per-Olof Svensson (s), Anne-Marie Pålsson (m), Lennart Axelsson (s), Gunnar Andrén (fp), Roger Karlsson (c), Inger Nordlander (s), Ulf Sjösten (m), Catharina Bråkenhielm (s), Barbro Feltzing (mp), Lars Gustafsson (kd) och Britta Rådström (s).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Riksdagen har under höstens behandling av statsbudgeten för år 2003 ställt sig bakom de förslag om förändringar på skatteområdet, bl.a. avseende punktskatter, som lagts fram i budgetpropositionen och i en motion av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Riksdagen beslutade bl.a. om en grön skatteväxling med en omslutning på 3 miljarder kronor som innebar en sänkning av inkomstskatten för låg- och medelinkomsttagare finansierad genom höjningar av koldioxidskatten, elskatten, avfallsskatten och naturgrus-skatten. Härvid avslogs de förslag som Moderata samlingspartiet, Folkpartiet liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet lagt fram i sina respektive budgetalternativ för 2003 (prop. 2002/03:1 Förslag till statsbudget, finansplan m.m., bet. 2002/03:FiU1).

I detta betänkande behandlar utskottet de motionsyrkanden angående punktskatter, dvs. främst frågor om skatt på energi, vägtrafik, alkohol, avfall, naturgrus och spel, som väckts under den allmänna motionstiden hösten 2002, men som inte behandlats i anslutning till höstens budgetberedning.

Socialutskottet (ytr. 2002/03:SoU2y) har yttrat sig över de flesta alkoholrelaterade motionerna och i samband därmed till skatteutskottet överlämnat en motion, 2002/03:So27, som väckts med anledning proposition 2002/03:35 Mål för folkhälsan. Motionen behandlas i detta betänkande och återges jämte övriga behandlade motionsyrkanden i *bilaga 1*. Socialutskottets yttrande återges i *bilaga 2*.

# Utskottets överväganden

## Energibeskattnings, allmänt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslagen om energiskattesystemets utformning, den gröna skatteväxlingens regionala effekter, kärnkraftverkens effektskatt, skatten på el, hotell- och restaurangnäringens energiskatter, gemensam miniminivå för koldioxidskatt i EU, EU:s beslutsordning i fråga om miljöskatter, en internationell överenskommelse om minimiavgifter på koldioxidutsläpp vid transporter som inkluderar flygbränsle och, slutligen, kraftvärmens konkurrensvillkor.

Jämför reservationerna 1 (m), 2 (fp), 3 (kd), 4 (c) och 5 (mp).

### Utredningar m.m.

En offentlig utredning, Skatteväxlingskommittén (Fi 1994:04), granskade idén om en grön skatteväxling och redovisade sina slutsatser i januari 1997 i betänkandet (SOU 1997:11) Skatter, miljö och sysselsättning. Kommittén presenterade bl.a. en modell för hur energiskattesystemet kunde reformeras i syfte att göra det mer överskådligt och stabilt samtidigt som miljörelateringen ökade.

Finansdepartementets analysarbete beträffande Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell presenterades i december 2000 i departementspromemorian (Ds 2000:73) Utvärdering av Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell.

I budgetpropositionen för 2001 drogs riktlinjerna upp för en stegvis reformering av energiskattestrukturen med utgångspunkt i Skatteväxlingskommitténs principskiss (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1). Budgetpropositionen godkändes av riksdagen. Det samlade skatteuttaget från energi- och koldioxidskatterna skall enligt riksdagens beslut omfördelas med en ökad tyngd för koldioxidskatterna. Energiskatternas fiskala karaktär renodlas och skatteuttaget för olika energislag skall avspegla energiinnehållet. På sikt breddas basen för energiskatten genom att biobränslen inkluderas. Koldioxidskatten höjs utöver vad som följer av den intäktsneutrala omfördelningen från energiskatt till koldioxidskatt. Samtidigt bibehålls det reducerade skatteuttaget för de konkurrensutsatta sektorerna. Alternativa avgränsningar av det konkurrensutsatta området utreds. Vid produktion av el och värme eftersträvas en likformig beskattning med uttag enbart av koldioxidskatt för direkt och indirekt konkurrensutsatta sektorer. Likformigheten främjar en rationell användning av resurser och bidrar till stabila skatteintäkter. Det lägre skatteuttaget vid produktion av värme balanseras med införande av en konsumtionsskatt på värme. Elproduktionens konkurrenssituation beaktas vid valet av skattenivå. I



sammanhanget bör även utvecklingen av gröna certifikat beaktas. En särskild trafik- och miljöskattekomponent bryts ut ur energiskatten för drivmedel för att miljöeffekter utöver utsläppseffekter, t.ex. trängsel och förslitning av vägnätet, skall beaktas på ett tydligt sätt.

*Skattenedsättningskommittén* (Fi 2001:09) tillsattes i april 2001 för översyn av reglerna för nedsättning av skatt på energi som förbrukas för uppvärmning och drift av stationära motorer inom sektorer som är utsatta för internationell konkurrens (dir. 2001:29). Utredningen skall analysera och föreslå lämpliga kriterier för vad som bör anses vara konkurrensutsatt verksamhet och i vad mån detta bör motivera energiskattelättnader. Utredningen skall också utreda förutsättningarna för en annan avgränsning av området för energiskattenedsättning än vad som gäller i dag. Effekterna av olika avgränsningar mot andra sektorer, t.ex. tjänstesektorn, samt el- och värmeproduktionen skall analyseras. Utredningen beräknas avsluta sitt arbete den 31 mars 2003.

*Vägrafikskatteutredningen* (Fi 2001:08) tillsattes i april 2001 för översyn av vägrafikbeskattningens utformning. Översynen (dir. 2001:12) skall framföra allt beakta miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. Utredaren skall analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt. Utredaren skall även se över uttaget av fordonsskatt. En särskild uppgift är att klarlägga om det är möjligt att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp. Vidare skall beskattningen av dieselolja för privatbilism, yrkesmässig trafik och arbetsmaskiner utredas. En allmän översyn skall göras av fordonsskattelagen och fordonsskatteförordningen i syfte att förenkla och anpassa regelverkens terminologi. Slutligen skall följderna av ett upphävande av lagen om saluvagnsskatt och förordningen om uppörd av saluvagnsskatt m.m. analyseras och möjligheten att föra in dessa bestämmelser i fordonsskattelagen eller dess förordning prövas.

Utredningen skall vidare (dir. 2002:26) analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitik. Utredningen skall också analysera pågående lagstiftningsarbete i Europa och utvecklingen av införda och planerade kilometerskattesystem.

Översynen av beskattningen av arbetsmaskiner liksom de delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation skall redovisas med förtur. Detsamma gäller beträffande skattelättnad för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp och slutsatser avseende en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen. Utredningen skall lämna sitt slutbetänkande senast den 31 december 2003.

*Delegationen (2001:08) om ett system och regelverk för Kyotoprotokollets flexibla mekanismer*, dvs. handel med utsläppsrätter samt de två projektbaserade mekanismerna gemensamt genomförande och mekanismen för ren

utveckling tillsattes i juli 2001. Utredningen beräknas avsluta sitt arbete senast den 31 december 2004.

### *EG-direktiv m.m.*

I EU finns tre olika direktiv som rör punktskatter på mineraloljor. Regler om förfarandet vid beskattningen av de harmoniserade varuslagen finns främst i cirkulationsdirektivet (92/12/EEG). Mineraloljedirektivet (92/81/EEG) reglerar skattstrukturen, och i skattesatsdirektivet (92/82/EEG) fastläggs minimiskattesatser för mineraloljor.

Av mineraloljedirektivet följer att alla mineraloljor som används för uppvärmning eller som motorbränsle skall beskattas. För motorbränslen gäller dessutom att alla bränslen, alltså även bibränslen, som används som drivmedel skall beskattas. Skatten skall i dessa fall betalas med de skattebelopp som gäller för motsvarande mineraloljeprodukt, vanligen dieselolja eller bensin. Mineraloljor som används för andra ändamål än uppvärmning eller motordrift skall vara befriade från punktskatter. Vidare gäller att medlemsstaterna inte får beskatta mineraloljor som används för kommersiell flyg- och fartygstrafik.

Mineraloljedirektivet ger medlemsstaterna möjlighet (artikel 8.2 ) att tillämpa full eller partiell skattebefrielse för mineraloljor som används i följande fall:

- för framställning av el samt i kraftvärmeverk,
- för inlandsjöfart (ej fritidsfartyg),
- för pilotprojekt för utveckling av miljövänliga produkter (t.ex. bi-bränslen),
- passagerartransporter och godsbefordran på järnväg,
- för tillverkning, utveckling, testning och underhåll av luftfartyg och fartyg,
- inom jordbruks-, trädgårds- och skogsbruksnäringarna samt vid odling av insjöfisk,
- i samband med muddring i farbara vattenleder och hamnar.

Medlemsländerna kan vidare hos rådet begära tillåtelse att tillämpa ytterligare undantag i form av skattebefrielse eller skattenedsättning enligt ett särskilt förfarande som fastställts i artikel 8.4 i direktivet, s.k. 8.4-undantag. Sverige har sex sådana undantag:

- skattenedsättning på oljor för industriellt bruk och energiintensiva företag,
- skattereduktion för dieselbränsle i enlighet med indelning i miljöklasser,
- differentiering av skatten på blyfri bensin efter miljöklasser,
- skattefrihet på bränsle för privat luftfart,
- skattefrihet på biologiskt framställd metan och andra avfallsgaser samt
- sänkt skatt på alkylatbensin.

Inom EU pågår sedan mars 1997 arbetet med ett ramdirektiv om energibeskattnings KOM(97) 30 som innebär en samlad beskattning av alla energiprodukter och inte bara mineraloljor. Förslaget innebär höjda minimiskattesatser men samtidigt ökad flexibilitet för medlemsstaterna vad gäller möjligheten till

differentiering utifrån bränslets miljöegenskaper. Målsättningen är att alla energiprodukter skall omfattas av en positiv skattesats, således även bio-bränslen. Enligt kommissionens förslag skall kommersiellt flygbränsle undantas från beskattning så länge sådana produkter inte beskattas enligt ett internationellt åtagande. Undantaget kan begränsas till jetbränsle (flygfotogen).

Den svenska lagstiftningen om beskattning av el och bränslen finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Genom lagen har en anpassning skett till de regler som gäller inom EU för beskattning av mineraloljor. Skattebeloppet utgörs av energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt. Koldioxidskatten och svavelskatten beräknas utifrån kolinnehållet respektive svavelinnehållet medan energiskatten utgår med bestämda belopp per vikt eller volym. Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på bensin, eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, gasol, metan, naturgas, kolbränslen och petroleumkoks. Den allmänna principen är att skatt tas ut om bränslet används till uppvärmning eller motor-drift. Energiskatt och koldioxidskatt tas även ut på icke fossila bränslen som används som drivmedel.

Energiskatten på bensin är differentierad i tre nivåer, två nivåer för s.k. blyfri bensin och en nivå för annan bensin. Den blyfria bensinen är indelad i två miljöklasser.

Eldningsolja, dieselbrännolja och fotogen m.m. är indelade i märkt respektive omärkt olja. Den högbeskattade, ofärgade dieseloljan skall användas vid fordonsdrift och är indelad i tre miljöklasser.

Energiskatt på el utgår med reducerade belopp i vissa kommuner i Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs och Västernorrlands län samt i samtliga kommuner i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Skattelättnader gäller vidare i form av att ingen energiskatt och en reducerad koldioxidskatt betalas för fossila bränslen som används för uppvärmning och drift av stationära motorer vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet eller i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet (inklusive växthusnäringen). Det innebär att dessa sektorer betalar en fast procentuell andel av den koldioxidskatt som gäller för övriga sektorer, dvs. andra näringsgrenar och hushållssektorn. Andelen är för närvarande 25 %. Ingen energiskatt betalas heller på den el som förbrukas i de skattenedsatta sektorerna. Begreppet "tillverkningsprocess i industriell verksamhet" definieras utifrån den officiella statistik som används för näringsgrensindelning (SNI).

Utöver dessa generella skattelättnader kan företag med stor energiförbrukning erhålla viss ytterligare nedsättning av koldioxidskatten. Om den koldioxidskatt som belastar ett företag inom de angivna näringarna överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet, sätts skatten ned så att endast 24 % av den överstigande skattebelastningen återstår. EG:s minimiskattesatser på mineralolja får dock inte underskridas (0,8-procentsregeln).

Det finns även en annan möjlighet till nedsättning av koldioxidskatten på kol och naturgas (1,2-procentsregeln). Regeln kan bara tillämpas av företag

som framställer produkter av andra mineraliska ämnen än metaller, dvs. cement-, kalk-, sten- och glasindustrin. Skatten begränsas till högst 1,2 % av de framställda produkternas försäljningsvärde. Regeln är tidsbegränsad till den 1 januari 2004 och förlängdes senast genom budgetpropositionen för 2003, (yttr. 2002/03:SkU1y, bet. 2002/03:FiU1).

Regeringen har i januari 2003 överlämnat proposition 2002/03:40 Elcertifikat för att främja förnybara energikällor. Förslaget bygger på betänkande (SOU 2001:77) Handel med elcertifikat. Certifikatberättigade elproduktionsanläggningar är vindkraft, solenergi, geotermisk energi, vissa biobränslen, vågenergi och vattenkraft (under vissa förutsättningar). Avsikten är att den nya lagen om elcertifikatsystem skall träda i kraft den 1 maj 2003.

### *Motioner*

I *motion Sk288 av Agneta Ringman m.fl. (s)* begärs ett tillkännagivande om skattesystemet som ett instrument i den svenska energipolitiken. Enligt motionen är möjligheten att tillvarata varmvatten vid värmekraftverk för att höja verkningsgraden och skona miljön ett exempel på områden där skattesystemet kan vara ett instrument i energipolitiken.

I *motion Sk400 av Rune Berglund m.fl. (s)* framhålls att budgetpropositionens förslag om höjd skatt på el i utbyte mot en generell höjning av grundavdraget innebär att kostnaden i högre grad får bäras av människor i landets norra delar där klimatet är kallare. Det är viktigt att den skillnad i pris på el mellan norr och söder som gäller i dag bibehålls även vid en skatteväxling, säger motionärerna.

I *motion Sk413 av Sören Wibe och Karl Gustav Abramsson (s)* föreslås att regeringen bör utreda hur den skatteväxling riksdagen beslutat om kan fullföljas utan att de regionala skillnaderna ökar.

*Moderata samlingspartiet* framhåller i *kommittémotion Sk417 yrkande 7 av Lennart Hedquist m.fl. (m)* att inga fiskala energiskatter bör tas ut i produktionsledet. Sverige har en internationellt sett stor energikrävande industri sektor som drabbats hårt av produktionsskatterna på el, framhåller motionärerna. Enligt motionen (*yrkande 25*) behöver vidare energiskatterna för hotell- och restaurangbranschen ses över. Branschen får, enligt motionärerna, betala konsumentskatt på energi, medan livsmedelsindustrin betraktas som tillverkande enheter och har lägre skattetariff.

*Moderata samlingspartiet* anför vidare i *kommittémotion N301 yrkande 10 av Mikael Odenberg m.fl. (m)* att energiskattesystemet behöver reformeras. Produktionsskatter och subventioner, som utan miljöskäl försämrar energimarknadens funktionssätt, bör enligt motionen tas bort. Effektskatten på kärnkraftsel bör i avvaktan härpå omvandlas till energiskatt. Motionärerna framhåller vidare att enbart miljöstyrande skatter som har koppling till utsläpp av skadliga ämnen bör tas ut i produktionsledet medan rent fiskala skatter bör tas ut i konsumentledet. Eftersom elmarknaden i Norden är gemensam bör, enligt motionen, regeringen samordna principerna för energibeskattningen med de övriga nordiska länderna.

I *motion Sk204 av Carl-Axel Johansson (m)* anförts att det är motiverat att under mandatperioden sänka energibeskattningen för hotell- och restaurangnäringen till industrinivå.

I *motion Sk252 av Anita Sidén och Elisabeth Nyström (m)* begärs ett uttalande om att elskatten skall sänkas. Skatten har sedan 1996 höjts med mer än 100 %. Elmarknadens avreglering skulle, säger motionärerna vidare, ge konsumenterna lägre priser, men ingen avreglering hjälper mot höjda skatter. Den särskilda produktionsskatten på kärnkraftsel gynnar import av nedsmutsande kolkraft.

I *motion Sk266 av Catharina Elmsäter-Svärd (m)* föreslås att ett införande av en miljöklassning av eldningsoljor för uppvärmning bör utredas eller att någon liknande åtgärd vidtas. Syftet är att stimulera utveckling av oljor med bättre miljöegenskaper och som är framtagna på ett koldioxidneutralt vis. Samma motionär anför i *motion Sk268* att villkoren för hotell- och restaurangbranschen måste förbättras. Näringslivet måste likställas med industrin när det gäller bl.a. energibeskattningen. Även alkoholbeskattningen bör, enligt motionären, anpassas till den nya situation som EU-medlemskapet innebär.

I *motion Sk269 av Cristina Husmark Pehrsson och Jan-Evert Rådström (m)* föreslås att energibeskattningen för hotell- och restaurangbranschen skall ses över. Till skillnad från traditionell industriell verksamhet betalar hotell- och restaurangföretag samma energiskatt som gäller för hushåll. Det innebär, enligt motionärerna, att villkoren ser helt olika ut för verksamheter som ligger mycket nära varandra.

I *motion N262 yrkande 1 av Lars Lindblad m.fl. (m)* sägs att effektskatten på kärnkraftsel bör avvecklas. Skatten är ett hot mot långsiktiga investeringar i befintliga reaktorer, menar motionärerna. Skatten skall betalas oavsett om el produceras eller ej. Enbart Barsebäck 2 straffbeskattas med över 100 miljoner kronor per år. Det är ett misslyckande för energiskattesystemet som enbart gagnar utländsk kolkraft, framhåller motionärerna. I motionen anförslutligen (*yrkande 3*) att kraftvärme baserad på naturgas skulle kunna konkurrera ut kolkraften från elmarknaden förutsatt att kraftvärmens får bättre konkurrensvillkor.

Folkpartiet anser i *partimotion MJ315 yrkande 3 av Lars Leijonborg m.fl. (fp)* att EU måste ges ökad makt över klimatpolitiken och att en europeisk miniminivå för koldioxidskatt är ett första steg i den riktningen. Trots att samtliga partier säger sig förespråka en sådan åtgärd är Sverige, enligt motionärerna, i realiteten en bromskloss. Skälet är att socialdemokrater och moderater vägrar låta EU:s beslutsregler ändras så att beslut om miljöskatter kan fattas med majoritet, framhåller motionärerna. Härigenom kan det medlemsland som har lägst miljöambition stoppa en rationell klimatpolitik.

Kristdemokraterna anser i *kommittémotion N390 yrkande 6 av Maria Larsson m.fl. (kd)* att Energiskatteutredningen skall arbeta med inriktning mot ett energiskattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och hög elproduktion premieras medan produktion baserad på fossila bränslen beläggs med styrande miljöavgifter. Enligt motionen bör vidare (*yrkande 4*)

den pågående Energiskatteutredningen se över effektskatten på kärnkraftsel ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Skatten fungerar konkurrens-snedvridande och riskerar att göra kärnkraftsproducerad el olönsam, vilket leder till ökad import av fossilbaserad el. I samma motion (*yrkande 5*) föreslås också att förhandlingar bör upptas med Danmark och andra länder om att belägga kolkraftsel med miljöavgift vid import till Sverige. Kristdemokraterna anser vidare (*yrkande 16*) att EU bör bli mer handlingskraftigt på miljöområdet och att beslut om miljöavgifter skall kunna tas med kvalificerad majoritet. Enligt motionen slutligen (*yrkande 17*) krävs gemensamma europeiska åtgärder för att sänka koldioxidutsläppen, och ett effektivt sätt vore att i EU lagstifta om miniminivåer för koldioxidavgifter.

*Kristdemokraterna föreslår i kommittémotion U239 yrkande 6 av Holger Gustafsson m.fl. (kd)* att regeringen bör utreda möjligheten att träffa en internationell överenskommelse om koldioxidavgift på transporter och att flygbränsle bör ingå i en sådan överenskommelse. I motionen betonas att ett miljömässigt hållbart handelssystem måste ha incitament för effektiva och miljövänliga transporter.

I *motion Sk335 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd)* sägs att regeringen skyndsamt bör utreda en avveckling av effektskatten på kärnkraftsel.

*Centerpartiet* anför i *partimotionerna Fi286 yrkande 24 och MJ428 yrkande 13 av Maud Olofsson m.fl. (c)* att ett väl fungerande system för handel med utsläppsrättigheter, på ett bättre sätt än laborerande med skattesatser, kan använda marknadsekonomins dynamik i miljöns tjänst. En skatteväxling måste, framhåller motionärerna, utformas så att en framtida handel med utsläppsrättigheter underlättas. Regeringen och samarbetspartierna har inte klarat av detta utan förstärkt skillnaden i miljöbeskattning mellan hushåll och industri. Centerpartiets budgetalternativ innebär, enligt motionen, ett steg i riktning mot att jämna ut skillnaden i miljöbeskattning mellan hushåll och industri.

*Centerpartiet* anför slutligen i *partimotion U326 yrkande 9 av Maud Olofsson m.fl. (c)* att en starkare miljöpolitik kräver att beslut om miljöskatter i EU kan tas med majoritetsbeslut.

I *motion Sk370 av Claes Västerteg (c)* sägs att hotell- och restaurangnäringen bör ges samma villkor som övrig tillverkningsindustri i fråga om energibeskattnings.

I *motion Sk404 av Sven Bergström och Ingegerd Saarinen (c, mp)* påtalas behovet av att koldioxidskatten på bränslen justeras så att den åter blir strikt proportionell mot kolinnehållet. En korrekt koldioxidskatt kommer, enligt motionen, att tydligare styra användningen mot mer koldioxideffektiva alternativ.

I *motion Sk408 av Åsa Domeij m.fl. (mp, fp, kd, c)* föreslås att Sverige inom EU skall vara pådrivande för att det införs en miniminivå för koldioxidskatt. Enligt motionärerna kan detta utgöra ett värdefullt komplement till handel med utsläppsrättigheter eller vara ett alternativ i avvaktan på ett effektivt system för handel med utsläppsrättigheter.

I motion N271 yrkande 2 av Yvonne Andersson och Anna Lindgren (kd, m) anförs att effektskatten på kärnkraftsel behöver ses över för att fastställa hur den kan avvecklas.

I motion U324 yrkande 14 av Ulf Holm m.fl. (mp) anförs att regeringen i EU bör verka för en plan för att underlätta användandet av miljörelaterade skatter bl.a. genom gemensamma miniminivåer för energi- och koldioxidskatter.

### *Utskottets ställningstagande*

Riksdagen har ställt sig bakom den strategi för en successivt ökad miljörelatering av skattesystemet genom grön skatteväxling som presenterades i budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1). Grunden för strategin är att höjda skatter på energi- och miljöområdet växlas mot sänkta skatter på arbete. Det främsta syftet med skatteväxlingen är att bidra till att fastställda miljömål uppnås genom en ökad miljöstyrning via skattesystemet. Genom miljöskatter sätter man ett pris på miljön, och det blir dyrare att släppa ut föroreningar. Härigenom får hushållen ekonomiska motiv att välja en mer miljövänlig och resurssnål livsstil medan företagen stimuleras att utveckla en mer miljövänlig teknik. En grön skatteväxling innebär inte en höjning av det totala skatteuttaget då höjningar av de miljörelaterade skatterna balanseras av sänkningar av skatterna på arbete.

Skatteväxlingsstrategin beräknas under en tioårsperiod omfatta sammanlagt 30 miljarder kronor. Under inledningsåren 2001 och 2002 var den totala omslutningen drygt 5 miljarder kronor. Inriktningen 2001 var att ge koldioxidskatten en ökad tyngd i förhållande till energiskatten. Skattehöjningarna på energiområdet koncentrerades till fossila bränslen för uppvärmning, till elförbrukning och till dieselolja. Dessa höjningar växlades mot höjda grundavdrag för löntagare och pensionärer och sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter för egenföretagare. Skatteväxlingen 2002 bestod av höjda grundavdrag i inkomstskatten, höjd koldioxidskatt på bränslen för uppvärmning, höjd energiskatt på el samt höjd avfallsskatt.

Riksdagen har vidare i samband med den gångna höstens budgetbehandling godtagit det tredje steget i skatteväxlingen som för 2003 innebär en skatteväxling på 3 miljarder kronor. Skatteväxlingen bestod av en sänkt inkomstskatt för låg- och medelinkomsttagare finansierad med höjningar av koldioxidskatten, elskatten, avfallsskatten och naturgrusskatten (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1).

En reformering av energiskattesystemet utgör en central del av en grön skatteväxling, och Skatteväxlingskommitténs principskiss utgör utgångspunkten för reformarbetet. Utredningar har initierats i fråga om utformningen av nedsättningsreglerna för tillverkningsindustrin, växthusnäringen samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna, vägtrafikbeskattningen och i fråga om övriga miljörelaterade skatter. Dessutom görs analyser av alternativa ekonomiska styrmedel. Det gäller bl.a. handel med utsläppskvoter. Ett förslag om ett system för handel med förnybar el med hjälp av s.k. gröna

certifikat har nyligen lämnats till riksdagen. Ytterligare styrmedel som studeras vid sidan av skatter är driftsbidrag och investeringsbidrag.

Riksdagen antog slutligen våren 2002 riktlinjer för energipolitiken (prop. 2001/02:143, bet. 2001/02:NU17).

De motioner som behandlas i avsnittet rör bl.a. frågor om energiskattesystemets utformning, den gröna skatteväxlingen och dess regionala effekter, kärnkraftverkens effektskatt och skatten på el, hotell- och restaurangnäringens energiskatter, gemensam miniminivå för koldioxidskatt inom EU, EU:s beslutsordning i fråga om miljöskatter samt kraftvärmebeskattningen. Utskottet anser att ifrågakarande motioner i allt väsentligt rör frågor som riksdagen redan tagit ställning till eller som omfattas av överväganden i olika utredningar. Utskottet begränsar sig därför till följande kommentarer.

När det först gäller energiskattesystemets utformning har förslag med olika inriktning väckts i motionerna Sk266, Sk400, Sk404, Sk413, Sk417 yrkande 7, Fi286 yrkande 24, N301 yrkande 10, N390 yrkandena 5 och 6 samt MJ428 yrkande 13.

I fråga om motion Sk266 och en miljöklassning av eldningsoljor för uppvärmning konstaterar utskottet att det för närvarande inte finns något sådant miljöklasssystem. Däremot utgår svavelskatt som verkar miljöstyrande. I det av riksdagen godkända betänkande 2001/02:MJU10 ansåg miljö- och jordbruksutskottet att en ökad miljöanpassning av eldningsoljor var önskvärd och förutsatte att regeringen verkade för detta utan särskilt tillkännagivande från riksdagens sida. Utskottet har ingen annan uppfattning i frågan än miljö- och jordbruksutskottet.

Beträffande motion Sk417 yrkande 7 och frågan om energiskatterna i den energikrävande industrisektorn vill utskottet erinra om att ingen energiskatt betalas på den el som förbrukas inom tillverkningsindustrin.

Frågan i motion N301 yrkande 10 delvis där det talas om en avveckling av produktionsskatterna i energiskattesystemet har utskottet behandlat under flera år. Utskottet vidhåller att dagens svenska energibesättning i huvudsak är utformad som konsumtionsskatt. Kvarvarande rester av en produktionsskatt på el finns endast i form av den effektskatt som tas ut på kärnkraftverk.

Förslaget i motion N390 yrkande 5 om att belägga dansk kolkraftel med miljöavgift vid import till Sverige anser utskottet knappast vara genomförbart. Utskottet är övertygat om att elproduktion som inte är miljövänlig kommer att bli dyrare och därmed mindre konkurrenskraftig i samband med att staterna skall minska utsläppen av koldioxid för att säkerställa åtagandena under Kyotoprotokollet. Danmark skall inom ramen för EU:s interna bördefördelning minska sina utsläpp av drivhusgaser med 21 % jämfört med 1990 års nivå. Enligt den danska genomförandeplanen kommer danska kolkraftverk att kunna exportera el endast om de köper kvoter som uppväger utsläppen.

När det gäller förslaget i motionerna Fi286 yrkande 24 och MJ428 yrkande 13 om en utjämning av miljöbesättning mellan hushåll och industri anser utskottet att resultatet av Skattenedsättningskommitténs arbete bör avvaktas.



Vad sedan gäller frågan om den gröna skatteväxlingen och dess regionala effekter, som tas upp i de två motionerna Sk400 och Sk413, har utskottet tagit del av uppgifter om att höjda koldioxidskatter i allmänhet skulle belasta glesbygdabor hårdare än tätortsbor. Utskottet utgår från att det är en fråga som är uppmärksammas i Regeringskansliet. När det gäller el försöker staten kompensera elkonsumenter i områden med kallare klimat. Energiskatt på el utgår därför med reducerade belopp i vissa kommuner i Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs och Västernorrlands län samt i samtliga kommuner i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Fordonsskatten på personbilar som ägs av boende i vissa glesbygdskommuner är nedsatt sedan 1980.

Utskottet tar här efter upp frågan om skatten på el och kärnkraftverkens effektskatt som berörs i motionerna Sk252, Sk335, N262 yrkande 1, N271 yrkande 2, N301 yrkande 10 delvis och N390 yrkande 4. Riksdagen har i samband med den gångna höstens budgetberedning tagit ställning till skatten på el. Förslaget i motion Sk252 om en skattesänkning på el är därför inaktuellt. Vid budgetberedningen avslög riksdagen vidare förslag från Moderata samlingspartiet om att sänka skatten på kärnkraftverk samt att omvandla effektskatten till en skatt på producerad energi. Utskottet är nu inte berett att föreslå riksdagen en avveckling av effektskatten eller en utredning om skattens avveckling. När det gäller valet av beskattningsmetod för kärnkraftverk genomfördes en omläggning från en produktionsskatt till nuvarande effektskatt under år 2000 för att på det sättet minska risken för snedvridningar inom elproduktionssystemet, och utskottet finner ingen anledning att föreslå riksdagen en återgång till den tidigare beskattningstekniken. Utskottet vill också erinra om att Skattenedsättningskommittén skall analysera avgränsningen av det nuvarande området för energiskattenedsättning mot andra sektorer, bl.a. mot elproduktionen.

Med anledning av vad som sägs i motion N262 yrkande 1 om att effektskatten skall betalas oavsett om el produceras eller ej vill utskottet påpeka att reglerna medger skatteavdrag om en reaktor varit ur drift mer än 90 dygn.

Vad sedan gäller hotell- och restaurangnäringens energiskatter som uppmärksammas i motionerna Sk204, Sk268, Sk269, Sk417 yrkande 25 och Sk370 konstaterar utskottet att Skattenedsättningskommittén skall se över avgränsningen av det nuvarande området för energiskattenedsättning mot andra sektorer, t.ex. tjänstesektorn. Utskottet anser att kommitténs arbete inte bör föregripas.

Utskottet övergår här efter till de motioner som rör EU-samarbetet och frågor om bl.a. en gemensam miniminivå för koldioxidskatt i EU, att miljöskatter skall kunna beslutas med kvalificerad majoritet i rådet och om en internationell överenskommelse om minimiavgifter på koldioxidutsläpp som inkluderar flygbränsle. Dessa frågor tas upp i motionerna Sk408, MJ315 yrkande 3, N390 yrkandena 16 och 17, U239 yrkande 6, U326 yrkande 9 och U324 yrkande 14.

Som utskottet de senaste åren har redovisat har Sverige i EU verkat för att gemensamma minimiskatter skall införas också på naturgas och kol. Sverige

har tillsammans med andra länder sökt få till stånd en lösning som innebär att nuvarande mineraloljedirektiv byggs ut till ett energiskattedirektiv. Dessa ansträngningar ledde till att kommissionen i mars 1997 föreslog ett ramdirektiv om energibesättning där skattebasen utvidgas till samtliga energiprodukter. Förslaget innebär höjda minimiskattesatser och samtidigt en ökad flexibilitet för medlemsstaterna i förhållande till det nuvarande mineraloljedirektivet, vad gäller möjligheterna till differentiering utifrån bränslets miljöegenskaper. Sverige har kraftfullt stött arbetet med ett ramdirektiv på energiskatteområdet och lyckades under sitt ordförandeskap driva frågan vidare. Det nuvarande ordförandeskapslandet har tagit upp frågan vid möte i Ekofinrådet den 18 februari 2003.

Enligt mineraloljedirektivet får medlemsstaterna inte beskatta mineraloljor som används för bl.a. kommersiell flygtrafik. Undantaget för flygbränsle finns också med i kommissionens förslag till energiskattedirektiv. Under arbetet med direktivförslaget har rådet och kommissionen deklarerat att av rent principiella skäl och av hänsyn till skattesystemets enhetlighet borde bränsle för kommersiell luftfart beskattas på samma sätt som allt annat bränsle. Rådet och kommissionen anser dock att frågan om konkurrens med tredje land måste beaktas och att man bör undvika all snedvridning av konkurrensen med socioekonomiska återverkningar. En lämplig strategi enligt rådet och kommissionen är att fortsätta diskussionen i frågan med International Civil Aviation Organization (ICAO) och att när beskattning av flygbränsle blir tillåten internationellt besluta att upphäva undantaget i energiskattedirektivet. Utskottet anser att förslaget i motion U239 inte bör bli föremål för något tillkännagivande från riksdagens sida.

Frågan om utvidgad användning av kvalificerad majoritet i rådet var aktuell vid regeringskonferensen i Nice i december 2000. Konferensen beslöt att enhällighet även i fortsättningen skall gälla alla bestämmelser i fördraget som rör beskattning. Beslutet överensstämmer med den svenska inställningen. Även utskottet anser att den nuvarande ordningen för att fatta beslut i skattefrågor i EU är den som långsiktigt gynnar svenska intressen och att riksdagen inte bör uttala sig i någon annan riktning. Det kan i detta sammanhang framhållas att Amsterdamfördraget innebar att miljöfrågorna fick en ökad tyngd inom EU:s målformuleringar och att formerna för beslut om åtgärder för att uppnå miljömålen ändrades. Europaparlamentet har fått en större roll i lagstiftningsarbetet. Fördraget innebar också att området för beslut med kvalificerad majoritet utsträcktes till nya områden.

När det till sist gäller frågan om bättre konkurrensvillkor för kraftvärme, som berörs i motion N262 yrkande 3, erinrar utskottet om att frågan om att förbättra kraftvärmens konkurrenskraft var aktuell vid den senaste budgetberedningen (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1). Regeringen föreslog en temporär omläggning av kraftvärmebeskattningen i avvaktan på Skattned-sättningskommitténs översyn. Enligt förslaget skall en övergång ske till industrieskattning av kraftvärmeverken, vilket kommer att stimulera denna produktionsform. Skatteutskottet ställde sig i yttrande till finansutskottet bakom

förslaget men ansåg att erforderliga besked från kommissionen borde avvaktas innan ärendet förelades riksdagen. Riksdagen följde utskottet.

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

## Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslagen om sänkta skatter på bränslen och drivmedel, om skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel, om att avveckla 0,8-procentsregeln och om att slopa gränsen på 1 000 kr för att få tillbaka skatt på el och eldningsolja.

Jämför reservationerna 6 (m), 7 (kd), 8 (c) och 9 (mp).

### Gällande bestämmelser

Sedan den 1 juli 2000 omfattas jordbrukssektorn av samma skattelättnader som tillverkningsindustrin vid förbrukning av el och bränslen. På bränslen som används för uppvärmning och drift av stationära motorer vid yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet (inklusive växt-husnäringen) utgår således ingen energiskatt, och en reducerad koldioxidskatt motsvarande 25 % av den generella nivån tas ut. De reducerade skattesatserna gäller dock inte för alla typer av bränslen och inte för bränslen som förbrukas för drift av motordrivna fordon. Ingen energiskatt betalas heller på el som förbrukas i dessa sektorer.

Företag med stor energiförbrukning kan få viss ytterligare nedsättning av koldioxidskatten. Om den koldioxidskatt som belastar ett företag överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet sätts skatten ned så att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 % av det överskjutande skattebeloppet för bränslet (0,8-procentsregeln). EG-rätten innehåller dock minimiskattesatser som inte får underskridas.

Skatterna på bekämpningsmedel och gödselmedel infördes båda 1984. Basen för uttag av gödselmedelsavgift var från början innehållet av kväve och fosfor i handelsgödsel. År 1994 slopades avgiften på fosfor. I stället infördes avgift på kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel. Gödselmedelsskatten är 1:80 kr för varje helt kilo kväve, förutsatt att andelen kväve i medlet är minst 2 %, och 30 kr för varje helt gram kadmium i gödselmedel, till den del kadmiuminnehållet överstiger fem gram per ton fosfor. Bekämpningsmedelsskatten är 20 kr för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet.

### Motionerna

*Moderata samlingspartiet* anför i *kommittémotion MJ268 yrkande 6 av Per Westerberg m.fl. (m)* att det är beklagligt att regeringen inte föreslagit sänkt

dieselskatt på jordbrukets arbetsmaskiner. Skatten är kraftigt betungande och konkurrenshämmande, även för trädgårdsodlingen. Jordbrukets och trädgårdsnäringsens produktionskatter måste ses i ett sammanhang där växthusodlingens fossila bränsleanvändning ingår och stäms av efter konkurrensituationen.

*Moderata samlingspartiet* anför vidare i *kommittémotion N304 yrkande 5 av Mikael Odenberg m.fl. (m)* att de areella näringarna måste få möjlighet att konkurrera på likvärdiga villkor med övriga EU-länder. Bland annat måste skatterna på produktionsmedel som diesel och handelsgödsel sänkas.

I *motion Sk260 yrkande 2 av Patrik Norinder (m)* anføres att svenskt jord- och skogsbruk har produktionskatter på en nivå som ger betydande konkurrensnackdelar. Dieselskatten behöver sänkas till en med omvärlden jämförbar nivå.

I *motion Sk316 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)* anføres att dieselskatten måste sänkas till 53 öre per liter för jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner.

I *motion Sk332 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)* begärs att skatten på handelsgödsel skall avskaffas utan krångliga återföringsmodeller.

I *motion MJ429 yrkandena 2 och 5 av Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m)* anføres att jordbrukets produktionskatter bör sänkas så att näringen kan konkurrera på lika villkor i EU. Motionärerna föreslår sänkt dieselskatt på arbetsmaskiner till 53 öre per liter och slopad kväveskatt på handelsgödsel.

*Kristdemokraterna* anför i *partimotion MJ424 yrkande 3 av Alf Svensson m.fl. (kd)* att Sverige i EU måste driva frågan om harmonisering av jordbrukets skatter och avgifter. Böndernas extra skatteryggsäck, bl.a. i form av hög dieselskatt, måste lyftas av så att företagaren kan konkurrera med omvärlden på lika villkor.

*Kristdemokraterna* vill vidare enligt samma *partimotion (yrkande 21)* avveckla koldioxidskatten för trädgårdsnäringen eller reducera den i nivå med konkurrentländernas skatt i avvaktan på ett nivåmässigt enhetligt beskattningssystem i EU. Man vill slutligen också avveckla 0,8-procentsregeln till förmån för ett generellt likformigt nedsättningssystem. Samma yrkande framställs i *motion Sk347 yrkande 1 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd)*.

I *motion MJ314 yrkande 1 av Birgitta Carlsson (c)* hemställer motionären att lantbrukare skall ges samma konkurrensvillkor som i övriga EU. Det innebär bl.a. sänkt dieselskatt för jord- och skogsbrukets maskiner. Motionären vill också slopa kväveskatten på handelsgödsel samt slopa gränsen på 1 000 kr för att få tillbaka skatt på el och eldningsolja.

*Miljöpartiet* anför i *partimotion MJ489 yrkande 5 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp)* att kvävebelastningen från jordbruket måste minska kraftigt genom en rad åtgärder. I motionen föreslås höjd miljöavgift på konstgödsel för att gynna ekologiskt lantbruk eftersom det i dag är lönsammare att använda konstgödsel än naturgödsel.

*Utskottets ställningstagande*

Motionärerna framför krav på sänkta skatter på bränslen och drivmedel och yrkanden med olika inriktning om skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel i jord- och skogsbruk samt trädgårdsnäringen. Härutöver framställs yrkanden om att avveckla 0,8-procentsregeln och om slopad gräns på 1 000 kr för att få tillbaka skatt på el och eldningsolja.

Riksdagen höjde fr.o.m. 1 januari 2003 koldioxidskatten på bränslen med 19 %. För bensin och dieselolja sänktes energiskattesatserna lika mycket som koldioxidskattesatserna höjdes. Härutöver skedde en uppräkningsförändring i konsumentprisindex (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1). Jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna (inklusive trädgårdsnäringen) kompensades genom att koldioxidskattelättnaden för bl.a. dessa näringar höjdes från 70 till 75 %. Riksdagen avtog i det sammanhanget oppositionens krav på bl.a. sänkt skatt på bensin och diesel.

Skattenedsättningskommittén (Fi 2001:09) skall se över utformningen av nedsättningssystemet för bl.a. jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna (inklusive trädgårdsnäringen). Översynen skall omfatta beskattningen av såväl fossila bränslen som el. Kommittén skall bl.a. utreda förutsättningarna för en annan avgränsning av området för energiskattenedsättning för de konkurrensutsatta sektorerna än vad som gäller i dag och särskilt beakta gränstytorna mot andra sektorer samt el- och värmeproduktionen. Konsekvenserna för de berörda verksamheterna när det gäller bl.a. deras konkurrenskraft skall analyseras. Utredningen beräknas avsluta sitt arbete den 31 mars 2003.

Beskattningen av dieselolja för jordbrukets arbetsmaskiner ses med förtur över av Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08). Utredningen har i en promemoria i februari 2002 i ett preliminärt ställningstagande ansett att om dieseloljebeskattningsnivån för arbetsmaskiner skall sänkas bör det ske till den s.k. uppvärmningsnivån, vilket skulle motsvara sänkt skatt med 62 öre per liter. Det slutliga ställningstagandet i frågan tas när utredningen utrett de grundläggande principerna för trafikbeskattningsnivån. Utredningen skall lämna sitt slutbetänkande senast den 31 december 2003.

För skatten på el gäller som huvudregel att återbetalningen sker på årsbasis, med möjlighet för företag med förbrukning i större omfattning att få återbetalning kvartalsvis. Vad gäller återbetalning av elskatt finns det en administrativ gräns som innebär att endast den del av skattebeloppet som överstiger 1 000 kr per år betalas tillbaka. Enligt utskottets mening har de regler som nu gäller för nedsättning av skatterna på eldningsolja och el utformats med industrin som förebild, och återbetalningsreglerna har med de anpassningar som krävs på grund av de annorlunda förutsättningarna en liknande utformning. Utskottet är inte berett att tillstyrka att dessa regler nu ändras.

Riksdagen har efter förslag i budgetpropositionen för 2002 beslutat om en återföring av skatten på bekämpningsmedel och handelsgödsel till jordbruksnäringen (vilken inbegriper växthusnäringen). Uppburen skatt på bekämpningsmedel och kväve i handelsgödsel återförs till jordbruket via ett särskilt

anslag. Huvuddelen av den återförda skatten används till åtgärder för att minska växtnäringens förluster från jordbruket och minska miljöriskerna inom växtskyddsområdet. En mindre del av beloppet återförs kollektivt till jordbruksnäringen för bl.a. informations-, utbildnings-, rådgivnings- och utvecklingsinsatser med syfte att främja hållbara produktionsmetoder. Skatten på bekämpningsmedel återförs kollektivt för forsknings- och utvecklingsinsatser med syfte att främja en hållbar utveckling inom jordbruket och trädgårdsnäringen.

En särskild utredare tillkallades i juni 2001 med uppgift att utvärdera skatterna på bekämpningsmedel och handelsgödsel. Utredningen (dir. 2001:55) skall dels analysera och bedöma skatternas påverkan på användningen, dels bedöma vilka effekter de har på miljön. I uppdraget ingår också att se över om skatterna bör förändras så att de fungerar som effektivare styrmedel på miljöområdet utan att kraven på kostnadseffektivitet eftersätts. Utredningen har i februari 2003 avgett slutbetänkandet (SOU 2003:9) Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel? Betänkandet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Av den lämnade redovisningen framgår att de frågor som aktualiserats i motionerna är föremål för utredning i olika sammanhang eller nyligen har prövats i riksdagen. Innan resultatet av utredningarna föreligger är det inte aktuellt med några sådana ändringar som motionärerna föreslår. Med det anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Vägtrafikbeskattning

### Åkerinäringen

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslagen om bl.a. sänkt skatt på diesel, införande av kilometerskatt, vinjettsystem för bussar och åtgärdsplan för åkerinäringen.

Jämför reservationerna 10 (m) och 11 (kd).

#### *Bakgrund*

Bindande minimiskattesatser för motorfordon finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer.

Sverige deltar sedan den 1 januari 1998 i det gemensamma vägavgiftssystem som Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland tidigare infört, det s.k. Eurovinjettsystemet (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7). Avgiften gäller för lastbilar och lastbilsekipage med en totalvikt på minst tolv ton. För dessa fordon har fordonsskatten sänkts. Betald vägavgift

ger rätt att trafikera vägarna i anslutna länder. Riksdagen beslöt hösten 2000 (bet. 2000/01:SkU11 och 2000/01:SkU13) att vägavgiften i enlighet med rådets direktiv 1999/62/EG skall differentieras efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon's motor uppfyller.

Tyskland har aviserat att man har för avsikt att lämna vägavgiftssamarbetet den 31 augusti 2003 och i stället införa en kilometerskatt (avståndsrelaterad skatt). Det pågår för närvarande en diskussion mellan samarbetsländerna huruvida det är möjligt att fortsätta samarbetet mellan de kvarvarande länderna och, om så är fallet, vilka förändringar som krävs. En samlad handlingsplan för åkerinäringen redovisades för riksdagen våren 2000 (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11). Regeringen konstaterade bl.a. att det är nödvändigt att intensiviera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring. I en debatt den 25 januari 2001 med anledning av interpellation 2000/01:170 uppgav näringsministern att arbetet med de olika åtgärderna i denna plan pågår i samarbete med företrädare för branschen.

Kommissionen har hösten 2001 lämnat en vitbok, Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Kommissionen menar bl.a. att kostnaderna för vägtransporter skall betalas av dem som använder vägarna. Med kostnader avses i detta sammanhang även externa kostnader såsom miljöpåverkan. I vitboken diskuteras även hur de intäkter som kommer från vägtrafiken skall användas. Vidare pekar vitboken på praktiska svårigheter som uppkommit på grund av utformningen av direktivet (1999/62/EG). Ett exempel är att kilometerskatt endast får tas ut på motorvägar, vilket i praktiken gör det omöjligt att införa en kilometerskatt i Sverige. Kommissionen har för avsikt att utarbeta ett förslag till direktiv om transporter i Europa och ett nytt direktiv om avgifter på tunga godsfordon.

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08) skall se över vägtrafikbeskattningen med beaktande främst av miljö-, trafiksäkerhets- och konkurrensaspekter med utgångspunkt i ett fiskalt perspektiv och med hänsynstagande till trafikskatternas påverkan på transportsystemets effektivitet. I uppdraget ingår att analysera för och nackdelar med en kilometerskatt. De delar av uppdraget som påverkar åkerinäringens konkurrenssituation skall redovisas med förtur i ett delbetänkande. Detsamma gäller frågan om skattelättnader för tunga fordon som uppfyller vissa högre krav på utsläpp samt slutsatser avseende införandet av en trafik- och miljöskattekomponent i drivmedelsbeskattningen. Utredningen har avgett delbetänkandet (SOU 2002:64) Vissa vägtrafikskattefrågor.

### *Motionerna*

I *motion Sk329 av Alf Eriksson (s)* föreslås att en skatteväxling mellan fordonsskatt och kilometerskatt genomförs. Det skulle innebära en bättre konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkare som kör i Sverige och minska utsläppen från godstrafiken, framhåller motionären.

I motion Sk414 yrkande 2 av Christina Axelsson och Eva Arvidsson (s) föreslås i syfte att skapa en sund och rättvis konkurrens på turistbussområdet att Sverige inom EU driver frågan om införande av ett vinjettsystem för buss-trafiken på de större vägarna, motsvarande det som finns för lastbilstrafiken.

I motion Sk222 av Ola Sundell (m) sägs att många goda skäl talar för sänkt dieselskatt. Motionären framhåller bl.a. att åkeribranschen har ett prekärt läge i Sverige, att miljön sparas om utländska åkare kan förmås tanka i Sverige och att framtagningen av nya renare dieselmotorer gynnas.

I motion Sk260 yrkande 1 av Patrik Norinder (m) begärs att dieselskatten för åkerinäringen sänks med hänvisning till att kostnaderna för svenska åkerier är ca 20 % högre än i konkurrentländerna.

Kristdemokraterna anför i kommittémotion Sk383 yrkande 10 av Per Landgren m.fl. (kd) att regeringen bör återkomma med en åtgärdsplan för att skapa lika villkor mellan svensk och utländsk åkerinäring. I sitt budgetalternativ föreslår Kristdemokraterna att dieselskatten sänks med 25 öre per liter plus moms för att underlätta för de svenska åkerierna.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet vill med anledning av yrkandena om sänkt skatt på diesel erinra om att riksdagen nyligen med anledning av budgetpropositionen för 2003 tagit ställning till skattenivån på drivmedel (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1) och att riksdagen i det sammanhanget avslog oppositionens krav på bl.a. sänkt skatt på bensin och diesel.

Utskottet vidhåller att åkerinäringens konkurrensproblem inte ensidigt kan knytas till skatten på dieselbränsle utan att det finns en rad faktorer som bidrar till kostnadsskillnader mellan svenska åkerier och åkerier i andra EU-länder. Det handlar bl.a. om löner och arbetstider. Det rör sig även om en s.k. social dumpning som innebär att åkeriföretag i Europa använder sig av tredjelandschaufförer med låga löner och som har långa körtider. Utskottet anser att åkerinäringens problem måste angripas från ett vidare perspektiv och att EU-samarbetet därvid är viktigt.

Inom EU pågår ett arbete med ett dieselskattedirektiv. Kommissionens förslag, KOM(2002) 410 slutlig, innebär att en gemensam skattesats för dieselolja som används av den yrkesmässiga trafiken införs i syfte att undvika snedvridning av konkurrensen på EG:s transportmarknad.

Vägrafikskatteutredningen föreslår i delbetänkandet (SOU 2002:64) Vissa vägrafikskattefrågor, i syfte att förbättra åkerinäringens konkurrenssituation och öka miljöstyrningen för tunga motorfordon, att det införs en särskild fordonsskatteskala som är differentierad efter de miljöklasser som finns för fordon. I delbetänkandet anför utredningen i fråga om åkerinäringens konkurrenssituation bl.a. att olika omständigheter talar mot en sänkning av dieselbeskattningen. Den svenska skattenivån för dieselolja ligger lågt i mellanskiktet bland jämförbara länder. En punktinsats vore, enligt utredningen, olycklig som man inte kan bedöma resultatet eller värdet av i förhållande till pågående



arbete inom EU och den inhemska skatteväxlingen. Delbetänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Med det anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Fossila drivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslagen om sänkta skatter på drivmedel och om förändringar av drivmedelsbeskattningssystemet.

Jämför reservationerna 12 (m) och 13 (kd).

### Gällande bestämmelser m.m.

En redogörelse för beskattningen av fordonsbränslen, gällande direktiv på området och pågående utredningar har lämnats på s. 8 och följande sidor.

Skattebeloppet utgörs av energiskatt och koldioxidskatt. Koldioxidskatten beräknas utifrån kolinnehållet medan energiskatten utgår med bestämda belopp per vikt eller volym. För år 2003 är skatten på bensin (miljöklass 1) 4,71 kr per liter (energiskatt 2,94 kr och koldioxidskatt 1,77 kr) och på diesel (omärkt miljöklass 1) 3 178 kr per kbm (energiskatt 1 004 kr och koldioxidskatt 2 174 kr).

Det inom EU pågående arbetet med ett dieselskattedirektiv KOM(2002) 410 slutlig syftar till, förutom att förhindra snedvridningen av konkurrensen på EG:s transportmarknad, att av miljöskäl höja beskattningen av diesel för privat bruk. Kommissionen föreslår en minimiskattenivå på diesel för privatbilar, vilket möjliggör en höjning av skatten på diesel för privatbilism varvid hänsyn i högre grad kan tas till kostnader som uppkommer vid miljöpåverkan, vilket ökar möjligheten till styrning mot renare fordon.

### Motionerna

I *motion Sk226 av Elizabeth Nyström och Ulla Löfgren (m)* anförts att skatter och avgifter på dieselolja bör utformas så att de inte längre missgynnar detta alternativ.

I *motion Sk259 av Rolf Gunnarsson (m)* föreslås att bensinskatten sänks eftersom en hög skatt slår hårt mot alla som bor där allmänna kommunikationer inte kan användas för nödvändiga transporter.

I *motion Sk301 yrkande 1 av Henrik S Järrel (m)* föreslås likaledes att bensin- och dieselskatten bör sänkas eftersom många är starkt beroende av bil i och utanför arbetet.

Enligt motionen har vidare (*yrkande 2*) en oförsvarligt ringa del av de samlade fordonsrelaterade skatterna och avgifterna hittills "återgått" till investeringar i vägar och annan infrastruktur m.m.

Även i *motion Sk385 av Jan-Evert Rådström (m)* föreslås sänkt drivmedelsskatt för att familjer skall ha råd att äga och köra bil. Ett första steg för att

minska familjers bilkostnad är att sänka drivmedelsskatten med 1 kr per liter, anför motionären.

I motion MJ429 yrkande 11 av Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m) anför att kostnaden för drivmedel på landsbygden är en stor utgift varför skatten på drivmedel måste sänkas märkbart och reseavdragen höjas.

I motion Sk254 yrkande 1 av Hans Backman (fp) anför att bensinskatten bör sänkas med 3 kr per liter eftersom tillgången till bil är en absolut nödvändighet för många svenskar eftersom bilen förenklar vardagen och skapar valfrihet i boendet.

I samma motion (yrkande 2) föreslås också att systemet för bensinbeskattning ändras så att höjningar av världsmarknadspriset inte automatiskt slår igenom på bensinskatten.

I motion Sk286 yrkande 1 av Runar Patriksson (fp) hemställs att straffbeskattningen på diesel för personbilar avskaffas. Den tudelade beskattningen för personbilar är felaktig och djupt orättvis framhåller motionären.

I samma motion (yrkande 2) föreslås vidare att regeringen bör tillsätta en utredning med uppgift att se över skillnaden i miljöpåverkan mellan dieseldrivna och bensindrivna personbilar samt att skattesystemet harmoniseras mellan diesel och bensin så att lika miljöpåverkan ger samma skatt (yrkande 3).

Kristdemokraterna föreslår slutligen i kommittémotion T462 yrkande 8 av Johnny Gylling m.fl. (kd) att regeringen skyndsamt bör utreda förutsättningarna för att omvandla en del av energiskatten på drivmedel till en väghållningsavgift.

#### *Utskottets ställningstagande*

Riksdagen har tagit ställning till skattenivån på drivmedel genom budgetbeslutet för 2003 (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1) och i det sammanhanget avslagit oppositionens krav på bl.a. sänkt skatt på bensin och diesel.

För att mildra effekterna av höjningarna på arbetsresor har riksdagen höjt det avdragsgilla beloppet för kostnader för resor med egen bil mellan bostad och arbetsplats och i tjänsten såväl 1998 som 2001. Fordonsskatten på personbilar som ägs av boende i vissa glesbygdskommuner är nedsatt sedan 1980.

Skatteutskottet vidhåller uppfattningen att skatterna på bl.a. bensin och diesel utgör viktiga styrmedel i miljöpolitiken som syftar till att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Regeringen har i budgetpropositionen för 2003 aviserat sin avsikt att på sikt verka för att inslaget av rörliga skatter i vägtrafikbeskattningen ökar och att det är viktigt att bensin och dieselolja för privat bruk beskattas på ett likartat sätt. Regeringen avvaktar dock den pågående Vägtrafikskatteutredningens förslag om förändringar av drivmedelsskatten. Utskottet ser inga skäl att sänka skatten på bensin och diesel eller att i övrigt förändra drivmedelsbeskattningen på det sätt motionärerna föreslår.

Utskottet erinrar om att Vägtrafikskatteutredningen bl.a. skall se över frågan om att bryta ut en särskild trafik- och miljöskattekomponent ur energiskatten på drivmedel för att miljöeffekter utöver utsläppseffekter, t.ex. trängsel och förslitning av vägnätet, skall beaktas på ett tydligt sätt. Det som sägs i motion T462 yrkande 8 om att utreda frågan om att omvandla en del av energiskatten på drivmedel till en väghållningsavgift förefaller att tangera utredningens uppdrag. Utskottet anser därför att resultatet av utredningen bör avvaktas.

När det gäller förslaget i motion Sk286 yrkande 2 om en utredning med uppgift att se över skillnaden i miljöpåverkan mellan diesel- respektive bensindrivna personbilar kan man på goda grunder anta att Vägtrafikskatteutredningen kommer att ta till sig de senaste rönen på området. Det behövs därför inte tillsättas en särskild utredning för detta.

Med det anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Alternativa drivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslagen om fler pilotprojekt, skattebefrielse av alternativa drivmedel, subvention av bränslet E85, begreppet ”koldioxidneutral”, definitionerna i EU:s kommande biobränsleskattedirektiv, begreppet ”motsvarande bränsle” i energiskattelagen samt om principiella ståndpunkter rörande alternativa drivmedel. Jämför reservationerna 14 (m), 15 (kd), 16 (c) och 17 (mp).

### Bakgrund

Biobränslen beskattas i dag endast när de används för drift av motordrivna fordon.

Genom budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1) lades inriktningen fast för en skattestrategi för alternativa drivmedel. Enligt strategin kan skattnedsättning ske antingen via pilotprojekt, för vilka medges befrielse från både energi- och koldioxidskatt, eller genom generell koldioxidskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel med stöd av ett rådsbeslut enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet (92/81/EEG). För pilotprojekt avsattes 150 miljoner kronor per år. Intäktsbortfallet för en generell koldioxidskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel beräknades till högst 750 miljoner kronor per år. Det beräknade bortfallet avsåg täcka användning av drivmedel såväl i ren form som i blandning med andra produkter.

I budgetpropositionen för 2003 (prop. 2002/03:1) redovisar regeringen att ansökan om 8.4-undantag enligt mineraloljedirektivet avseende den generella koldioxidskattebefrielsen och ansökningar för godkännande enligt statsstödsreglerna avseende både pilotprojekt och den generella koldioxidskattebefrielsen har tillställts kommissionen. När godkännanden erhållits återkommer

regeringen till riksdagen med de lagändringar som krävs för att skattestrategin för alternativa drivmedel skall kunna tillämpas. I avvaktan på EG-besluten avser regeringen att garantera konkurrenskraftiga och konkurrensneutrala villkor under 2003 för att säkerställa tillgången på alternativa drivmedel. Enligt regeringens bedömning bör skattestrategin för alternativa drivmedel utformas så att den på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till att uppställda miljömål uppnås. Den framtida utformningen är också beroende av resultaten från det pågående arbetet inom EU med olika direktivförslag som berör biodrivmedel.

Regeringen har sedan 1995 beviljat ett flertal pilotprojektdispenser för olika aktörer på den svenska marknaden, som i praktiken har inneburit att all användning av biodrivmedel (främst etanol och rapsmetylester) varit helt eller – vad gäller etanol i blandning med mineraloljeproduct – i vart fall delvis skattebefriad.

Den 19 december 2002 och senare beslutade regeringen om befrielse från energiskatt och koldioxidskatt för en rad pilotprojekt för bränslena etanol, rapsmetylester, fiskmetylester, ekoparaffin och vätgas som används i försöksverksamhet för drivmedel. Besluten innebär att nuvarande dispenser förlängs under 2003 och att nya ansökningar prövas på samma villkor. De 900 miljoner kronor som regeringen i budgetpropositionen 2002 har avsatt för skattestrategin används nu för 2003 till skattenedsättning. Totalt omfattas tio företag av beslutet. De skattebefriade kvoterna, som omfattar både produktion och import, ökar kraftigt 2003.

I EU pågår arbetet med ett bibränsleskattedirektiv. Kommissionen har föreslagit en ändring i direktiv 92/81/EEG vad gäller möjligheten att tillämpa nedsatta punktskatter på vissa mineraloljor som innehåller bibränslen och på bibränslen, KOM(2001) 547. Kommissionen har också föreslagit dels ett meddelande om alternativa bränslen för vägtransport och om åtgärder för att främja användningen av bibränslen, dels ett direktiv om främjande av bi-bränslen för transport. Skatteförslaget innehåller bl.a. frivilliga bestämmelser om att medlemsstaterna får minska punktskatterna i proportion till den andel bibränsle som ingår i det slutliga bränslet. Slutprodukten faktiska skattebelopp får inte vara lägre än 50 % av den vanliga punktskatten för motsvarande motorbränsle. Blandas mer än 50 % biodrivmedel in i fossilt bränsle måste medlemsländerna ansöka om undantag enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet. Enligt förslaget ges möjlighet till ytterligare skattereduktion för bi-bränslen som används vid lokal allmän passagerartrafik, bl.a. bussar och taxibilar, samt fordon som används i offentlig tjänst. Målet är att minst 20 % av bensin- och dieselförbrukningen är ersatt med etanol och andra bi-bränslen senast år 2020.

#### *Motionerna*

I *motion Sk389 av Agneta Lundberg och Hans Stenberg (s)* anförts att staten under en övergångstid bör ge alla flytande biodrivmedel som i dag försöker

bryta sig in på den fossila drivmedelsmarknaden tydliga signaler och stabila regler om fortsatt full skattereduktion (koldioxid och energiskatt).

I *motion Sk262 av Catharina Elmsäter-Svärd (m)* sägs att regeringen bör verka för att EU:s kommande direktiv om alternativa drivmedel beaktar breda definitioner av alternativa och koldioxidneutrala drivmedel. I *motion Sk265* framhåller samma motionär att begreppet ”motsvarande bränsle” i energiskattelagen behöver definieras tydligare. Slutligen i *motion Sk267* betonar motionären att begreppet koldioxidneutral i samband med en skattestrategi för alternativa drivmedel (se budgetpropositionen 2002 avsnitt 8.6.4) bör få en så vid innebörd att det inte inskränker utvecklingsarbetet mot minskade nettoutsläpp av koldioxid.

*Kristdemokraterna* anför i *partimotion MJ432 yrkande 1 av Alf Svensson m.fl. (kd)* att fler pilotprojekt bör godkännas i syfte att öka produktionen av alternativa drivmedel. Motionärerna framhåller att den nuvarande situationen snedvrider konkurrensen och hindrar utvecklingen av nya produkter samt möjligheten att bygga ut servicenät för alternativa bränslen. Nuvarande klassningskriterier är, enligt motionen, otidsenliga och missgynnar nya miljövänliga drivmedel, t.ex. ekoparaffin.

*Kristdemokraterna* föreslår vidare i *kommittémotion MJ377 yrkande 3 av Lars Gustafsson m.fl. (kd)* att producenter av förnyelsebara drivmedel bör ges långsiktig befrielse från koldioxidskatt och energiskatt och inte som enligt regeringens skattestrategi för alternativa drivmedel endast befrias från koldioxidskatten från 2003. I motionen upprepas (yrkande 5) slutligen vad som sägs i *motion MJ432 yrkande 1*.

I *motion Sk350 yrkande 3 av Viviann Gerdin och Birgitta Sellén (c)* hemställs att staten via skatt- och moms nivåer bör säkerställa att E85 är billigare än bensin, räknat per mil. E85 är, enligt motionen, till viss del skattebefriat, vilket gör det billigare per liter, för närvarande 8,44 kr, men förbrukningen är 20 % högre än vid bensindrift, varför milkostnaden ändå är högre.

I *motion Sk355 av Lena Ek och Claes Västerteg (c)* anför att fler pilotprojekt måste komma till stånd innan utvecklingen stannar av. Långsiktiga beslut om biobränslenas introduktion på marknaden måste fattas, men också beslut som får i gång produktion av sådana bränslen. Regeringen bör också skyndsamt, framhåller motionärerna, undersöka möjligheten av etanolproduktion på Gotland.

*Centerpartiet* anför i *motion T466 yrkande 31 av Sven Bergström m.fl. (c)* att skatten bör tas bort på biodrivmedel och att man bör överväga en direktsubventionering av produktion av biodrivmedel under en introduktionsperiod. Enligt motionen måste regeringen ge tydliga besked om framtidens bränslen och vad som skall göras åt växthuseffekten eftersom miljön kräver tydlig och långsiktig politik.

I *motion Sk409 slutligen av Ingegerd Saarinen (mp)* betonas att staten har ett extra stort ansvar för att skapa långsiktiga och stabila villkor för alternativa drivmedel. Enligt motionen bör riksdagen slå fast följande principiella ståndpunkter: att koldioxidneutrala drivmedel skall skattebefrias helt under en

övergångsperiod på fem år, att definitionen av koldioxidneutrala drivmedel tar hänsyn till de samlade nettoutsläppen av växthusgaser under drivmedlets livscykel, att drivmedelsskatten på sikt består av minst tre eller fyra komponenter samt slutligen att skatten efter övergångsperioden består av en energikomponent och en differentierad miljökomponent.

#### *Utskottets ställningstagande*

I motioner Sk355 föreslås att regeringen bör bevilja fler pilotprojekt i syfte att öka produktionen av alternativa drivmedel. I motion MJ432 yrkande 1 föreslås att regeringen skall undersöka möjligheterna till etanolproduktion på Gotland. När det gäller frågan om att bevilja fler pilotprojektdispenser, t.ex. för ekoparaffin, erinrar utskottet om att det åligger regeringen att pröva sådana dispensansökningar. Som framgått använder regeringen 900 miljoner kronor som riksdagen avsatte i budgeten 2002 till att bevilja skattenedsättningar under 2003 för en rad pilotprojekt, vilket innebär en kraftig ökning av de skattebefriade kvoterna. Enligt vad utskottet erfarit har skattedispenser beviljats även för produktion av ekoparaffin. Bland de företag som beviljats skattebefrielse för produktion av etanol finns Roma Etanolproduktion AB som producerar etanol på Gotland.

I motionerna MJ377 yrkande 3 och T466 yrkande 31 föreslås att producerer av förnyelsebara drivmedel bör ges långsiktig befrielse från koldioxidskatt och energiskatt. I samband med budgetberedningen hösten 2002 avslög riksdagen (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1) motioner om att koldioxidneutrala drivmedel skall befrias från både energiskatt och koldioxidskatt. Skatteutskottet anförde i sitt yttrande till finansutskottet att utgångspunkten för de skattebefrielser som skall gälla mer långsiktigt bör vara att de bränslen som kan betraktas som koldioxidneutrala befrias från koldioxidskatt men inte från energiskatt. Strategin för nedsättning av skatten på alternativa drivmedel bör således ligga fast. En ökad konkurrenskraft för de koldioxidneutrala drivmedlen uppnås genom att koldioxidskatten ges en ökad tyngd vid energibeskattningen, något som ingår i strategin för en grön skatteväxling. Utskottets ställningstagande är fortfarande giltigt.

Två motioner Sk350 yrkande 3 och Sk389 tar upp s.k. FFV-fordon (Flexible Fuel Vehicle) som drivs med E85-bränsle. Bränslet består av 85 % etanol samt bensen som tändförbättrare och ytterligare någon tillsats. Bränslet är till viss del skattebefriat, vilket gör det billigare än bensen, men eftersom förbrukningen av E85 är högre än vid bensindrif blir bränslet, enligt motionen, dyrare för konsumenten. I den ena motionen begärs att staten via skatte- och moms nivåer skall säkerställa att E85 är billigare än bensen per liter. I den andra motionen begärs bl.a. att bensindelen av E85 skall skattebefrias under 2003. Utskottet anser att utgångspunkten bör vara att en skattenedsättning på alternativa drivmedel i princip endast skall kompensera för merkostnaden att framställa drivmedlet. Bränslet E85 erhåller betydande subventioner genom de satsningar riksdagen gör från årsskiftet på skattenedsättningar för pilotprojekt avseende bl.a. etanolproduktion. Enligt

vad utskottet erfarit har priset på E85 från årsskiftet sjunkit till följd av dessa skattenedsättningar. Priset på E85 är nu lägre än för bensin även med beaktande av att drift med E85 innebär ökad bränsleförbrukning. Utskottet ser därför ingen anledning att förorda några ytterligare skattenedsättningar för bränslet. Under inga omständigheter kan det komma i fråga att särskilt subventionera bensindelen i bränslet eller att införa en särskild moms nivå för bränslet.

När det gäller motion Sk267 om innebörden av begreppet koldioxidneutral i samband med en skattestrategi för alternativa drivmedel erinrar utskottet om att regeringen aviserat att frågan om vilka produkter som ryms inom begreppet ”koldioxidneutrala drivmedel” skall utredas. Riksdagen bör inte föregripa denna prövning. Utskottet anser heller inte att riksdagen, som föreslås i motion Sk262, behöver uttala sig i fråga om definitionerna i EU:s kommande biobränsleskattedirektiv.

Motion Sk265 tar upp frågan om vad som avses med ”motsvarande bränsle” i energiskattelagen i samband med beskattningen av alternativa drivmedel. Skatt för ett alternativt drivmedel skall betalas enligt den skattsats som gäller för motsvarande direkt skattepliktiga mineraloljeprodukt, dvs. i regel dieselolja eller bensin beroende på vilket fossilt bränsle som det alternativa bränslet ersätter. Utskottet har förståelse för motionärernas synpunkter att det kan uppstå tillämpningsproblem. Utskottet räknar dock med att problemen inte är större än att beskattningsmyndigheten, dvs. Riksskatteverket eller andra rättstillämpande myndigheter, kan lösa de frågor som uppkommer.

Enligt motion Sk409 bör riksdagen slå fast några principiella ståndpunkter för att skapa långsiktiga och stabila villkor för alternativa drivmedel. Utskottet har ovan avvisat förslag om att helt skattebefria alternativa drivmedel och förslag rörande definitionen av begreppet ”koldioxidneutrala drivmedel” i samband med en strategi för alternativa drivmedel. Med hänsyn till det pågående utredningsarbetet i Vägtrafikskatteutredningen ser utskottet heller ingen anledning att riksdagen nu tar ställning beträffande komponenterna i en framtida drivmedelsbeskattning.

Med det ovan anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## **Fordonsskatt**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslagen om sänkt fordonsskatt för dieslbilar, fordonsskattebefrielse, skattebefrielse för släp äldre än 30 år, och enhetliga definitioner av miljöfordon.

Jämför reservationerna 18 (kd) och 19 (mp).

*Gällande bestämmelser m.m.*

Fordonsskatt, eller skatt på innehav av fordon, infördes på 1920-talet. Motivet bakom införandet var att fordonsägare skulle svara för kostnader i form av vägunderhåll och vägslitage. Skatten tas ut med visst belopp för en viss tidsperiod oavsett i vilken utsträckning fordonet faktiskt används. Enligt fordons-skattelagen (1988:327) tas fordonsskatt ut för motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar som är eller bör vara registrerade i bilregistret och som inte är avställda. Fordonsskattens storlek varierar bl.a. med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Tjänstevikten är skattevikt för personbil, motorcykel, traktor och motorredskap. Totalvikten är skattevikt för buss, lastbil, tung terrängvagn och släpvagn. Skatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen. Uttaget av fordonsskatt på tunga godsfordon får inte understiga de minimiskattesatser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer.

Som exempel på fordonsskattens storlek kan nämnas att fordonsskatten för personbil (bensin) med skattevikt över 900 kg är 734 kr + 149 kr för varje hundratal kg över lägsta skattevikt (900 kg). Fordonsskatten för motsvarande personbil (diesel) är 2 814 kr + 569 kr för varje hundratal kg över lägsta skattevikt. Punktskatten på dieselbränslet är å andra sidan lägre än på bensin.

Skatteplikten för släpvagnar är bl.a. beroende av vilket slags fordon som drar släpvagnen. Släpvagnar som dras av motorredskap eller tung terrängvagn är inte skattepliktiga om dragfordonet används som jordbrukstraktor. Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 ton är inte skattepliktiga om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som kan drivas med dieselolja eller om de dras av terminaltraktor.

För vägavgiftspliktiga fordon tillämpas sänkt fordonsskatt.

Fordonsskatt tas inte ut för personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar som är av en årsmodell som är 30 år eller äldre. För vägavgiftspliktiga lastbilar tas dock fordonsskatt ut även om de är 30 år eller äldre. Skattefriheten för äldre fordon omfattar inte traktorer, släpvagnar och husvagnar.

För personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som blir skattepliktiga första gången under 2002 och som uppfyller kraven för miljöklass 2005 enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen gavs, enligt en numera upphävd bestämmelse, en tillfällig skattelättnad på 1500 kr. Skattelättnaden var utformad med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 1998/69/EG om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon.

El- och elhybridbilar är befriade från fordonsskatt i fem år. Någon frihet från fordonsskatt för FFV-fordon finns inte. För tunga fordon som är godkända enligt strängare frivilliga miljökrav finns i Sverige för närvarande inte motsvarande skattelättnad. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv



1999/96/EG är det möjligt att ge ett ekonomiskt incitament även för tunga fordon utifrån vilka utsläppskrav fordonets motor uppfyller.

Fordonsskatten på jordbrukstraktorer slopades den 1 januari 2002. Det samma gäller motorredskap och tunga terrängvagnar som är att anse som jordbrukstraktorer.

Vägfriksskatteutredningen (Fi 2001:08) har avgett delbetänkandet (SOU 2002:64) Vissa vägfriksskattefrågor. Utredningen föreslår, bl.a. för att öka miljöstyrningen för tunga motorfordon, att det införs en särskild fordonskatteskala, som är differentierad efter de miljöklasser som finns för fordon. Förslaget bereds i Regeringskansliet.

### *Motionerna*

I motion Sk366 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (m) föreslås sänkt fordonsskatt för dieselmotorer eftersom flera färskrapporter, bl.a. från Vägverket, visar på dieselmotorernas fördelar jämfört med bensinmotorer. Motionärerna framhåller att skatten på dieselmotorer visserligen är lägre än för bensinmotorer men att vid normala årliga körsträckor den sammanlagda fordons- och bränsleskatten i de flesta fall är högre än för bensinmotorer.

I motion Sk350 yrkande 2 av Viviann Gerdin och Birgitta Sellén (c) föreslås förlängd fordonsskattebefrielse till tio år för bilar med s.k. FFV-teknik, vilket bör omfatta även el-hybridbilar. Enligt motionen (yrkande 4) bör nya miljövänliga dieselmotorer ges skattebefrielse de fem första åren.

I motion T465 yrkande 1 av Ingegerd Saarinen och Claes Roxbergh (mp) anförs att det finns olika definitioner av miljöfordon i olika situationer, både statligt och kommunalt. Alla berörda parter bör enligt motionen i samverkan ta fram bättre och mer enhetliga definitioner av miljöfordon.

I motion T467 yrkande 1 av Annika Qarlsson (c) begärs att lastbilar och släp äldre än 30 år skall befrias från fordonsskatt.

I motion T461 yrkande 1 av Lars Gustafsson och Sven Bergström (kd, c) begärs också att släp äldre än 30 år skattebefrias.

### *Utskottets ställningstagande*

I motion Sk366 framhålls dieselmotorernas miljöförtjänster som motiv för sänkt fordonsskatt. Att det sker en fortgående utveckling av dieselmotorernas motorer i miljövänlig riktning torde vara odiskutabelt. Enligt utskottets uppfattning saknas det trots det anledning att frångå den gällande uppfattningen om fordonsskatten för dieselmotorer som har stöd i de slutsatser som dras i Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande (SOU 1999:62) Bilen, miljön och säkerheten. Utredningens ståndpunkt var att det från miljömässiga utgångspunkter bör råda konkurrensneutralitet mellan dieseldrivna och bensindrivna bilar och att fordonsskatten på dieseldrivna bilar även i fortsättningen bör vara högre än på motsvarande bensindrivna fordon för att kompensera för att drivmedlet diesel beskattas lindrigare än bensin. Regeringen har nu initierat en ny översyn av vägfrikbeskattningen. Vägfriksskatteutredningen (Fi 2001:08) skall bl.a. se över fordonsskatten och drivmedelsskatten, och

utskottet anser att det finns anledning att avvakta utredningens syn på dieselbilarnas beskattning.

Vad därefter gäller förslaget i motion Sk350 yrkande 2 om förlängd fordonsskattebefrielse för bilar med s.k. FFV-teknik och för elhybridbilar kan utskottet konstatera att det för närvarande gäller en femårig fordonsskattebefrielse endast för el- och elhybridbilar. Utskottet anser att det pågående översynsarbetet bör avvaktas och är inte nu berett att förorda en förlängning eller utvidgning av skattebefrielsen. Utskottet gör samma bedömning i fråga om förslaget i yrkande 4 om att miljövänliga dieselbilar bör skattebefrias under fem år.

I motionerna T467 yrkande 1 och T461 yrkande 1 föreslås att släpvagnar äldre än 30 år befrias från fordonsskatt. Utskottet kan i denna fråga konstatera att bestämmelsen om befrielse från fordonsskatt för veteranfordon var föremål för översyn av 1996 års Trafikbeskattningsutredning och att utredningen inte föreslog någon utvidgning av bestämmelsen till t.ex. släpvagnar eller husvagnar. I andra sammanhang (bet. 1997/98:SkU18) när frågan har varit aktuell har utskottet avstyrkt förslagen och erinrat om att undantaget tillkommit efter diskussioner med olika företrädare för fordonshobbyn och att en prövning av de problem som en 30-årsgräns kunde ge upphov till och att avsikten således inte varit att uppställa någon allmän regel om befrielse från fordonsskatt för fordon som är äldre än 30 år. Avslagsmotiveringen äger fortfarande giltighet.

När det till sist gäller förslaget i motion T465 yrkande 1 om bättre och mer enhetliga definitioner av miljöfordon anser utskottet att detta knappast är möjligt och inte ens önskvärt. Förslaget tar i hög grad sikte på kommunala angelägenheter och myndigheters agerande, varför utskottet inte anser att riksdagen bör ta initiativet.

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

## **Differentierad drivmedels- och fordonsskatt**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslagen om regionalt differentierad drivmedelskatt och fordonsskatt, differentierad fordonsskatt för bussar och bussar med eftermonterad avgasreningsutrustning.

Jämför reservation 20 (kd).

### *Motionerna*

I motion Sk358 yrkande 1 av Jarl Lander m.fl. (s) föreslås en differentierad fordonsskatt för bussar enligt samma miljöklasser som gäller för tunga fordon. Dagens fordonsskattesystem bygger på vilket bränsle som används och gör ingen skillnad mellan å ena sidan bussar med den senaste miljötekniken och bussar som saknar rening, framhåller motionärerna. Enligt samma motion

(yrkande 2) bör för att stärka miljöstyrningen ytterligare även eftermonterad avgasreningsutrustning ge lägre fordonsskatt.

Kristdemokraterna redovisar i *kommittémotion N393 yrkande 7 av Lars Lindén m.fl. (kd)* att man föreslår generellt sänkt skatt på diesel med 25 öre (31 öre inkl. moms) och att man för att jämställa diesel och bensin inom stöd-område A också vill sänka skatten på bensin med 25 öre inom detta område.

I *motion Sk302 av Dan Kihlström (kd)* begärs en utredning av frågan om en differentiering av drivmedelsskatten till förmån för människor i glesbygd. Samma yrkande framförs i motionerna *Sk306 av Erling Wälivaara och Gunilla Tjernberg (kd)*, *Sk337 av Ulrika Lindgren (kd)* och *Sk339 av Mikael Oscarsson (kd)*.

I *motion Sk218 av Kenneth Johansson och Eskil Erlandsson (c)* begärs att frågan om en differentiering av fordonsskatten till förmån för landsortsbor skall utredas.

I *motion Sk242 av Håkan Larsson och Birgitta Sellén (c)* föreslås en försöksverksamhet med geografiskt differentierad drivmedelsskatt i syfte att finna ett fungerande långsiktigt hållbart system.

I *motion Sk381 yrkande 1 av Kenneth Johansson och Birgitta Sellén (c)* föreslås en differentierad fordonsskatt på bussar grundad på mängden miljöfarliga ämnen i avgaserna. Motionärerna föreslår slutligen att miljöstyrningen ytterligare stärks genom att också eftermonterad avgasreningsutrustning bör ge lägre fordonsskatt (*yrkande 2*).

### *Utskottets ställningstagande*

Motioner om regional differentiering av skatten på drivmedel har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2001/02:SkU17. Motionerna har avstyrkts med motiveringen att ett sådant system som motionärerna efterlyser skulle medföra stora administrativa svårigheter och problem från kontrollsynpunkt samt snedvrیدا konkurrensen och ge upphov till handel mellan regionerna. Utskottet vidhåller denna uppfattning.

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08) skall se över de sammantagna effekterna av alla vägrelaterade skatter med målsättning att öka den samlade miljöstyrningen. Bland annat skall utredningen klarlägga om det i fordonsskatten går att införa ekonomiska incitament för fordon med låga utsläpp. Utredningen har avgett delbetänkandet (SOU 2002:64) Vissa vägtrafikskattefrågor. Utredningen föreslår för att bl.a. öka miljöstyrningen för tunga fordon att det införs en särskild fordonsskatteskala, som är differentierad efter de miljöklasser som finns för fordon. Förslaget bereds för närvarande i Regeringskansliet. Utskottet anser inte att beredningsarbetet bör föregripas.

Fordonsskatten på personbilar som ägs av boende i vissa glesbygdskommuner är nedsatt sedan 1980. Fordonsskatten tas i dessa områden ut till den del skatten överstiger 384 kr. Frågan om fordonsskatten i glesbygdsområden har varit föremål för överväganden i Trafikbeskattningsutredningen (Fi 1996:11). Utredningen föreslog inte någon ändring av nuvarande bestämmelser.

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

## Alkohol- och tobaksfrågor

### Alkoholbeskattning

#### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslagen om sänkt respektive höjd skatt på alkohol, om införande av alkoholskadeavgift och om en positiv minimiskatt på vin i EU.

Jämför reservation 21 (m). Jämför särskilt yttrande 1 (kd, mp).

#### Bakgrund

Sveriges medlemskap i EU föranledde förändringar i beskattningen av alkoholhaltiga drycker. En progressiv skatteskala som infördes 1992 ersattes av en i princip proportionell beskattning efter alkoholhalt.

I förhandlingarna om medlemskap i EU fick Sverige en treårig övergångsperiod (t.o.m. den 1 januari 1998) under vilken en reducerad skattesats skulle få tillämpas för öl med en alkoholhalt som inte överstiger 3,5 volymprocent. I syfte att förstärka stimulansen för en övergång till alkoholsvaga drycker och motverka den ökande gränshandeln genomfördes dock en omläggning till en enhetlig lägre skatt på öl redan den 1 januari 1997. Samtidigt höjdes alkoholgränsen för nollbeskattat öl från 2,25 volymprocent till den övre gränsen inom EU för tillämpning av reducerade skatter på öl, dvs. 2,8 volymprocent. För att uppnå en oförändrad konsumtionsvolym av ren alkohol höjdes också skatten på sprit med 2 % (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:FiU1).

Skatten på vin och andra jästa drycker än vin eller öl, t.ex. cider, sänktes den 1 december 2001 (prop. 2000/01:144, bet. 2000/01:SkU2) med 18,8 % efter krav från EG-kommissionen. Samtidigt aviserade regeringen ett tillskott till den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador under 2001–2003 på ytterligare 100 miljoner kronor.

Skatten på öl med en alkoholhalt om högst 2,8 volymprocent är således 0 kr. Skatten på öl med alkoholhalt över 2,8 volymprocent är 1,47 kr per liter för varje volymprocent alkohol. Vid en alkoholhalt på 5 % är skatten alltså 7,35 kr per liter.

Skatten på lättvin tas ut i ”trappsteg” och uppgår till 22,08 kr per liter för vin med en alkoholhalt över 8,5 upp till 15 volymprocent.

Skatten på sprit är 501,45 kr per liter ren alkohol. Skatten på 1 liter starksprit är således ca 200 kr.

Kommissionen förbereder en rapport angående funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på alkoholområdet. Stötestenen är att inom kommissionen få majoritet för ett förslag om positiv minimiskatt på vin. Om

ett sådant förslag inte kan läggas fram bedöms det vara av konkurrensskäl svårt att höja minimiskattesatserna på övriga alkoholprodukter. Sverige har i EU drivit frågan om att införa en positiv minimiskattesats på vin och att en höjning av de gällande minimiskattesatserna på alkoholdrycker bör ske.

Vid budgetberedningen hösten 2002 avslög riksdagen (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1) motionsförslag om sänkt skatt på öl, vin och sprit och godtog skatteutskottets uttalanden om att ett av de viktigaste alkoholpolitiska medlen fortfarande är prispolitiken och att det inte är lämpligt att genomföra sådana skattesänkningar som föreslagits.

### *Motionerna*

I motion So517 yrkande 3 av Anders Bengtsson m.fl. (s) sägs att en diskussion om alkoholskattens nivå bör komma till stånd.

I motion Sk213 av Rolf Gunnarsson (m) anføres att ölskatten måste sänkas och att sänkningen av hänsyn till bryggeriindustrin bör ske till dansk nivå.

I motion Sk227 av Nils Fredrik Aurelius och Anna Lindgren (m) föreslås att ölskatten för öl med en alkoholhalt över 2,8 % i ett första steg sänks till 0,85 kr per procent och liter. Åtgärden är enligt motionen motiverad av hänsyn till bryggeriindustrins konkurrenskraft.

I motion Sk278 yrkandena 1 och 2 av Cristina Husmark Pehrsson och Hillevi Engström (m) påtalas att hög alkoholskatt leder till att privatinförseln till Sverige är mycket omfattande och att arbetstillfällena förloras i bryggerinäringen. Enligt motionärerna bör regeringen snarast föreslå sänkt alkoholskatt till europeisk nivå.

I motion Sk368 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (m) föreslås att ölskatten sänks till en nivå där svenska bryggerier kan konkurrera på lika villkor med bryggerier i Danmark och Tyskland.

I motion So27 av Tobias Billström (m) föreslås, med hänvisning till att de av regeringen i proposition 2002/03:35 angivna folkhälsomålen hotas av införseln av alkohol främst från Danmark och Tyskland, att alkoholskatten bör sänkas till dansk nivå.

I motion Sk311 av Annelie Enochson (kd) föreslås att en särskild alkoholskadeavgift bör tas ut och placeras i en fond vars medel skall bidra till att finansiera samhällets alkoholrelaterade kostnader.

I motion So455 yrkande 3 av Göran Magnusson m.fl. (s, fp, kd, v, c, mp) anføres att Sverige bör göra en framställan till EU om en positiv minimiskatt på vin. Dessutom bör punktskatterna höjas för samtliga slag av alkoholdrycker och vara relaterade till alkoholstyrkan.

### *Socialutskottets yttrande*

Socialutskottet som yttrat sig över motionerna, dock inte motion Sk311, avstyrker bifall till samtliga förslag. Utskottet betonar bl.a. att Sverige sedan länge bedriver en restriktiv alkoholpolitik för att begränsa alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar och menar att Sverige även fortsättningsvis skall begränsa alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar. Alko-

holpolitikens ambitionsnivå måste vara fortsatt hög, och alkoholskatten är därvid ett viktigt verktyg. Detta verktyg bör värnas så långt möjligt genom nationella och internationella insatser. Eftersom möjligheten att begränsa alkoholens tillgänglighet genom nationella insatser minskat efter EU-medlemskapet måste de lokala och internationella insatserna förstärkas för att minska alkoholskadorna. En EU-strategi för en effektiv, ansvarsfull och social alkoholpolitik som gagnar folkhälsan är särskilt viktig. Det är också viktigt att EU-politiken även innefattar åtgärder för att minska efterfrågan, t.ex. genom pris- och skatteinstrumentet. Genom den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador har kommunerna en viktig roll för att utveckla och samordna den lokala alkoholpreventionen. Förstärkta åtgärder behövs när det gäller stödinsatser för riskgrupper och individer med riskbeteende, vård- och behandlingsinsatser samt opinionsbildning och information, begränsning av tillgången och marknadsföringen av alkoholdrycker, kompetensutveckling, uppföljning av konsumtions- och skadeutvecklingen samt alkoholforskningen.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet instämmer med vad socialutskottet anfört om alkoholpolitiken och vikten av att Sverige håller fast vid en restriktiv alkoholpolitik som syftar till att begränsa alkoholens skadeverkningar genom en minskad totalkonsumtion.

I ett par motioner yrkas en generell sänkning av alkoholskatten medan i några motioner kravet på skattesänkningar endast gäller öl. I en motion föreslås en diskussion om alkoholskattens nivå.

Riksdagen har nyligen i samband med behandlingen av budgeten för 2003 (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1) avvisat förslag om skattesänkningar på öl, vin och sprit. Utskottet anförde vid det tillfället bl.a. att ett av de viktigaste alkoholpolitiska medlen fortfarande är prispolitiken och att det inte är lämpligt att genomföra sådana skattesänkningar som föreslagits. Utskottets ställningstagande gäller fortfarande.

När det gäller skatten på öl erinrar utskottet om att riksdagen (prop. 2000/01:144, bet. 2001/02:SkU2) den 1 december 2001 sänkte skatten på vin för att tillgodose krav från kommissionen om en viss utjämning av skatten på öl och skatten på vin. Skattesänkningar på enbart öl är alltså mindre lämpliga av EU-skäl eftersom balansen i förhållande till skatten på vin skulle rubbas.

Mot bakgrund av att förutsättningarna för den svenska alkoholpolitiken förändrats genom EU-medlemskapet och den ökande internationella rörligheten framstår förslaget i motion So517 yrkande 3 om en diskussion om alkoholskattens nivå som mycket rimligt. Utskottet anser dock att diskussionen kan komma till stånd utan ett tillkännagivande från riksdagen.

Med anledning av motion So455 yrkande 3 erinrar utskottet om att regeringen i EU hävdade att en höjning av minimiskattesatserna för alkoholdrycker bör ske samt att det inte bör vara möjligt för medlemsstaterna att ha nollskattesats på vin. På svenskt initiativ antog EU:s hälsoministrar under det svenska ordförandeskapet en rådsresolution om behovet av en gemensam

strategi inom EU för att minska alkoholens skadeverkningar. I resolutionen understryker hälsorådet att en hög hälsoskyddsnivå måste tillförsäkras inom de politikområden som är viktiga för folkhälsan. I detta sammanhang nämns särskilt punktskatter på alkohol. Kommissionen förbereder en rapport angående funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på alkoholområdet.

När det gäller yrkandet i motion Sk311 om en särskild avgift på alkoholdrycker för att finansiera bl.a. hälso- och sjukvårdens kostnader för alkoholrelaterade skador skall erinras om att utskottet tidigare i olika sammanhang tagit avstånd från specialdestinerade skatter med motiveringen att de verksamheter som motionärerna vill gynna bör underställas en normal budgetprövning. Utskottet finner inte skäl att göra någon annan bedömning med anledning av nu aktuellt yrkande.

Med det ovan anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## **Privatinförsel av alkohol och tobak**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslagen om ökade införselkvoter vid import från tredje land respektive sänkta införselkvoter vid resa mellan EU-länder.

Jämför särskilt yttrande 1 (kd, mp).

### *Bakgrund*

Enligt rådets direktiv 92/12/EEG, det s.k. cirkulationsdirektivet, får den som reser mellan EU-länder medföra 10 liter sprit, 20 liter starkvin, 90 liter vin, 110 liter öl samt 800 cigaretter, 400 cigariller, 200 cigarrer och 1 kilo rök-tobak utan att betala skatt i införsellandet om varorna inköpts beskattade i en annan EU-stat och är avsedda för privat konsumtion.

Den 30 juni 2000 beslutade rådet, i enlighet med vad som underhand överenskommit mellan Sverige och kommissionen, att Sverige, i likhet med Danmark och Finland, får fortsätta att t.o.m. den 31 december 2003 ha regler som avviker från cirkulationsdirektivet och skall under tiden fram till detta datum successivt öka införselkvoterna (direktiv 2000/44/EEG).

Riksdagen har i enlighet härmed beslutat om successivt ökade kvoter för privatinförsel för resande från EU av vin, starköl och tobaksvaror. Den senaste höjningen skedde fr.o.m. den 1 januari 2003 (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1). Från årsskiftet kan således en privatperson föra in 5 liter spritdryck, 6 liter starkvin, 52 liter vin, 64 liter starköl, 400 cigaretter, 200 cigariller, 100 cigarrer eller 550 gram rök-tobak utan att svensk skatt skall betalas.

Genom den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador har riksdagen 2001 (prop. 2000/01:20, bet. 2000/01:SoU8) antagit åtgärder för att

Sverige fortsättningsvis, även vid höjda införselkvoter, skall kunna begränsa alkoholens skadeverkningar och verka för att minska den totala alkoholkonsumtionen. För genomförandet av planen disponeras 550 miljoner kronor under tre år. En kommitté, Alkoholkommittén, har fått regeringens uppdrag att samordna insatserna på nationell nivå och att i samspel med kommuner och landsting stimulera insatser enligt handlingsplanen på regional och lokal nivå.

Skattefria alkoholdrycker och tobaksvaror kan, även sedan taxfreeförsäljningen 1999 upphörde inom EU, fortfarande säljas till resenärer som reser till tredje land samt föras in från sådant land till Sverige. Införseln och de begränsningar som därvid gäller grundar sig på EG:s regler om tull- och skattefri import från tredje land. EG-reglerna innebär kvantitativa begränsningar för tobak, sprit, starkvin och vin. För varor som inte omfattas av en kvantitativ restriktion, t.ex. öl, gäller i stället att importen är tull- och skattefri om varornas sammanlagda värde inte överstiger tull- och skattefrihetsbeloppet på 175 euro. Sveriges undantag från EG:s regler om privatinförsel från ett annat EU-land innebär att Sverige är skyldigt att tillämpa samma begränsningar vid den yttre gränsen som vid den inre. Dagens skattefria kvantitet på 64 liter starköl gäller därför både privatinförsel från annat EU-land och privatimport från tredje land. De svenska reglerna beträffande import från tredje land finns i lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import, m.m. Flygresenärer från tredje land kan skattefritt bl.a. föra in 1 liter spritdryck eller 2 liter starkvin, 2 liter vin, 64 liter starköl samt 200 cigaretter eller 100 cigarriller eller 50 cigarrer eller 250 gram röktobak eller en proportionell blandning av dessa tobaksvaror.

#### *Motionerna*

I *motion Sk319 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)* anføres att den skattefria införselmängden bör vara lika stor oavsett från vilket land man reser. Den tillåtna införselkvoten av sprit, vin och öl från icke EU-land behöver därför öka.

I *motion So442 yrkande 8 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp)* sägs att Sverige och andra länder bör verka för ändrade införselregler så att tillåtna kvoter motsvarar måttlighetskonsumenternas normala inköp vid semester- och tjänsteresor.

I *motion So455 yrkande 4 av Göran Magnusson m.fl. (s, fp, kd, v, c, mp)* anføres att Sverige bör verka för sänkta privatinförselkvoter för alkohol mellan EU-länderna.

#### *Socialutskottets yttrande*

Socialutskottet avstyrker i sitt yttrande bifall till motionerna. Utskottet anför bl.a. följande.

Den pågående anpassningen till EU:s införselregler är inte oproblematisk. Möjligheten att använda prisinstrumentet för att påverka tillgången på alkohol försvagas. Höjda införselkvoter kan vidare, om åtgärder inte



vidtas, leda till ökad gränshandel liksom troligen också den illegala handeln och försäljningen av alkohol. Det finns anledning att hysa oro för att alkoholskadorna, i ett sådant läge, kan komma att bli fler till följd av en ökande totalkonsumtion. De negativa effekterna av EU:s införselregler måste kraftfullt motverkas och aktiva informationsinsatser och opinionsbildande åtgärder är nödvändiga. De kvantiteter för resandeförsel som nu medges inom EU är långt större än vad som rimligen kan anses vara införsel för privat bruk.

### *Utskottets ställningstagande*

När det gäller förslaget i motion Sk319 om att höja importkvoterna för resande från tredje land till samma nivå som gäller för resande inom EU erinrar utskottet om att EU:s regler om tull- och skattefri import från tredje land innebär kvantitativa restriktioner för tobak, sprit, starkvin och vin, vilka Sverige inte ensidigt kan ändra. Att Sverige i fråga om starköl tillämpar samma kvantitativa begränsning såväl vid privatinförsel från annat EU-land som vid privatimport från tredje land beror på att EU saknar en kvantitativ restriktion för starköl vid privatimport och att Sverige har åtagit sig att i fråga om import där EU saknar kvantitativa restriktioner tillämpa samma begränsningar vid den yttre gränsen som vid den inre. Förutom de formella hindren mot att höja kvoterna för privatimport av tobak, sprit, starkvin och vin från tredje land anser utskottet att de alkoholpolitiska överväganden som socialutskottet redovisat starkt talar mot en sådan åtgärd.

Vad därefter gäller motionerna So442 yrkande 8 och So455 yrkande 4 och förslagen om att Sverige skall verka för sänkta privatinförselkvoter för bl.a. alkohol kan utskottet endast konstatera att yrkandena är oförenliga med direktiv 2000/44/EEG där överenskommelsen mellan Sverige och kommissionen om en successiv anpassning av de svenska införselkvoterna för alkohol och tobak till cirkulationsdirektivets nivåer regleras. Utskottet finner det föga troligt att Sverige skulle kunna få gehör inom EU för sänkta privatinförselkvoter.

Utskottet avstyrker alla i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## **Försäljning i flygplatsernas taxfreebutiker**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslaget om en utvidgning av reglerna för försäljning av beskattade varor till EU-resenärer i taxfreebutiker.

Jämför reservation 22 (m).

### *Bakgrund*

Den 1 juli 1999 upphörde den skattefria försäljningen (den s.k. taxfreeförsäljningen) inom EU. Sedan detta datum kan endast alkohol- och tobaksvaror som beskattats i ett annat medlemsland föras in (prop. 1998/99:86, bet. 1998/99:SkU21). Skattefria alkoholdrycker och tobaksvaror kan fortfarande

säljas till resenärer som reser till *tredje land* samt föras in från sådant land till Sverige. Genom en lagändring (prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22) som trädde i kraft den 1 juli 2000 är det numera tillåtet att i exportbutiker sälja beskattade varor till EU-resenärer. Undantag gäller dock för beskattade alkoholdrycker som ju enligt alkohollagen bara får säljas av Systembolaget.

#### *Motionen*

I *motion Sk377 av Per Bill (m)* föreslås att resenärer inom EU skall tillåtas handla i svenska flygplatsers taxfreebutiker förutsatt att skatt betalas för varorna.

#### *Utskottets ställningstagande*

Det är numera tillåtet att i exportbutiker på svenska flygplatser sälja beskattade varor, utom alkoholdrycker, till EU-resenärer. Utskottet finner ingen anledning att föreslå en ändring av gällande ordning och avstyrker den aktuella motionen.

## Beskattningen av veckopress och dagspress

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslaget om att utreda beskattningen av veckopressen och dagspressens bilagor.  
Jämför särskilt yttrande 2 (c).

#### *Bakgrund m.m.*

Reklamskatt tas ut på annons som är avsedd att offentliggöras i landet och för reklam som är avsedd att spridas i landet i annan form än annons. Skattskyldig är den som yrkesmässigt offentliggör reklam eller annons. Skattesatsen för annons i allmän nyhetstidning är 4 % av beskattningsvärdet och i övriga fall, i bl.a. tidskrifter, 11 % av beskattningsvärdet. En allmän nyhetstidning är en periodisk publikation av dagspresskaraktär som normalt kommer ut med minst ett nummer varje vecka. Den skall innehålla reguljär nyhetsförmedling eller allmänpolitisk opinionsbildning. Reklamskatt tas inte ut på direktreklam, dvs. reklamtrycksaker, inte heller på reklam i kommersiell TV och radio eller på reklam via Internet.

Mervärdesskatten på bl.a. böcker, broschyrer, häften, tidningar och tidskrifter sänktes från 25 % till 6 % den 1 januari 2002 (prop. 2001/02:45, bet. SkU12). Vid riksdagsbehandlingen motsatte sig bl.a. Centerpartiet att sänkningen av momsens skulle omfatta även tidskrifter.

Riksdagen uttalade i ett tillkännagivande till regeringen våren 2002 att tillämpningsområdet för de reducerade momsnivåerna behövde ses över (bet. 2001/02:SkU18). En utredning (dir. 2002:141) tillsattes i november samma år.

I samband med budgetberedningen hösten 2002 (prop. 2002/03:1, bet. FiU1) avslog riksdagen motionsyrkande bl.a. från Centern (Fi286 yrkande 31) om att momsen på tidskrifter skall återställas till 25 % i avvaktan på en översyn av momsen på hela kulturområdet. Riksdagen avslog vid samma tillfälle också yrkanden om att riksdagen i beslut eller tillkännagivande skulle uttala sig om reklamskattens omedelbara avskaffande eller gradvisa utfasning. I det av riksdagen godkända betänkandet uttalade finansutskottet att utskottet utgick från att regeringen utan särskilt tillkännagivande eller beslut från riksdagen inför nästa års budget ånyo skulle pröva frågan om en avveckling av reklamskatten.

### *Motionen*

*Centerpartiet* begär i motion Fi286 yrkande 32 av Maud Olofsson m.fl. (c) ett tillkännagivande om behovet av att en konkurrensneutral beskattning av veckopressen och dagspressens bilagor utreds.

### *Utskottets ställningstagande*

Allmänna nyhetstidningar hade tidigare både lägre reklamskatt och lägre mervärdesskattesats än andra tidningar och tidskrifter. Genom den moms-sänkning på bl.a. tidningar och tidskrifter från 25 % till 6 % som riksdagen nyligen beslutat om kvarstår endast skillnaden i reklamskattesats mellan allmänna nyhetstidningar och andra tidningar och tidskrifter. Det råder en bred politisk enighet om att reklamskatten i sin helhet bör avskaffas. En utredning har också nyligen tillsatts på momsområdet för att se över tillämpningsområdet för de reducerade moms nivåerna. Utskottet anser därför att det inte behövs tillsättas en ytterligare utredning med uppgift att se över beskattningen av veckopressen och dagspressens bilagor.

Utskottet avstyrker den aktuella motionen i motsvarande del.

## Avfallsskatt m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslagen rörande en utredning om miljöavgift på mobiltelefoner, förbränningsskatt på avfall och en återföring av en del av deponiavgiften på avfall till kommunerna.

Jämför särskilt yttrande 3 (v, mp).

### *Bakgrund*

Avfallsskatt betalas enligt lagen (1999:673) om skatt på avfall efter vikt på avfall som förs in till en avfallsanläggning. Skatten betalas till staten av den som bedriver verksamhet på anläggningen. Efter förslag i årets budgetproposition (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1) har riksdagen beslutat höja avfallsskatten från 288 till 370 kr per ton.

En särskild utredare (dir. 2001:13) har utvärderat hur systemet med avfallsbeskattning fungerar och analyserat de ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av att införa en skatt på förbränning av avfall. I betänkandet (SOU 2002:9) Skatt på avfall idag – och i framtiden, anger utredaren att det framkommit såväl goda skäl till en förbränningsskatt på avfall som ett antal nackdelar eller risker. Utredningen har remissbehandlats.

Till våren 2003 förbereds en kretsloppsproposition som kommer att innehålla förslag som syftar till att nå de miljömål som riksdagen antagit.

Mobiltelefoner omfattas av producentansvaret. Kommunerna ansvarar för insamlingen av elektronikvaror som sedan tas om hand av Elkretsen AB.

### *Motionerna*

I motion MJ312 yrkande 5 av Eva Flyborg (fp) föreslås att frågan om en miljöavgift för mobiltelefoner utreds. Avgiften skall, enligt motionen, kopplas direkt till forskningen om strålningens inverkan på människor.

I motion MJ270 yrkande 2 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v) föreslås införande av en viktbaserad förbränningsskatt på avfall. Den nuvarande skatten på deponering av avfall leder, enligt motionen, till ökad förbränning, inte bara av svenskt avfall utan även av utländskt avfall som förs in till svenska anläggningar.

I motion Sk356 av Birgitta Sellén (c) sägs att en del av deponiavgiften för avfall bör återföras till kommunen.

I motion Sk307 av Åsa Domeij och Mikaela Valtersson (mp) föreslås också införande av en förbränningsskatt på avfall.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskotten avvisar förslaget om en miljöavgift på mobiltelefoner direkt kopplad till forskning om strålningens inverkan på människor. Avgiften är att betrakta som en skatt, och utskottet har i skilda sammanhang konsekvent motsatt sig att skatteinkomster specialdestineras för olika ändamål och hävdar att behovet av medel för olika ändamål bör vara underkastat sedvanlig budgetberedning. Enligt utskottets uppfattning framstår det vidare som obefogat att skilja ut mobiltelefonen i sammanhanget eftersom frågan om elektromagnetisk strålning kan förknippas med en lång rad produkter.

I samband med den gångna höstens budgetberedning ansåg utskottet att riksdagen borde avvakta den kommande kretsloppspropositionen när det gäller frågan om en förbränningsskatt på avfall. Ställningstagandet är fortfarande giltigt.

Syftet med avfallsskatten är att ge enskilda, kommuner och producenter ett ekonomiskt incitament att minska mängden avfall som deponeras. Utskottet anser att en återföring av deponiavgiften till kommunerna skulle motverka skattens syfte. Förslaget bör därför inte genomföras.

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

## Naturgrusskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslaget om ett tillkännagivande om skatten på naturgrus.

Jämför reservation 23 (m).

### Bakgrund

Naturgrus är en icke förnybar resurs och sedan den 1 juli 1996 (prop. 1995/96:87, bet. 1995/96:SkU18) finns en skatt på naturgrus som syftar till att öka hushållningen med naturligt förekommande grus och sand som t.ex. finns i rullstensåsar. Lagstiftningen grundades på ett utredningsbetänkande (SOU 1995:67) Naturgrusskatt m.m. Målet var att nå proportionen 70/30 mellan användningen krossberg och naturgrus, obestämt när. Andelen naturgrus av den totala ballastanvändningen har under en lång period sjunkit stadigt. År 2000 var proportionen 60/40 mellan användningen av krossberg och naturgrus. När naturgrusskatten infördes beslutades också att en utvärdering skulle göras efter tre år. Utvärderingen utfördes av Naturvårdsverket år 2000. Utvärderingen pekade på ett behov av fortsatt utvärdering av substitution av naturgrus och krossberg med överksam avfall m.m.

2001 års avfallsskatteutredning har i betänkandet (SOU 2002:9) Skatt på avfall idag – och i framtiden utvärderat i vilken utsträckning avfallsskatten har påverkat användningen av naturgrus och om avfallsskattens införande ger skäl att ompröva naturgrusskattens nivå och dess utformning i förhållande till avfallsskatten. Utredaren fann sammanfattningsvis att avfallsskattens möjliga påverkan på naturgrusanvändningen var förhållandevis liten och att mål och syften med naturgrusskatten därför inte påverkades i sådan omfattning av avfallsskattens införande att det fanns skäl att av denna anledning ompröva naturgrusskatten.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2003 har riksdagen (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1) beslutat höja skatten på naturgrus fr.o.m. den 1 januari 2003 från 5 till 10 kr per ton.

### Motionen

I motion Sk236 av Rolf Gunnarsson (m) anförs att höjd skatt på naturgrus är ett hot mot åkare i norra Dalarna eftersom jobben tas över av norska åkare.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrkte vid den senaste budgetberedningen den höjning av naturgrusskatten som riksdagen sedermera beslutade om och erinrade därvid bl.a. om de miljömål som riksdagen satt upp för uttaget av naturgrus i landet. Utskottet påminde vidare om att naturgrus är en mycket knapp resurs och att användningen måste minimeras bl.a. för att skydda det grundvatten som finns i grusavlagringar. Utskottet ansåg också att naturgrusskatten är ett viktigt

styrmedel i sammanhanget och att det var osäkert om den föreslagna skattehöjningen är tillräcklig för att miljömålen skall uppnås. Utskottet ser inga skäl att ändra uppfattning i frågan och avstyrker den aktuella motionen.

## Skatt på spel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslagen om en översyn av trav- och galopp-sportens beskattning respektive om en sänkning och översyn av lotteriskatten.

### *Bakgrund m.m.*

Den svenska lotterilagstiftningen bygger på att inkomster från spel skall vara förbehållna det allmänna eller allmännyttiga ändamål samt hästsporten. Kommersiella intressen tillåts dock inom restaurangkasinoverksamhet samt avseende marknads- och tivolinöjen. Spel- och lotterimarknaden är uppdelad på tre huvudaktörer, AB Svenska Spel, som är helägt av staten, AB Trav och Galopp (ATG), som ägs av Svenska Travsportens centralförbund (STC) och Svenska Galoppförbundet (SG), samt folkrörelser. Omsättningen uppgick år 2002 till ca 35 miljarder kronor. Svenska Spel och ATG svarar för ca 78 % av omsättningen medan folkrörelsernas andel utgör ca 18 %. Resterande 4 % utgörs av restaurangkasinon och varuspel.

ATG har sedan 1973 ansvaret för totalisatorspel på trav- och galoppävlingar. Bolaget har fått sina rättigheter genom beslut av regeringen med stöd av ett bemyndigande i 45 § lotterilagen (1994:1000). Detaljregler för spel på trav- och galopphästar regleras dels i avtal, det s.k. totalisatoravtalet, som med viss periodicitet omförhandlas mellan företrädare för trav- och galopp-sporterna och staten, dels i regeringsbeslut om att bevilja ATG tillstånd att bedriva totalisatorspel. Regeringen har den 19 december 2002 godkänt en förlängning på sex månader av avtalet med trav- och galoppporten som innebär nya resurser, 31 miljoner kronor per år, till hästsporten.

Skattepliktiga lotterier beskattas enligt olika lagar beroende på vilken typ av spel eller lotteri det är fråga om och vem som arrangerat spelet. Enligt lagen (1991:1482) om lotteriskatt tas skatt ut av lotterianordnaren med 36 % av den behållning som återstår sedan de sammanlagda vinsterna som betalats ut till vinnarna i lotteriet räknats av från de sammanlagda insatserna. Ideella föreningar som bedriver allmännyttig verksamhet är undantagna från lotteriskatt. Även de lotterier som anordnas av AB Svenska Spel är sedan den 1 januari 1996 undantagna från lotteriskatt. Skattefria är också sådant lotteri och spel som enligt kasinolagen (1999:355) anordnas av företag som ägs av staten. Sedan 1997 är det således bara ATG som betalar lotteriskatt. För roulett, kortspel och tärningsspel som är tillståndspliktiga enligt lotterilagen regleras beskattningen av lagen (1972:820) om skatt på spel.

ATG och AB Svenska Spel är enligt inkomstskattelagen frikallade från skattskyldighet för all annan inkomst än inkomst som hänför sig till innehav av fastighet.

Den som deltar i svenska lotterier/spel betalar som regel ingen skatt på spelvinsterna.

På grundval av rapporten De statligt styrda spelbolagens koncessioner och organisationer m.m. (Ds 1995:61) och ett avtal mellan staten och trav- och galoppsporten höjde riksdagen (prop. 1996/97:98, bet. 1996/97:SkU18) lotteriskatten den 1 juli 1997 med 1 procentenhet från 35 % till 36 % samt ändrades i viss mån skatteunderlaget. Förändringarna beräknades ge ca 45 miljoner kronor per år i ökad lotteriskatt, varav 25 miljoner kronor på grund av höjningen av procentsatsen och 20 miljoner kronor genom ändringen av skatteunderlaget.

Lotterilagstiftningen har setts över av Lotterilagsutredningen i delbetänkande (SOU 1998:144) Automatspel och i slutbetänkande (SOU 2000:50) Från tombola till Internet – översyn av lotterilagstiftningen. Föreningslivets ställning på den svenska spel- och lotterimarknaden har setts över i betänkande (SOU 2000:9) Föreningslivet på spel- och lotterimarknaden. Den svenska hästpolitiken har setts över av den Hästpolitiska utredningen i betänkande (SOU 2000:109) En svensk hästpolitik.

Riksdagen behandlade under våren 2002 proposition 2001/02:153 Lotterier över Internet m.m. (bet. 2001/02:KrU21). Det av riksdagen antagna förslaget innebär bl.a. att lotterilagen anpassas till den tekniska utvecklingen i form av Internet och mobiltelefoni. Finansministern anförde vidare i ett interpellationssvar (ip. 2001/02:153) under våren 2002 att regeringen avser att återkomma med ytterligare förslag på åtgärder för att förbättra de svenska aktörernas förutsättningar att möta den internationella konkurrensen på lotteri- och spelmarknaden.

En proposition om spelfrågor har aviserats till våren 2003.

### *Motionerna*

I *motion Sk390 av Michael Hagberg (s)* föreslås en översyn av beskattningen av trav- och galoppsporten. Allt större summor försvinner från spel hos ATG till utländska Internetbolag som inte ger ett öre tillbaka till sporten eller i skatt till staten. Motionären erinrar bl.a. om att sporten sedan 1996 har förhöjd skatt och att skatten är näst högst i Europa och ungefär dubbelt så hög som i de nordiska grannländerna.

I *motion Kr229 yrkande 1 av Eskil Erlandsson och Sofia Larsen (c)* anförts att det behövs en nedsättning och översyn av totalisatorskatten. Om näringen och sporten skall kunna utvecklas måste de ekonomiska villkoren för arrangörerna och näringsidkarna förbättras, säger motionärerna.

I *motion MJ267 yrkande 2 av Birgitta Sellén och Viviann Gerdin (c)* begärs att en översyn av totalisatorskatten bör göras. Enligt motionen är en skattesänkning det säkraste sättet att skapa en förbättrad ekonomi för näringen.

*Utskottets ställningstagande*

Utskottet vill för tydlighetens skull framhålla att totalisatorskatten är avskaffad och att ATG numera betalar lotteriskatt med 36 %.

Det är angeläget för alla inblandade parter, dvs. trav- och galoppsporten, spelarna och staten, att ATG har en god ekonomisk utveckling och att bolaget kan erbjuda attraktiva och konkurrenskraftiga spel på trav- och galopptävlingar. Utskottet hyser goda förhoppningar om att ATG även fortsättningsvis, också med konkurrens från utlandet, skall kunna vara den dominerande aktören i Sverige när det gäller sådant spel. Viktiga förändringar har vidtagits eller har aviserats i syfte att förbättra ATG:s möjligheter att möta den internationella konkurrensen på spelmarknaden. Av särskild betydelse i det sammanhanget är att ATG sedan några år tillbaka kan erbjuda spel via Internet och att bolaget nyligen erhållit ett permanent tillstånd för detta. I en nyligen framlagd proposition föreslår regeringen att ATG som ombud för utländska spelbolag även skall kunna erbjuda spel på utländska tävlingar (prop. 2002/03:93).

Utgångspunkten vid bestämmandet av lotteriskattesatsen har varit att ge staten en lämplig andel av ATG:s resultat. Riksdagens beslut om att höja lotteriskatten med 1 % den 1 juli 1997 föregicks av ett avtal mellan regeringen och ATG:s ägare där parterna var eniga om ett åtgärds paket som, bl.a. mot bakgrund av ATG:s goda ekonomiska utveckling, innebar ökade inkomster för staten.

Utskottet ser ingen anledning att föreslå riksdagen en sänkning av lotteriskatten eller en översyn av beskattningen. Det får ankomma på regeringen, som på nära håll följer utvecklingen av ATG:s spelverksamhet, att på lämpligt underlag bedöma om förhållandena motiverar en justering av skattesatsen och i så fall återkomma till riksdagen i frågan.

Utskottet avstyrker med det anförda de i avsnittet behandlade motionerna i motsvarande delar.



## Reservationer

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

### 1. Energibesättning, allmänt (punkt 1) – m

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:Sk417 yrkandena 7 och 25, 2002/03:N262 yrkandena 1 och 3 och 2002/03:N301 yrkande 10 samt avslår motionerna 2002/03:Sk204, 2002/03:Sk252, 2002/03:Sk266, 2002/03:Sk268, 2002/03:Sk269, 2002/03:Sk288, 2002/03:Sk335, 2002/03:Sk370, 2002/03:Sk400, 2002/03:Sk404, 2002/03:Sk408, 2002/03:Sk413, 2002/03:Fi286 yrkande 24, 2002/03:N271 yrkande 2, 2002/03:N390 yrkandena 4–6, 16 och 17, 2002/03:U239 yrkande 6, 2002/03:U324 yrkande 14, 2002/03:U326 yrkande 9, 2002/03:MJ315 yrkande 3 och 2002/03:MJ428 yrkande 13.

#### *Ställningstagande*

Moderata samlingspartiet anser att hela energiskattesystemet behöver reformeras. De särskilda produktionskatterna och subventionerna, som utan miljöskäl försämrar energimarknadens funktion, bör tas bort. I avvaktan härpå bör effektskatten på kärnkraftverk omvandlas till energiskatt. Som en del i den generella miljöpolitiken är det befogat med avgifter som är direkt kopplade till skadliga miljöutsläpp. Koldioxidskatten bör på sikt ersättas med ett internationellt system för handel med utsläppsrättigheter. En vägledande princip för energiskatter bör vara att enbart miljöstyrande skatter tas ut i produktionsledet medan fiskala skatter tas ut i konsumentledet. De fiskala skatterna blir på så sätt konkurrensneutrala, vilket skärper konkurrensen mellan energislagen.

Eftersom det finns en gemensam elmarknad i Norden och i viss mån i hela norra Europa, vore det bra om länderna tillämpade samma princip för energibesättning. Regeringen bör snarast ta initiativ till en diskussion med de övriga nordiska länderna om en sådan samordning.

Energiskatterna slår inte bara mot jord- och skogsbruk. Sverige har en internationellt sett stor energikrävande industrisektor som har drabbats hårt av produktionskatten på el. Den socialdemokratiska regeringens omfattande stöd- och bidragspolitik avseende bl.a. minskad elanvändning, förnybara

energikällor och effektivare elanvändning har i flera utvärderingar visat sig vara misslyckad. Det är dags att ta konsekvenserna av dessa resultat och renodla statens stöd också på energiområdet till att enbart omfatta forskning och utveckling av ny teknik.

Effektskatten på kärnkraftverk bör avvecklas. Skatten är ett hot mot långsiktiga investeringar i befintliga reaktorer. Enbart Barsebäck 2 straffbeskattas med över 100 miljoner kronor per år. Det är ett misslyckande för det svenska energiskattesystemet, som tillsammans med den ogynnsamma beskattningen av kraftvärme enbart gagnar utländsk kolkraft. Kraftvärme baserad på naturgas skulle med bättre villkor kunna konkurrera ut kolkraften från elmarknaden.

Besöksnäringen är en viktig och växande näringsgren i hela världen. I flertalet länder betraktas näringen som viktig, medan den i Sverige har svårt att bli betraktad som en med tillverkningsindustrin jämbördig aktör. Restauranger diskrimineras gentemot livsmedelsaffärer när det gäller mervärdesskatten. Hotell och restauranger får betala konsumentskatt på energi, medan livsmedelsindustrier betraktas som tillverkande enheter och har lägre skattetariff. Köttbullar tillverkade i fabrik eller restaurangkök är avsedda för konsumtion och borde inte ha olika förutsättningar. Vi anser därför att denna konkurrenssnedvridning bör undanröjas.

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

## **2. Energibesättning, allmänt (punkt 1) – fp**

av Anna Grönlund (fp) och Gunnar Andrén (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03: MJ315 yrkande 3 och avslår motionerna 2002/03: Sk204, 2002/03: Sk252, 2002/03: Sk266, 2002/03: Sk268, 2002/03: Sk269, 2002/03: Sk288, 2002/03: Sk335, 2002/03: Sk370, 2002/03: Sk400, 2002/03: Sk404, 2002/03: Sk408, 2002/03: Sk413, 2002/03: Sk417 yrkandena 7 och 25, 2002/03: Fi286 yrkande 24, 2002/03: N262 yrkandena 1 och 3, 2002/03: N271 yrkande 2, 2002/03: N301 yrkande 10, 2002/03: N390 yrkandena 4–6, 16 och 17, 2002/03: U239 yrkande 6, 2002/03: U324 yrkande 14, 2002/03: U326 yrkande 9 och 2002/03: MJ428 yrkande 13.

### *Ställningstagande*

Folkpartiet anser att EU har unika möjligheter att minska de gränsöverskridande miljöproblemen, och en rationell klimatpolitik kräver att EU ges makt över klimatpolitiken. Att unionen agerat gemensamt utåt har lett till goda resultat. Kyotoöverenskommelsen var en stor framgång för EU. Utan ett mycket ensträvt arbete från EU:s sida hade klimatkonventionen

från Rio inte kunnat omsättas i ett faktiskt åtagande från i-världens sida att reducera sina utsläpp. Nu krävs gemensamt genomförande också inom Europa. En europeisk miniminivå för koldioxidskatten är ett första steg. Trots att samtliga partier säger sig förespråka en sådan är Sverige i realiteten en av de värsta bromsklossarna mot en sådan utveckling. Skälet är att socialdemokrater och moderater har bildat en ohelig allians som vägrar låta EU:s beslutsregler förändras så att beslut om miljöskatter kan fattas med majoritet. Det är mycket glädjande att Klimatkommitténs majoritet enats om en ändrad svensk linje i denna avgörande fråga. Det är också angeläget att regeringen snabbt ändrar sin inställning i frågan och börjar driva klimatpolitiken på rätt politisk nivå.

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

### **3. Energibesättning, allmänt (punkt 1) – kd**

av Lars Gustafsson (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:N390 yrkandena 4–6, 16 och 17, 2002/03:U239 yrkande 6, 2002/03:Sk408 och 2002/03:Sk413 samt avslår motionerna 2002/03:Sk204, 2002/03:Sk252, 2002/03:Sk266, 2002/03:Sk268, 2002/03:Sk269, 2002/03:Sk288, 2002/03:Sk335, 2002/03:Sk370, 2002/03:Sk400, 2002/03:Sk404, 2002/03:Sk417 yrkandena 7 och 25, 2002/03:Fi286 yrkande 24, 2002/03:N262 yrkandena 1 och 3, 2002/03:N271 yrkande 2, 2002/03:N301 yrkande 10, 2002/03:U324 yrkande 14, 2002/03:U326 yrkande 9, 2002/03:MJ315 yrkande 3 och 2002/03:MJ428 yrkande 13.

#### *Ställningstagande*

Kristdemokraterna anser att Sverige behöver ett skattesystem som styr mot ekologiskt hållbar produktion och konsumtion. Skattesystemet måste vara konsekvent och rättvist men det bör inte vara så belastande att industrin förlorar konkurrenskraft. Det svenska energiskattesystemet är extremt komplext och svåröverblickbart och fungerar till synes godtyckligt genom en mängd särregler, undantag och nedsättningar. Vi anser att det är dags att ta ett helhetsgrepp på energiskatterna, och en energiskatteutredning bör presentera ett uthålligt skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och verkningsgrad vid elproduktionen premieras medan produktion baserad på fossila bränslen beläggs med styrande miljöavgifter.

Regeringen bör vidare utreda hur den skatteväxling riksdagen beslutat om kan fullföljas utan att de regionala skillnaderna ökar.

Kristdemokraterna har länge drivit kravet att EU skall vara mer handlingskraftigt på miljöområdet, eftersom miljöpolitik bör vara en av EU:s huvud-

uppgifter. Ett viktigt steg i den riktningen vore att fatta beslut om miljöavgifter med kvalificerad majoritet. Hittills har det till följd av ett fåtal länders blockering varit omöjligt att driva igenom t.ex. en gemensam miniminivå för koldioxidavgifter. Dessvärre har den svenska regeringen konsekvent motsatt sig en förändring, med hänvisning till att skattefrågor är en nationell angelägenhet. Vi anser att miljöfrågor är gränsöverskridande problem som bör hanteras i ett internationellt sammanhang. Det krävs gemensamma europeiska åtgärder för att sänka koldioxidutsläppen, och ett effektivt sådant medel vore att lagstifta om miniminivå för miljöavgifter.

EU-länderna måste leva upp till Kyotoprotokollet om klimatförändringar genom kraftfulla insatser på hemmaplan, i synnerhet en ökad samordning på energiområdet. Det behövs också en internationell överenskommelse om miljöavgifter på transporter, vilken även bör inkludera flygbränsle.

Kristdemokraterna anser att effektskatten på kärnkraftverk, liksom andra konkurrensnedrivande produktionsskatter, bör avvecklas eller ersättas med en konsumtionsskatt. Effektskatten riskerar att göra kärnkraftsproducerad el olönsam och leda till ökad import av fossilbaserad elproduktion. Skattned-sättningskommittén bör pröva effektskatten ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv varvid hänsyn bör tas till internationell konkurrens.

Regeringen bör genom förhandlingar med Danmark och andra kraftproducerande länder skapa möjlighet att lägga en miljöavgift på importerad kol-kraft.

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

#### **4. Energibesättning, allmänt (punkt 1) – c**

av Roger Karlsson (c).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:Fi286 yrkande 24, 2002/03:MJ428 yrkande 13, 2002/03:U326 yrkande 9, 2002/03:Sk404, 2002/03:Sk408 och 2002/03:Sk413 samt avslår motionerna 2002/03:Sk204, 2002/03:Sk252, 2002/03:Sk266, 2002/03:Sk268, 2002/03:Sk269, 2002/03:Sk288, 2002/03:Sk335, 2002/03:Sk370, 2002/03:Sk400, 2002/03:Sk417 yrkandena 7 och 25, 2002/03:N262 yrkandena 1 och 3, 2002/03:N271 yrkande 2, 2002/03:N301 yrkande 10, 2002/03:N390 yrkandena 4–6, 16 och 17, 2002/03:U239 yrkande 6, 2002/03:U324 yrkande 14 och 2002/03:MJ315 yrkande 3.

##### *Ställningstagande*

Centerpartiet anser att ekonomiska styrmedel kan vara effektiva för att komma till rätta med miljöproblem. Väl utformade låser de inte utvecklingen vid vissa tekniska lösningar eller miljömässiga delmål utan stimulerar kreati-

vitet och utveckling. Det blir lönsamt att skydda miljön och effektivisera resursanvändningen genom ständiga förbättringar.

Ekonomiska styrmedel som t.ex. skatter och avgifter ger som en sidoeffekt inkomster till statskassan. Det innebär att staten kan sänka andra skatter och avgifter som är störande för samhällsekonomin. Grön skatteväxling innebär sänkt skatt på arbete och höjda skatter på miljöförstöring och användning av ändliga naturresurser. Vi vill se en äkta grön skatteväxling i Sverige, vilket förutsätter raka rör mellan höjda miljöskatter och sänkta arbetsgivaravgifter. Regeringen bör utreda hur skatteväxlingen kan fullföljas utan att de regionala skillnaderna ökar.

Avsikten med koldioxidskatten har varit att den skall stå i proportion till de faktiska koldioxidutsläppen från respektive bränsle och drivmedel. Mängden bildad koldioxid är ju direkt beroende av andelen kolatomer i bränslet. Redan när koldioxidskatten infördes bestämdes den något schablonartat för olika typer av bränslen. Vid de årliga justeringarna har skillnaderna av olika skäl förstärkts fram till att vi i dag har en relativt svag koppling mellan verkligt kolinnehåll och koldioxidskatt. Vid den senaste budgetpropositionen förstärktes missförhållandet ytterligare. Centerpartiet anser att koldioxidskatten bör justeras så att den åter blir strikt proportionell mot kolinnehållet i de olika bränslena. Om nödvändigt bör energiskatten justeras så att de samlade intäkterna från punktskatterna på bränslen blir oförändrade.

Ett väl fungerande system för handel med utsläppsrättigheter kan, på ett bättre sätt än laborerande med skattesatser, använda marknadsekonomins dynamik i miljöns tjänst. Handel med utsläppsrättigheter berör dock inte alla områden, varför skatteväxling fortfarande är ett bra instrument för att minska miljöförstöring och användning av ändliga naturresurser. Skatteväxlingen måste vara utformad på ett sätt som gör att en framtida handel med utsläppsrättigheter underlättas. Det har regeringen och samarbetspartierna inte klarat av. I stället förstärker man den befintliga skillnaden i miljöbeskattning mellan hushåll och industri.

Centern anser att en koldioxidskatt inom EU skulle kunna utgöra ett värdefullt komplement till handel med utsläppsrättigheter eller vara en alternativ lösning så länge det inte finns ett effektivt system för handel med utsläppsrättigheter. Det är viktigt att inte koldioxidskatten får utgöra något hinder för länder som vill gå före och ha en högre skatt på koldioxid. Vi föreslår att skatten utformas som ett minimikrav, men som inte ligger så lågt att den inte har styrverkan.

EU saknar fortfarande tändar på viktiga delar av miljöområdet. Möjligheten att fatta beslut om gemensamma miljöskatter kräver enhälligt beslut i rådet, vilket hittills visat sig vara ett oöverstigligt hinder. Centerpartiet anser att en starkare miljöpolitik kräver att majoritetsbeslut används om miljöskatter.

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

## 5. Energibeskattning, allmänt (punkt 1) – mp

av Barbro Feltzing (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om energibeskattning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:Sk404, 2002/03:Sk408 och 2002/03:U324 yrkande 14 samt avslår motionerna 2002/03:Sk204, 2002/03:Sk252, 2002/03:Sk266, 2002/03:Sk268, 2002/03:Sk269, 2002/03:Sk288, 2002/03:Sk335, 2002/03:Sk370, 2002/03:Sk400, 2002/03:Sk413, 2002/03:Sk417 yrkandena 7 och 25, 2002/03:Fi286 yrkande 24, 2002/03:N262 yrkandena 1 och 3, 2002/03:N271 yrkande 2, 2002/03:N301 yrkande 10, 2002/03:N390 yrkandena 4–6, 16 och 17, 2002/03:U239 yrkande 6, 2002/03:U326 yrkande 9, 2002/03:MJ315 yrkande 3 och 2002/03:MJ428 yrkande 13.

### *Ställningstagande*

Miljöpartiet anser att klimatfrågan är vår tids största globala miljöfråga. I en tid då världen har gjort sig beroende av fossila bränslen för sin energiförsörjning är ett handlingsinriktat internationellt samarbete nödvändigt för att minska utsläppen av växthusgaser. I det internationella miljöarbetet räcker det inte med att ställa upp mål. Det behövs också gemensamma styrmedel. Klimatkommittén har visat att ekonomiska styrmedel är det mest kostnads-effektiva sättet att få ned utsläppen av växthusgaser.

Inom EU diskuteras just nu ett gemensamt system med handel med utsläppsrättigheter för energi- och industrisektorerna. Men det är än så länge oklart hur verkningsfullt systemet kommer att bli.

En koldioxidskatt inom EU skulle kunna utgöra ett värdefullt komplement till handel med utsläppsrättigheter eller vara en alternativ lösning så länge det inte finns ett effektivt system för handel med utsläppsrättigheter. Det är viktigt att inte koldioxidskatten blir ett hinder för länder som vill gå före och ha en högre skatt på koldioxid. Vi föreslår att skatten utformas som ett minimikrav, dock inte så lågt att det inte har någon styrverkan, och att intäkterna tillfaller de enskilda medlemsländerna.

Avsikten med koldioxidskatten har varit att den skall stå i proportion till de faktiska koldioxidutsläppen från respektive bränsle och drivmedel. Mängden bildad koldioxid är ju direkt beroende av andelen kolatomer i bränslet. Redan när koldioxidskatten infördes bestämdes den något schablonartat för olika typer av bränslen. Vid de årliga justeringarna har skillnaderna av olika skäl förstärkts fram till att vi i dag har en relativt svag koppling mellan verkligt kolinnehåll och koldioxidskatt. Vid den senaste budgetpropositionen förstärktes missförhållandet ytterligare då koldioxidskatten höjdes på bensin, diesel och eldningsolja men däremot inte på naturgas och gasol. Miljöpartiet anser att koldioxidskatten bör justeras så att den åter blir strikt proportionell mot kolinnehållet i de olika bränslena. Om nödvändigt bör energiskatten

justeras liksom eventuellt nya fiskala skattekomponenter införs så att de samlade intäkterna från punktskatterna på bränslen blir oförändrade.

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

## **6. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter (punkt 2) – m**

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03: MJ268 yrkande 6, 2002/03: N304 yrkande 5 och 2002/03: Sk260 yrkande 2 samt avslår motionerna 2002/03: Sk316, 2002/03: Sk332, 2002/03: Sk347 yrkande 1, 2002/03: MJ314 yrkande 1, 2002/03: MJ424 yrkandena 3 och 21, 2002/03: MJ429 yrkandena 2 och 5 samt 2002/03: MJ489 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Svenska produktionsskatter är negativa konkurrensfaktorer som belastar trädgårdsföretagen i långt högre grad än i konkurrentländerna. Det är beklagligt att regeringen i den senaste budgetpropositionen inte presenterade ett förslag om en sänkning av dieselskatten på jordbrukets arbetsmaskiner. Moderata samlingspartiet anser att jord- och skogsbrukets samt trädgårdsnäringens produktionsskatter, såsom på diesel och handelsgödsel, måste ses i ett gemensamt sammanhang där även beskattningen av växthusodlingens fossila bränsleanvändning ingår och stäms av efter konkurrenssituationen. Genom att under en följd av år hänvisa till pågående utredningar låter regeringen den snedvridna konkurrensen tära på näringarnas ekonomi och lönsamhet. Den areala näringen består till stor del av familjeägda jord- och skogsbruksföretag. Det saknas i dag rimliga möjligheter till generationsväxlingar, vilket är nödvändigt om företagen skall kunna bestå. För att komma till rätta med problematiken fordras förändringar i skattelagstiftningen om reavinster och om arv och gåva.

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

## **7. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter (punkt 2) – kd**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter. Där-

med bifaller riksdagen motionerna 2002/03:MJ424 yrkandena 3 och 21 och 2002/03:Sk347 yrkande 1 samt avslår motionerna 2002/03:Sk260 yrkande 2, 2002/03:Sk316, 2002/03:Sk332, 2002/03:N304 yrkande 5, 2002/03:MJ268 yrkande 6, 2002/03:MJ314 yrkande 1, 2002/03:MJ429 yrkandena 2 och 5 samt 2002/03:MJ489 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Kristdemokraternas jordbrukspolitik syftar till uthållig användning av åkermarken för livsmedelsproduktion med hög kvalitet. En förutsättning för att jordbruket skall finnas kvar som basnäring i hela landet är att konkurrensvillkoren är desamma som omvärldens. Sverige måste inom EU hårt driva frågan om harmonisering av skatter och avgifter som drabbar jordbruket. På annat sätt kan inte lika konkurrensvillkor skapas. De svenska bönderna bär på en extra skatteryggsäck bl.a. i form av höga dieselskatter som måste lyftas av så att lantbruksföretagen kan konkurrera på lika villkor med omvärlden. Kristdemokraterna kräver att regeringen infriar löftet om att sänka skatten på diesel. Jordbrukssektorn får i vårt budgetalternativ för 2003 en dryg miljard mer än vad regeringen föreslagit.

Kristdemokraterna har även tidigare ställt krav på att koldioxidskatten för växthusodlingen skall avvecklas eller reduceras i nivå med konkurrentländernas beskattning i avvaktan på att ett enhetligt system kan läggas fast i EU. I det sammanhanget har vi också ställt krav på att 0,8-procentsregeln avvecklas för växthusodlingens del. Vår kritik mot 0,8-procentsregeln gäller förutom att den ger väsentligt högre koldioxidskatt än i konkurrentländerna även att den skapar uppenbart skeva konkurrensförhållanden internt inom den svenska växthusodlingen. Genom kopplingen till mineraloljedirektivet missgynnas växthusföretag med oljeuppvärmning i förhållande till företag med naturgasuppvärmning.

Införandet av 0,8-procentsregeln innebar också i ett slag att ett antal företag inom växthusodlingen med höga omsättningsvärden drabbades av högre koldioxidskatt än i tidigare nedsättningssystem. En annan allvarlig invändning mot det nuvarande systemet är att det straffar företag som sparar energi eller utnyttjar alternativ till fossila energikällor.

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

## **8. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter (punkt 2) – c**

av Roger Karlsson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse: Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:MJ314 yrkande 1 och avslår motio-



nerna 2002/03:Sk260 yrkande 2, 2002/03:Sk316, 2002/03:Sk332, 2002/03:Sk347 yrkande 1, 2002/03:N304 yrkande 5, 2002/03:MJ268 yrkande 6, 2002/03:MJ424 yrkandena 3 och 21, 2002/03:MJ429 yrkandena 2 och 5 samt 2002/03:MJ489 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Centerpartiet anser att om svenska lantbrukare skall kunna producera livsmedel till rimliga priser måste de få lika villkor som lantbrukare i övriga EU. De nuvarande höga skatterna och avgifterna gör att det svenska jordbruket konkurreras ut. Enligt Centern är det därför rimligt att

- dieselskatten sänks till jämförbar EU-nivå för jord- och skogsbrukets maskiner,
- kväveskatten på handelsgödsel slopas,
- enklare regler och minskad byråkrati införs,
- gränsen på 1 000 kr slopas för att få tillbaka skatten på el- och eldningsolja,
- arbetsgivaravgifterna sänks,
- samma socialförsäkringar för egenföretagare som för anställda införs,
- EU-ersättningarna betalas ut senast den 30 november,
- generationsväxlingar underlättas för företagare.

Lönsamheten i svenskt jordbruk är helt otillräcklig sett utifrån investeringsbehov men även i förhållande till en rimlig ersättning för brukarnas eget arbete och eget kapital. För att ge svenskt jordbruk likvärdiga konkurrensvillkor, framtidstro och möjlighet att delta i omställningen mot ett ekologiskt hållbart samhälle måste ovannämnda åtgärder vidtas snarast.

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

## **9. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter (punkt 2) – mp**

av Barbro Feltzing (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energiskatter. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:MJ489 yrkande 5 och avslår motionerna 2002/03:Sk260 yrkande 2, 2002/03:Sk316, 2002/03:Sk332, 2002/03:Sk347 yrkande 1, 2002/03:N304 yrkande 5, 2002/03:MJ268 yrkande 6, 2002/03:MJ314 yrkande 1, 2002/03:MJ424 yrkandena 3 och 21 samt 2002/03:MJ429 yrkandena 2 och 5.

*Ställningstagande*

Sverige svarar för ungefär 17 % av kvävebelastningen i Östersjön. Med tanke på att vi bara har ca 10 % av befolkningen i Östersjöns tillrinningsområde betyder det att Sveriges utsläpp per invånare är betydligt högre än genomsnittet runt Östersjön. Av tillförseln av kväve till havet från människors aktiviteter i Sverige kommer ca 45 % från jordbruket. Ökningen sedan 1970-talet kommer framför allt från jordbruket och trafiken.

Miljöpartiet anser att kvävebelastningen från jordbruket måste minskas kraftigt genom en rad åtgärder. Vi vill bl.a. höja miljöavgiften på konstgödsel. I dag är det mer lönsamt för bonden att använda konstgödning än naturgödsel. Detta trots att det finns naturgödsel i överskott på gårdar som endast håller djur.

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

**10. Åkerinäringen (punkt 3) – m**

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om åkerinäringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:Sk222 och 2002/03:Sk260 yrkande 1, bifaller delvis motion 2002/03:Sk383 yrkande 10 samt avslår motionerna 2002/03:Sk329 och 2002/03:Sk414 yrkande 2.

*Ställningstagande*

Moderata samlingspartiet anser att situationen för åkerinäringen i vårt land är alarmerande. Vi anser att skatten på diesel måste sänkas. De redan höga kostnaderna för företagen ökade i samband med att regeringen tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet från årsskiftet höjde dieselskatten. Kostnaderna för svenska åkerier ligger i dag cirka 20 % över konkurrentländernas, och den höga drivmedelsbeskattningen riskerar kort sagt att driva svenska arbetstillfällen utomlands, antingen via en utflaggning av svenska åkerier eller genom att utländska åkerier tar jobben.

Även för miljön har dieselskatten negativa konsekvenser. Redan i dag tankas utländska lastbilar så mycket det går utanför Sveriges gränser. Det innebär att svensk miljödiesel ersätts med utländsk diesel.

Branscher som framför allt drabbas av höga drivmedelskostnader är skogsindustrin och livsmedelsnäringen. Skogsbruket är den stora beställaren av transporttjänster i vårt land, och skattehöjningar på drivmedel slår direkt mot skogsbrukets netto. Transportnäringen är nödvändig och viktig, inte minst i glesbygden, och skattehöjningar på diesel drabbar företag och invånare i glesbygden extra hårt. Snöröjning, sandning och andra servicefunktioner som åkarna utför gör det möjligt för invånarna och näringsidkare att vara

kvar på orten. Stänger åkeriet sin verksamhet stänger man också bygden eller byn.

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

### **11. Åkerinäringen (punkt 3) – kd**

av Lars Gustafsson (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om åkerinäringen. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:Sk383 yrkande 10 och avslår motionerna 2002/03:Sk222, 2002/03:Sk260 yrkande 1, 2002/03:Sk329 och 2002/03:Sk414 yrkande 2.

#### *Ställningstagande*

Kristdemokraterna anser att svensk åkerinäring lider svårt av de sämre konkurrensvillkor som gäller för svenska företag jämfört med andra i EU. För svenskt vidkommande är det främst konkurrensen med danska och holländska åkare som är kännbar, men även länder som Polen har andra villkor än de som gäller i Sverige. Åkerinäringen har visat att kostnaderna behöver minska med ca 20 % för att svenska inrikesåkare skall kunna konkurrera med t.ex. danska åkare. Näringen har föreslagit sänkta sociala kostnader, sänkt energiskatt på miljöklass 1-diesel med 50 öre per liter samt sänkt fordonsskatt till EU:s miniminivå för de fordonskombinationer som inte har denna nivå på skatt i dag samt ytterligare sänkt skatt för fordon med luftfjädring eller motsvarande. Kristdemokraterna anser att regeringen bör återkomma med en åtgärdsplan för att skapa lika villkor mellan svensk och utländsk åkerinäring. Vi föreslår en sänkning av dieselskatten med 25 öre per liter (31 öre inklusive moms). Kostnaden för detta beräknas till 825 miljoner kronor 2003 och 875 miljoner kronor 2004.

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

### **12. Fossila drivmedel (punkt 4) – m**

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om fossila drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:Sk226, 2002/03:Sk259, 2002/03:Sk301 yrkandena 1 och 2 och 2002/03:Sk385 samt avslår motionerna 2002/03:Sk254 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk286 yrkandena 1–3, 2002/03:T462 yrkande 8 och 2002/03:MJ429 yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det i dag inte finns något annat drivmedel som vid en sammanvägning av ekonomi, hälsa och miljö har samma potential som dieselolja. Under de senaste åren har det utvecklats nya avancerade typer av dieselmotorer som är mycket bränslesnåla och samtidigt ger låga utsläpp av hälso- och miljöfarliga avgaser. Kombinationen av nya dieseloljor och nya dieselmotorer innebär ett överlägset alternativ som inte längre bör missgynnas i fråga om beskattning.

Många människor är starkt beroende av bil i och utanför arbetet. Bensin- och dieselskatterna bör sänkas. De höga drivmedelsskatterna slår hårt bl.a. mot alla som bor där allmänna kommunikationer inte kan användas för nödvändiga transporter, bl.a. barnfamiljer i glesbygd, pensionärer och många andra.

Hittills har en oförsvarligt liten del av de samlade fordonsrelaterade skatterna och avgifterna återförts till investeringar i vägar, annan infrastruktur och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

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

### **13. Fossila drivmedel (punkt 4) – kd**

av Lars Gustafsson (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om fossila drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T462 yrkande 8 samt avslår motionerna 2002/03:Sk226, 2002/03:Sk254 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk259, 2002/03:Sk286 yrkandena 1–3, 2002/03:Sk301 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk385 och 2002/03:MJ429 yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Trafiken på de statliga vägarna ökar kraftigt, inte minst den tunga trafiken. Resultatet är ett accelererande slitage, då anslagen till drift och underhåll av vägar ligger på en nivå som inte ens medger att dagens standard på det statliga vägnätet upprätthålls. Många av landets främsta transportleder är i behov av en avsevärd standardhöjning, inte minst sådana som i dag är relativt lågtrafikerade. Med ett förbättrat underhåll skulle man få bukt med de tillgänglighetsproblem som hindrar trafiken under stora delar av året och därmed skapa bättre förutsättningar för inlandets fortsatta utveckling.

För att närmare koppla användningen av vägnätet till kostnaderna för dess underhåll kan det finnas skäl att omvandla en del av skatten på drivmedel till en vägunderhållsavgift. På sikt bör en modell där underhållet bekostas med avgifter från trafikanterna kunna medföra ett vägunderhåll som står i bättre överensstämmelse med behoven. En ökad trafik medför då högre underhållsbehov samtidigt som den automatiskt genererar högre underhållsanslag till

Vägverket. En sådan modell har också förordats av Svenska Kommunförbundet.

Kristdemokraterna anser att regeringen skyndsamt bör utreda förutsättningarna för att omvandla en del av energiskatten på drivmedel till en väghållningsavgift för att bekosta väghållningen.

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

#### **14. Alternativa drivmedel (punkt 5) – m**

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:Sk262, 2002/03:Sk265 och 2002/03:Sk267 samt avslår motionerna 2002/03:Sk350 yrkande 3, 2002/03:Sk355, 2002/03:Sk389, 2002/03:Sk409, 2002/03:T466 yrkande 31, 2002/03:MJ377 yrkandena 3 och 5 samt 2002/03:MJ432 yrkande 1.

##### *Ställningstagande*

Vi vill betona vikten av att definitionen av begreppet koldioxidneutral, som regeringen för närvarande ser över, blir tillräckligt omfattande och tydlig, och samtidigt praktisk att tillämpa. Definitionen får inte leda till inskränkningar i utvecklingsarbetet mot minskade nettoutsläpp av koldioxid. Avsikten med begreppet är inte bara att bedöma om råvaran för drivmedlet är förnyelsebar eller biobaserad utan att även ta hänsyn till nettoeffekterna av de samlade koldioxidutsläppen under hela produktionskedjan av drivmedlet. Produkter baserade på förnyelsebart material garanterar i sig inte att väsentliga mängder fossil energi eller fossilt kol använts i produktionskedjan eller att inte utsläpp av andra växthusgaser sker. Man bör också beakta att fossila produkter kan vara råvara till koldioxidneutrala drivmedel, om produktionen sker så att kolet i dessa ”återanvänds” till drivmedel i stället för att direkt generera koldioxidutsläpp.

Vi har vidare erfarit att EG-kommissionen arbetar med nya direktiv för ”biodrivmedel” till fordon, som skall komplettera mineraloljedirektivet. Tidiga utkast tyder på att fokus ligger på drivmedel tillverkade från biomassa och utan hänsyn till om fossil energi används under produktionen etc. Vi anser att Sverige aktivt bör påverka utformningen av direktiven. Begreppet koldioxidneutral som är basen i den svenska skattestrategin för alternativa drivmedel är som vi framhållit ovan ett begrepp som inte bara inbegriper bioråvara och förnyelsebarhet oavsett produktionsmetod. Man bör också beakta att fossila drivmedel kan förbättras väsentligt med avseende på miljö- och hälsoegenskaper och att sådana drivmedel eventuellt bör omfattas av de nya drivmedelsdirektiven. Som alternativ skulle EU:s mineraloljedirektiv

kunna kompletteras med generella möjligheter för medlemsländerna att införa miljöklassningssystem baserade på verkliga miljö- och hälsoegenskaper hos drivmedel.

Drivmedel som inte är eldningsolja, bensin, diesel, gasol, metangas eller naturgas skall enligt energiskattelagen beskattas som "motsvarande bränsle". Ingenstans, varken i lagen, andra lagar eller i förarbeten till lagen, klargörs vad som avses med "motsvarande bränsle". Efter hand som fler typer av alternativa drivmedel och blandningar av drivmedel introduceras uppstår tolkningsproblem. Vi anser att begreppet "motsvarande bränsle" i energiskattelagen därför behöver definieras tydligare.

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

## **15. Alternativa drivmedel (punkt 5) – kd**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:MJ432 yrkande 1 och 2002/03:MJ377 yrkandena 3 och 5 samt avslår motionerna 2002/03:Sk262, 2002/03:Sk265, 2002/03:Sk267, 2002/03:Sk350 yrkande 3, 2002/03:Sk355, 2002/03:Sk389, 2002/03:Sk409 och 2002/03:T466 yrkande 31.

### *Ställningstagande*

Kristdemokraterna anser att fossila bränslen inom ramen för en grön skatteväxling successivt bör beläggas med högre koldioxidskatt. Lagstiftning och regler måste på ett bättre sätt än i dag gynna utveckling av ny teknik, forskning samt försök med alternativa bränslen. Politiken måste inriktas på att genom långsiktiga mål driva på utvecklingen för energieffektiva och miljövänliga fordon och nya bränslen. Ett kristdemokratiskt mål är att användningen av fossila drivmedel skall halveras senast till år 2020.

Det är viktigt att pilotprojekt för produktion av alternativa drivmedel genomförs. Vi beklagar att regeringen begränsar antalet pilotprojekt i så hög grad att konkurrensen snedvrids och hindrar utvecklingen av nya produkter samt möjligheter att bygga ut servicenät för alternativa bränslen. Producenter av alternativa drivmedel pekar på att nuvarande klassningskriterier för miljövänliga drivmedel inte är tidsenliga utan snarare missgynnar nya miljövänliga drivmedel, som t.ex. ekoparaffin.

Regeringen har i sin skattestrategi för alternativa drivmedel annonserat att man tänker ta bort koldioxidskatten på koldioxidneutrala drivmedel från 2003. Kristdemokraterna anser att skatteuttaget på vägtrafiken skall motsvaras av kostnader, varför förnybara bränslen bör befrias från både koldioxid- och energiskatt. Koldioxidskatten skall sänkas i proportion till inblandnings-

grad av förnybara bränslen. Likaså bör energiskatten tas bort för dessa bränslen under en övergångstid för att skapa ett miljövänligt alternativ till de fossila bränslena. Producenter och intressenter på området menar att utan slopad energiskatt finns ingen chans för ökad produktion av alternativa bränslen.

Det är också angeläget att inom EU åstadkomma gemensamma tag när det gäller den miljörelaterade beskattningen. På detta sätt kan konkurrensen bibehållas men med mer miljöanpassade drivmedel och transporter. Regler inom EU har också motverkat t.ex. inblandning av en större andel etanol i bensinen.

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

## **16. Alternativa drivmedel (punkt 5) – c**

av Roger Karlsson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T466 yrkande 31 och 2002/03:Sk355 samt avslår motionerna 2002/03:Sk262, 2002/03:Sk265, 2002/03:Sk267, 2002/03:Sk350 yrkande 3, 2002/03:Sk389, 2002/03:Sk409, 2002/03:MJ377 yrkandena 3 och 5 samt 2002/03:MJ432 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Centerpartiet anser att bilen har en avgörande betydelse för den som vill bo och verka i gles- och landsbygd. Om bilen även i framtiden skall vara ett bra kommunikationsmedel utan att äventyra miljön är det viktigt att utveckla miljövänliga bränslen. EU har satt upp som mål att andelen biobränslen skall ökas till över 20 % av den europeiska förbrukningen av bensin och diesel till 2020. För att klara målet anser vi att Sverige långsiktigt bör slopa skatten på biobränsle.

Regeringen har hittills varit motståndare till att låta biobränslen vara skattebefriade med hänvisning till att de statsfinansiella effekterna skulle vara för stora. Ett sådant resonemang är enligt vår mening förödande. Miljön kräver tydlig och långsiktig politik och att låsa fast Sverige i ett fortsatt oljeberoende med motivet att det ger staten skatteinkomsterna är ett osolidariskt agerande mot kommande generationer. Det finns också skäl att tro att en skattebefrielse inte minskar de totala skatteinkomsterna för staten eftersom inhemska produktion av biobränslen ger ett ökat skatteunderlag som skulle uppväga det direkta bortfallet av energi- och koldioxidskatt.

Etanol är ett koldioxidneutralt bränsle som med fördel kan ersätta eller komplettera användningen av fossila bränslen t.ex. inom trafiksektorn. Användningen av biodrivmedel i transportsektorn måste öka om vi skall klara av att minska koldioxidutsläppen. De senaste åren har användningen av

främst etanol ökat, men långtifrån tillräckligt. Fler projekt liknande etanol-fabriken i Norrköping bör därför startas. Problemet är att regeringens s.k. skattestrategi för alternativa drivmedel inte är långsiktig. I mitten av december 2002 fattade regeringen beslut om skattenedsättning för vissa anläggningar, men eftersom beslutet kom sent och enbart gäller för innevarande år kan ingen göra investeringar med så kort framförhållning. En stor del av pengarna som avsatts för skattenedsättning för alternativa bränslen kommer därför att frysa inne. Vi anser att det är viktigt att fler pilotprojekt kommer till stånd innan utvecklingen helt riskerar att stanna av i Sverige. För att det skall vara möjligt krävs det att regeringen fattar långsiktiga beslut så att företagen vågar investera.

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

## **17. Alternativa drivmedel (punkt 5) – mp**

av Barbro Feltzing (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:Sk409 samt avslår motionerna 2002/03:Sk262, 2002/03:Sk265, 2002/03:Sk267, 2002/03:Sk350 yrkande 3, 2002/03:Sk355, 2002/03:Sk389, 2002/03:T466 yrkande 31, 2002/03:MJ377 yrkandena 3 och 5 samt 2002/03:MJ432 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Miljöpartiet anser att skattebelastningen är helt avgörande för lönsamheten för alternativa drivmedel då de utgör en så stor del av slutproduktens pris samtidigt som skattenivån är relativt oförutsägbar för enskilda aktörer. Staten har därför extra stort ansvar för att skapa långsiktiga och stabila villkor. Det gäller i synnerhet för utvecklingen av koldioxidneutrala drivmedel. Ingen kan garantera skattevillkoren om fem till tio år, men det vore värdefullt om riksdagen kunde slå fast några principiella ståndpunkter.

Miljöpartiet anser att samtliga koldioxidneutrala drivmedel helt skall skattebefrias under en övergångsperiod på minst fem år. Skattebefrielsen räcker för att säkra avkastningen hos existerande produktionsanläggningar och ge nya aktörer full skattebefrielse under en inledningsfas. Vi anser också att det efter hand behöver införas en förfinad definition av koldioxidneutrala drivmedel som tar hänsyn till de samlade nettoutsläppen av växthusgaser under drivmedlets hela livscykel. Det är viktigt att redan nu förbereda aktörerna på att livscykelperspektivet kommer att gälla, även om detaljutformningen inte är klar. Vi anser vidare att drivmedelsskatten på sikt bör bestå av minst tre, förslagsvis fyra komponenter. En koldioxidkomponent, som utgår för fossila drivmedel; idealt bör koldioxidskatten vara proportionell mot de sam-



lade nettoutsläppen av koldioxid under drivmedlets livscykel. En energikomponent, som är proportionell mot energiinnehållet hos drivmedlet oavsett om det har fossilt ursprung eller inte. En miljökomponent, som är differentierad efter miljöegenskaper hos emissionerna. En trafikkomponent, som tar hänsyn till trängsel, buller, olyckor etc. Vi anser slutligen att även koldioxidneutrala drivmedel efter en övergångsperiod bör räkna med skatt bestående av en energikomponent, en miljökomponent som är differentierad utifrån miljöegenskaperna hos emissionerna samt en trafikkomponent. Vi förutsätter att koldioxidskatten kommer att bli en större del av den totala energibeskattningen. En utgångspunkt skulle kunna vara att skatten på rena, koldioxidneutrala drivmedel blir mellan hälften och en fjärdedel av dagens nivå.

Ett långsiktigt ställningstagande enligt ovan skulle ge klargörande signaler till producenter och investerare och ge viktiga signaler till det pågående arbetet inom EU med ett biodrivmedelsdirektiv. Det skulle också ge en tydligare signal till utredningar och olika pågående och kommande initiativ på området.

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

## **18. Fordonsskatt (punkt 6) – kd**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T467 yrkande 1 och 2002/03:T461 yrkande 1 samt avslår motionerna 2002/03:Sk350 yrkandena 2 och 4, 2002/03:Sk366 och 2002/03:T465 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Att renovera bilar men också äldre släp, framför allt husvagnar och i vissa fall lastbilssläp för att visa upp i samband med rallyn, utställningar och träffar, har blivit allt vanligare. Bilar äldre än 30 år är skattebefriade men inte släpen. Jag anser att arbetet med att bevara de historiska släpen skulle underlättas om de befriades från fordonsskatt. Beskattningen av bilar och släp äldre än 30 år bör därför jämföras.

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

## **19. Fordonsskatt (punkt 6) – mp**

av Barbro Feltzing (mp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:T465

yrkande 1 samt avslår motionerna 2002/03:Sk350 yrkandena 2 och 4, 2002/03:Sk366, 2002/03:T461 yrkande 1 och 2002/03:T467 yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Ett viktigt sätt att stimulera utvecklingen av renare och effektivare fordon och miljövänligare drivmedel är att med olika medel stödja miljöfordon. Miljöpartiet anser att det finns några principiella problem med den nuvarande situationen. Vi har olika definitioner av miljöfordon i olika situationer, både statligt och kommunalt. Snäva och teknikfokuserade definitioner riskerar att hindra nya lösningar och annorlunda teknik. Detta gäller särskilt om det inte finns utrymme för alternativa lösningar eller dispenser. Fokuseringen på att miljöfordon måste vara annorlunda konstruerade innebär på sätt och vis en diskriminering. Framtida lösningar kan gå ut på att helt normala fordon utan modifiering tankas med förnybara ersättningar för bensin och diesel.

Det sammantagna stödet till enskilda miljöbilar kan vara ganska omfattande om man räknar in minskad fordonsskatt, lägre förmånsvärde samt skattesubventionerat drivmedel. Dessutom tillkommer eventuella kommunala förmåner, som gratis parkering. Stöden kan sammanlagt uppgå till storleksordningen 20 000 kr per bil och år.

Vi anser att alla berörda parter bör samarbeta angående definitioner av miljöfordon i olika sammanhang samt verka för smidiga mekanismer så att likvärdiga eller bättre alternativa lösningar kan få samma skattevillkor och förmåner.

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

## **20. Differentierad drivmedels- och fordonsskatt (punkt 7) – kd**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om differentierad drivmedels- och fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:N393 yrkande 7 och avslår motionerna 2002/03:Sk218, 2002/03:Sk242, 2002/03:Sk302, 2002/03:Sk306, 2002/03:Sk337, 2002/03:Sk339, 2002/03:Sk358 yrkandena 1 och 2 samt 2002/03:Sk381 yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Kristdemokraterna anser att glesbygdsbor som i allmänhet har bristfällig kollektivtrafik och långa avstånd till arbete, service och nöjen bör få någon form av kompensation för de merkostnader detta innebär. Vi anser att skatten på diesel bör sänkas generellt med 25 öre litern över hela riket, vilket motsvarar 31 öre lägre pris per liter inklusive moms. För att jämställa diesel och

bensin i stödområde A anser vi att skatten på bensin skall sänkas med 25 öre i detta område. Det motsvarar 31 öre lägre pris per liter inklusive moms.

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

## **21. Alkoholbeskattning (punkt 8) – m**

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om alkoholbeskattning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:Sk213, 2002/03:Sk227, 2002/03:Sk278 yrkandena 1 och 2, 2002/03:Sk368 och 2002/03:So27 samt avslår motionerna 2002/03:Sk311, 2002/03:So455 yrkande 3 och 2002/03:So517 yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Moderata samlingspartiet anser att regeringens alkoholpolitiska linje, som främst handlar om förebyggande insatser, inte tar hänsyn till den förändrade situation som uppkommit genom byggandet av Öresundsbron och Sveriges anpassning till EU:s privatinförselregler. En betydande ökning av införseln av sprit, vin och öl har skett, vilket har fått rakt motsatt effekt mot vad regeringen säger sig förespråka. Enligt uppgifter finns ungefär hälften av all sprit som konsumeras i landet inte med i den vanliga alkoholstatistiken. Den kan vara illegalt tillverkad, smugglad eller lagligt införd av privatpersoner. Mellan 1996 och 2001 ökade införseln av alkoholvaror med 60 %, till motsvarande 1,8 liter ren alkohol per person. Utredningar visar att resandeförseln av alkoholvaror står för 20 % av den totala alkoholkonsumtionen i Sverige under 2001. Under hösten 2002 aviserade danskarna en sänkning av alkoholskatten. Det gör att en omprövning av den svenska politiken ter sig ytterligare motiverad. Om prisskillnaden ökar ytterligare från de redan kritiska nivåerna nås till slut en punkt där Systembolagets monopolställning inte kan motiveras. Vi anser att regeringens folkhälsomål hotas av den ovan beskrivna alkoholinförseln, vilket gör det nödvändigt att sänka alkoholskatterna.

Moderata samlingspartiet anser vidare att utvecklingen medför att arbetstillfällen slås ut i bryggeribranschen. De svenska bryggerierna arbetar under orättvisa konkurrensförhållanden gentemot omvärlden. Detta märks genom att flera bryggerier har varit tvingade att stänga eller minska antalet anställda. Svensk ölskatt är avsevärt högre än i omvärlden, nästan dubbelt så hög som i Danmark och åtta gånger så hög som i Tyskland. Privatinförsel av öl ökar och är nu lika stor som Systembolagets försäljning av starköl. Genom de förändrade reglerna för import och ökat resande är hög skatt och därmed högt pris effektivt för att begränsa alkoholkonsumtionen. Inköpen av öl flyttas i stället från Sverige till grannländer med lägre pris på grund av lägre skatt. För att komma åt missförhållandena vad gäller konkurrens och okontrollerad införsel

föreslår vi att skatten på öl med en alkoholhalt över 2,8 % sänks till 0,85 kr per procent och liter.

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

## **22. Försäljning i flygplatsernas taxfreebutiker (punkt 10) – m**

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om försäljning i flygplatsernas taxfreebutiker. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:Sk377.

### *Ställningstagande*

Det är inte längre tillåtet för resenärer inom EU att handla varor taxfree. På svenska flygplatser får bara de resenärer handla i taxfreebutikerna som skall resa till ett land utanför EU. I andra europeiska länder kan EU-resenärer handla i butikerna om de betalar skatt på de varor de köper, och ett sådant system borde kunna införas även i Sverige. Skatteintäkterna blir desamma, och det underlättar för människor som reser att få handla på flygplatsen. Förslaget innebär en väsentlig förenkling för flygresenärerna och en möjlighet för flygplatsernas butiker att sälja mer och konkurrera på lika villkor med sina europeiska kolleger. Det enda argument som åberopas mot den av oss föreslagna ordningen är Systembolagets monopolställning. Som ett första steg att avskaffa detta bör försäljning tillåtas i butiker på flygplatserna.

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

## **23. Naturgrusskatt (punkt 13) – m**

av Lennart Hedquist (m), Anne-Marie Pålsson (m) och Ulf Sjösten (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att utskottets förslag under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om naturgrusskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2002/03:Sk236.

### *Ställningstagande*

Socialdemokraterna har kommit överens med Miljöpartiet om en kraftig höjning av den s.k. naturgrusskatten. Skatten har höjts från 5 kr till 10 kr per ton. Höjningen kan tyckas vara en bagatell, men kraftiga reaktioner hörs exempelvis från åkare i norra Dalarna, där man ser att norska åkare kan jobba i området utan att beröras av naturgrusskatten. Enligt uppgifter är det ett 60-tal lastbilar och åkare i norra delen av Dalarna som berörs.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. Alkoholbeskattning, privatinförsel av alkohol och tobak (punkterna 8 och 9) – kd, mp

av Lars Gustafsson (kd) och Barbro Feltzing (mp).

Vi anser att de successivt ökande införselkvoterna för alkoholdrycker sätter stark press på de svenska punktskatterna på alkohol. De nuvarande kvoterna överstiger en rimlig genomsnittskonsumtion och är så höga att de omöjliggör en folkhälsofokuserad prispolitik.

Det är väl känt, och stöds av forskningen på området, att priset på alkohol har mycket stor betydelse för den totala konsumtionen och därmed också för skadeverkningarnas omfattning. Vi anser att EU:s direktiv på området inte får tillåtas motverka en förbättrad folkhälsa i Europa. När det gäller skattesatserna på alkohol står direktiven inte i samklang med Romfördragets artikel 152, som anger att ”en hög hälsoskyddsnivå för människor skall säkerställas vid utformning och genomförande av all gemenskapspolitik och alla gemenskapsåtgärder”. Minimiskattenivåerna bör ses över så att de harmonierar med en hög hälsoskyddsnivå och folkhälsomålen i respektive land. Därför bör också miniminivåerna för skatt på alkoholprodukter och införselkvoter för privatbruk ses över. EG-kommissionen bör framlägga förslag på minimiskatter på området i enlighet med slutsatserna i den nyligen framlagda översynen.

Det är en viktig svensk uppgift att verka för att EU inför och tillämpar regler som minskar den alltför höga och skadliga alkoholkonsumtionen.

### 2. Beskattning av dagspress och veckopress (punkt 11) – c

av Roger Karlsson (c).

Centerpartiet välkomnade sänkningen av bokmomsen som skedde för ett år sedan. Däremot motsatte vi oss att momssänkningen på böcker också omfattade tidskrifter. I samband med detta efterlyste vi också en översyn av momsen inom hela kulturområdet. I avvaktan på denna menar vi att momsen på tidskrifter bör återställas. Mot bakgrund av den konkurrens veckopressen får genom bilagor i dagspressen är det enligt vår mening angeläget att skyndsamt se över konkurrensvillkoren. En neutral beskattning av veckopress och dagspressens bilagor bör enligt vår mening utredas.

### 3. Avfallsskatt m.m. (punkt 12) – v, mp

av Marie Engström (v) och Barbro Feltzing (mp).

Vi anser att det är viktigt från miljö- och resurssynpunkt att både minska avfallsmängderna och att välja bästa teknik för behandling av avfallet. Sveriges nationella avfallsstrategi innebär att avfallsmängden skall begränsas i första hand. I andra hand skall produkter återanvändas eller materialåtervinnas. I tredje hand skall förbränning ske, och först i fjärde hand skall soporna deponeras.

Med den nuvarande ensidiga avfallsskatten på deponering ser vi en kraftig ökning av förbränning av avfall. Inte bara av svenskt avfall, utan en ökad införsel av utländskt avfall till svenska anläggningar sker redan. Import sker från Holland, Tyskland, Danmark och Norge.

Andra länder har en hög förbränningsavgift eller mottagningsavgift, vilket gör det lönsamt att transportera avfallet till Sverige och förbränna det här. Mottagningsavgifterna i Tyskland ligger i spannet 600–3 300 kr per ton. I Holland kostar det 660–1 220 kr per ton, i Danmark ca 500–1 500 kr per ton. Detta skall jämföras med den svenska mottagningsavgiften som ligger i spannet 150–550 kr per ton. Förhållandena leder till ökade svenska giftutsläpp samt ökade svenska miljöbelastningar i transportsystemet samt att den deponerade mängden ökar i Sverige. Samtidigt riskerar vi att binda fast oss i ett system som baseras på import.

2001 års avfallsskatteutredning har i betänkandet (SOU 2002:9) Skatt på avfall idag – och i framtiden föreslagit en skatt på förbränning av avfall. Vi anser att det är viktigt att en förbränningsskatt så snart som möjligt införs.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2002

*2002/03:Fi286 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatteväxling och handel med utsläppsrättigheter.
32. Riksdagen begär att regeringen skyndsamt utreder en konkurrensneutral beskattning av veckopressen och dagspressens bilagor i enlighet med vad i motionen anförs.

*2002/03:Sk204 av Carl-Axel Johansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om energibeskattnings inom hotell- och restaurangnäringen.

*2002/03:Sk213 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av skatten på öl.

*2002/03:Sk218 av Kenneth Johansson och Eskil Erlandsson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning om differentierad fordonsskatt.

*2002/03:Sk222 av Ola Sundell (m):*

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

*2002/03:Sk226 av Elizabeth Nyström och Ulla Löfgren (m):*

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

*2002/03:Sk227 av Nils Fredrik Aurelius och Anna Lindgren (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att sänka ölskatten för öl med en alkoholhalt överstigande 2,8 % i ett första steg till 0:85 kr per procent och liter så att bättre konkurrensvillkor för den svenska bryggeriindustrin uppnås.

*2002/03:Sk236 av Rolf Gunnarsson (m):*

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

*2002/03:Sk242 av Håkan Larsson och Birgitta Sellén (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om försöksverksamhet med geografiskt differentierad drivmedelsskatt.

*2002/03:Sk252 av Anita Sidén och Elizabeth Nyström (m):*

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

*2002/03:Sk254 av Hans Backman (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt bensinspris.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att systemet för bensinbeskattning måste ändras så att höjningar av världsmarknadspriset inte automatiskt slår igenom i form av högre bensinskatt.

*2002/03:Sk259 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en sänkning av skatten på bensin.

*2002/03:Sk260 av Patrik Norinder (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att dieselskatten sänks för åkerinäringen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om betydelsen av likvärdiga konkurrensvillkor för svenskt jord- och skogsbruk samt därmed lägre dieselskatt.

*2002/03:Sk262 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen verkar för att EU:s kommande direktiv om alternativa drivmedel beaktar breda definitioner av alternativa och koldioxidneutrala drivmedel.

*2002/03:Sk265 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tydligare definitioner av vad som menas med motsvarande bränslen i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

*2002/03:Sk266 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda en miljöklassning av eldningsoljor för uppvärmning, eller liknande åtgärd, som syftar till att stimulera utveckling av oljor som dels har bättre miljöegenskaper, dels är framtagna på ett koldioxid neutralt vis.



*2002/03:Sk267 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om begreppet koldioxidneutral i samband med skattestrategi för alternativa drivmedel.

*2002/03:Sk268 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrade villkor för hotell- och restaurangbranschen.

*2002/03:Sk269 av Cristina Husmark Pehrsson och Jan-Evert Rådström (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en översyn av energibeskattningen i hotell- och restaurangbranschen.

*2002/03:Sk278 av Cristina Husmark Pehrsson och Hillevi Engström (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om de negativa effekterna av hög alkoholskatt.
2. Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med förslag som innebär att alkoholskatten snarast anpassas till samma nivå som i övriga Europa.

*2002/03:Sk286 av Runar Patriksson (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att avskaffa straffbeskattningen på diesel för personbilar.
2. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att utreda eventuella skillnader i miljöpåverkan mellan dieseldrivna personbilar och bensindrivna personbilar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omgående harmonisera skattesystemen mellan dieselskatten och bensinskatten så att lika miljöpåverkan får samma skatt.

*2002/03:Sk288 av Agneta Ringman m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skattesystemet som ett instrument i den svenska energipolitiken.

*2002/03:Sk301 av Henrik S Järrel (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkta bensin- och dieselskatter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en infrastruktur med högre standard.

*2002/03:Sk302 av Dan Kihlström (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda frågan om en differentierad drivmedelsskatt.

*2002/03:Sk306 av Erling Wälivaara och Gunilla Tjernberg (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda frågan om en differentierad drivmedelsskatt.

*2002/03:Sk307 av Åsa Domeij och Mikaela Valtersson (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en förbränningsskatt på avfall bör införas.

*2002/03:Sk311 av Annelie Enochson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta en alkoholskadefond.

*2002/03:Sk316 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt skatt på diesel.

*2002/03:Sk319 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening behovet av att öka den tillåtna införselkvoten av sprit, vin och öl från icke-EU-land i enlighet med vad som anförs i motionen.

*2002/03:Sk329 av Alf Eriksson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatteväxling mellan fordonsskatt och kilometerskatt för transportsektorn.

*2002/03:Sk332 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avskaffande av skatten på handelsgödsel.

*2002/03:Sk335 av Chartrine Pålsson m.fl. (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en avveckling av effektskatten.

*2002/03:Sk337 av Ulrik Lindgren (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda frågan om en differentierad drivmedelsskatt.

*2002/03:Sk339 av Mikael Oscarsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utreda en sänkning av bensinskatten för boende på landsbygden.

*2002/03:Sk347 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en anpassning av energibeskattningen på svensk växthusodling.

*2002/03:Sk350 av Viviann Gerdin och Birgitta Sellén (c):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förlängd skattebefrielse av fordonsskatt för bilar med s.k. FFV-teknik till tio år bör omfatta även el-elhybrider.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att säkerställa lägre milökostnader för bilar som körs på ren etanol (e85).
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de nya dieselbilarna som anses vara miljövänliga bör ges skattereduktion de fem första åren.

*2002/03:Sk355 av Lena Ek och Claes Västerteg (c):*

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

*2002/03:Sk356 av Birgitta Sellén (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en del av avgiften för deponi bör återföras till kommunen.

*2002/03:Sk358 av Jarl Lander m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett fordonsskattesystem för bussar som är differentierat utifrån miljöklasserna för tunga fordon.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att eftermonterad avgasreningsutrustning bör ge lägre fordonsskatt.

*2002/03:Sk366 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

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

*2002/03:Sk368 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (m):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om sänkt ölskatt i enlighet med vad som anförs i motionen.

*2002/03:Sk370 av Claes Västerteg (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge svensk hotell- och restaurangnäring lika villkor som övrig tillverkningsindustri i energibeskattningen.

*2002/03:Sk377 av Per Bill (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tillåta resenärer inom EU att handla i svenska flygplatsers tax-freebutiker, förutsatt att de betalar skatt på varorna.

*2002/03:Sk381 av Kenneth Johansson och Birgitta Sellén (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett fordonsskattesystem för bussar som är differentierat utifrån mängden avgasutsläpp.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att eftermonterad avgasreningsutrustning bör ge lägre fordonsskatt.

*2002/03:Sk383 av Per Landgren m.fl. (kd):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärdsplan för konkurrensneutralitet för åkerinäringen.

*2002/03:Sk385 av Jan-Evert Rådström (m):*

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

*2002/03:Sk389 av Agneta Lundberg och Hans Stenberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skattebefrielse för bränslen som används i försöksverksamhet.

*2002/03:Sk390 av Michael Hagberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en översyn av beskattningen av trav- och galoppporten.

*2002/03:Sk400 av Rune Berglund m.fl. (s):*

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

*2002/03:Sk404 av Sven Bergström och Ingegerd Saarinen (c, mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra koldioxidskatten på bränslen så att den blir relaterad till koldioxidutsläppen.

*2002/03:Sk408 av Åsa Domeij m.fl. (mp, fp, kd, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige inom EU skall vara pådrivande för att en koldioxidskatt på miniminivå införs.

*2002/03:Sk409 av Ingegerd Saarinen (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att slå fast principer för en långsiktig skattestrategi för alternativa drivmedel.

*2002/03:Sk413 av Sören Wibe och Karl Gustav Abramsson (s):*

Riksdagen begär att regeringen skall utreda de regionala effekterna av skatteväxlingen.

*2002/03:Sk414 av Christina Axelsson och Eva Arvidsson (s):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa sund och rättvis konkurrens på turistbussområdet i Europa.

*2002/03:Sk417 av Lennart Hedquist m.fl. (m):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatter på energi.

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av översyn av energiskatterna för hotell- och restaurangbranschen.

*2002/03:U239 av Holger Gustafsson m.fl. (kd):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fortsatt utreda möjligheten till en internationell överenskommelse om koldioxidavgifter på transporter.

*2002/03:U324 av Ulf Holm m.fl. (mp):*

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka för att en plan för att underlätta användandet av miljörelaterade skatter, bl.a. genom gemensamma miniminivåer för energi- och koldioxidskatter, tas fram.

*2002/03:U326 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en starkare miljöpolitik kräver att majoritetsbeslut används om miljöskatter i EU.

*2002/03:So442 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att inom EU ändra införselreglerna för alkoholdrycker.

*2002/03:So455 av Göran Magnusson m.fl. (s, fp, kd, v, c, mp):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om höjda minimiskatter på alkohol.

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

*2002/03:So517 av Anders Bengtsson m.fl. (s):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en diskussion om alkoholskattens nivå bör komma till stånd.

*2002/03:Kr229 av Eskil Erlandsson och Sofia Larsen (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning och översyn av totalisatorskatten.

*2002/03:T461 av Lars Gustafsson och Sven Bergström (kd, c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skattebefrielse för äldre släp.

*2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

8. Riksdagen begär att regeringen låter utreda förutsättningarna för en omvandling av delar av skatten på drivmedel till väghållningsavgift.

*2002/03:T465 av Ingegerd Saarinen och Claes Roxbergh (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta fram bättre och mer enhetliga definitioner av miljöfordon.

*2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c):*

31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om långsiktig skattebefrielse för biobränslen.

*2002/03:T467 av Annika Qarlsson (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att släp och lastbilar äldre än 30 år skattebefrias.

*2002/03:MJ267 av Birgitta Sellén och Viviann Gerdin (c):*

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

*2002/03:MJ268 av Per Westerberg m.fl. (m):*

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

*2002/03:MJ270 av Kjell-Erik Karlsson m.fl. (v):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en viktbaserad förbränningskatt på avfall.

2002/03: MJ312 av Eva Flyborg (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utredning av en miljöavgift för mobiltelefoner.

2002/03: MJ314 av Birgitta Carlsson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lika konkurrensvillkor för det svenska jordbruket.

2002/03: MJ315 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en gemensam europeisk koldioxidskatt.

2002/03: MJ377 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ge producenter av förnyelsebara drivmedel långsiktig befrielse från koldioxidskatt och energiskatt.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att låta fler få pilotprojektsdispenser, för alternativa bränslen såsom ekoparaffin.

2002/03: MJ424 av Alf Svensson m.fl. (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inom EU harmonisera avgifter och skatter för jordbruket.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa förbättrade villkor för trädgårdsnäringen.

2002/03: MJ428 av Maud Olofsson m.fl. (c):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en grön skatteväxling måste utformas så att handel med utsläppsrättigheter underlättas.

2002/03: MJ429 av Cristina Husmark Pehrsson m.fl. (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatternas betydelse för en framgångsrik jordbruksnäring.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs gällande betydelsen av konkurrensneutralitet.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kostnader för drivmedel och milersättning.

2002/03: MJ432 av Alf Svensson m.fl. (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att godkänna fler pilotprojekt i syfte att öka produktionen av alternativa drivmedel.

2002/03: MJ489 av Maria Wetterstrand m.fl. (mp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja avgiften på handelsgödsel.

2002/03: N262 av Lars Lindblad m.fl. (m):

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

2002/03: N271 av Yvonne Andersson och Anna Lindgren (kd, m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av effektskatten.

2002/03: N301 av Mikael Odenberg m.fl. (m):

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

2002/03: N304 av Mikael Odenberg m.fl. (m):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de areella näringarna.

2002/03: N390 av Maria Larsson m.fl. (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om effektskatten.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förhandlingar bör upptas med Danmark och andra exportländer så att kolkraftsproducerad el vid import till Sverige kan beläggas med miljöavgift.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utredningen om energiskatter bör arbeta med inriktning på ett uthålligt skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och hög elproduktion premieras medan produktion baserad på fossila bränslen beläggs med styrande miljöavgifter.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU skall kunna fatta beslut om miljöavgifter med kvalificerad majoritet.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miniminivåer för koldioxidavgifter i EU.

2002/03: N393 av Lars Lindén m.fl. (kd):

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



## Motion väckt med anledning av proposition 2002/03:35 Mål för folkhälsan

*2002/03:So27 av Tobias Billström (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att med utgångspunkt i de av regeringen i propositionen angivna folkhälsomålen sänka och harmonisera skattesatserna för alkoholinköp i Sverige.

BILAGA 2

## Socialutskottets yttrande 2002/03:SoU2y

Alkoholbeskattning m.m.

### Till skatteutskottet

Skatteutskottet har den 26 november 2002 beslutat bereda socialutskottet tillfälle att avge yttrande över ett antal motioner och motionsyrkanden om alkoholbeskattningsfrågor som väckts under allmänna motionstiden 2002.

Socialutskottet begränsar sitt yttrande till motionerna So442 (fp) yrkande 8, So455 (s, fp, kd, v, c, mp) yrkandena 3 och 4, So517 (m) yrkande 3, Sk213 (m), Sk227 (m), Sk278 (m), Sk319 (m), Sk368 (m).

Med anledning av regeringens proposition 2002/03:35, Mål för folkhälsan, har bl.a. motion So27 (m) väckts. Socialutskottet överlämnar, under förutsättning av skatteutskottets medgivande, motionen med detta yttrande.

### Socialutskottet

#### Motionerna

Ett antal motioner rör att skatten på alkohol bör sänkas.

I *motion Sk213 av Rolf Gunnarsson (m)* begärs tillkännagivande om sänkning av skatten på öl. Motionären anför att arbetstillfällena inom bryggeribranschen riskerar att gå förlorade om inte skatten på öl sänks till en nivå motsvarande den som gäller i Danmark. Även i *motion Sk368 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (båda m)* framförs ett yrkande med detta innehåll.

I *motion Sk278 av Cristina Husmark Pehrsson och Hillevi Engström (båda m)* framställs yrkanden av innebörd att den höga alkoholskatten har negativa effekter för bl.a. bryggerinäringen och att en anpassning av alkoholskatten till samma nivå som i övriga Europa är nödvändig.

I *motion Sk227 av Nils Fredrik Aurelius och Anna Lindgren (båda m)* begärs tillkännagivande om behovet av att sänka skatten för öl med en alkoholhalt överstigande 2,8 % i ett första steg till 0:85 kr per procent och liter så att bättre konkurrensvillkor för den svenska bryggeriindustrin uppnås. Motionärerna anför att valet av svenskt eller utländskt öl skall bero på kvaliteten på

produkten och inte på konkurrenssnedvridande skattesatser som stimulerar gränshandel.

I *motion So27 av Tobias Billström (m)* begärs tillkännagivande om behovet av att med utgångspunkt i de av regeringen i propositionen angivna folkhälsofarorna sänka och harmonisera skattesatserna för alkoholinköp i Sverige. Motionären anför att den ekonomiska vinst som görs på transporten över Öresund från Danmark och Tyskland är en drivkraft som ökar både den illegala och den lagliga konsumtionen. Motionären pekar också på att den danska skattesatsen kommer att sänkas med 45 % från den 1 oktober 2003. En omedelbar justering av den svenska skattesatsen är därför absolut nödvändig.

Två motionsyrkanden förespråkar höjda alkoholskatter respektive ifrågasätter om alkoholskatterna bör sänkas.

I *motion So455 av Göran Magnusson m.fl. (s, fp, kd, v, c, mp)* begärs tillkännagivande om höjda minimiskatter på alkohol (*yrkande 3*). Motionärerna anför att Sverige bör göra en framställan till EU om att det dels skall införas en positiv minimiskatt på vin, dels att punktskatterna skall höjas för samtliga slag av alkoholdrycker och vara relaterade till graden av alkoholstyrka.

I *motion So517 av Anders Bengtsson m.fl. (s)* begärs tillkännagivande om att en diskussion om alkoholskattens nivå bör komma till stånd (*yrkande 3*). Motionärerna anför att det inte finns något självändamål med sänkta alkoholskatter. Det enda skälet för att sänka skatterna kan vara att stävja den okontrollerade alkohol som genererar missbruk.

Tre motionsyrkanden rör privatinförsel av alkohol och tobak.

I *motion So442 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp)* begärs tillkännagivande om att inom EU ändra införselreglerna för alkoholdrycker (*yrkande 8*). Motionärerna pekar på att införselreglerna från årsskiftet 2003/04 medger att en resande vid varje inresetillfälle får medföra 230 liter alkoholdrycker för ”privat” bruk. Sverige och andra länder som har samma intressen bör gå in för att få införselreglerna ändrade så att de ges en rimlig kontakt med vad som kan vara måttlighetskonsumenters normala inköp vid semester- och tjänsteresor. Även i *motion So455 av Göran Magnusson m.fl. (s, fp, kd, v, c, mp)* begärs tillkännagivande om sänkta införselkvoter (*yrkande 4*). Motionärerna anför att de nuvarande införselkvoterna är alltför höga för att möjliggöra för enskilda länder att föra en folkhälsofokuserad prispolitik. Kvoterna bör i ett första steg sänkas med två tredjedelar.

I *motion Sk319 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)* begärs tillkännagivande om behovet av att öka den tillåtna införselkvoten av sprit, vin och öl från icke-EU-land. Motionären anser att den tillåtna skattefria införselmängden bör vara lika stor oavsett från vilket land man reser.

## Socialutskottets ställningstagande

Sverige bedriver sedan lång tid tillbaka en restriktiv alkoholpolitik för att begränsa alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar. Socialutskottet vill betona vikten av att Sverige även fortsättningsvis behåller målsättningen att begränsa alkoholens skadeverkningar och verkar för att minska den totala alkoholkonsumtionen.

Socialutskottet står fast vid att det svenska EU-medlemskapet har förändrat det som tidigare utgjorde viktiga delar av alkoholpolitiken. Den anpassning till EU:s införselregler som Sverige måste göra och som innebär stegvis höjda införselkvoter för alkohol för privat bruk fram till år 2004 är inte oproblematis. Möjligheten att använda det s.k. prisinstrumentet för att påverka tillgången på alkohol försvagas. Höjda införselkvoter kan vidare, om åtgärder inte vidtas, komma att medföra att gränshandeln med alkohol successivt ökar liksom troligen också den illegala handeln och försäljningen av alkohol. Det finns därför, enligt utskottet, anledning att hysa oro för att alkoholskadorna kan komma att bli fler genom att totalkonsumtionen, i ett sådant läge, kommer att öka under de närmaste åren. Utskottet anser att de eventuella negativa effekterna av denna anpassning till EU:s regelsystem kraftfullt måste motverkas. Aktiva informationsinsatser och opinionsbildande åtgärder är nödvändiga.

Socialutskottet vidhåller att den svenska alkoholpolitikens ambitionsnivå måste vara fortsatt hög och anser att alkoholskatten otvivelaktigt är ett viktigt verktyg i sammanhanget. Detta verktyg bör värnas så långt möjligt genom nationella och internationella insatser. I detta sammanhang vill utskottet uttrycka uppfattningen att de kvantiteter för resandeförsel som nu medges inom EU är långt större än vad som rimligen kan anses vara införsel för privat bruk.

Det övergripande målet för den svenska alkoholpolitiken ligger fast. Målet bör nås genom åtgärder mot skadligt dryckesbeteende och genom att sänka den totala alkoholkonsumtionen. Möjligheterna att begränsa alkoholens tillgänglighet genom nationella åtgärder har som ovan anförts minskat de senaste åren, och en förstärkning måste enligt utskottet ske av såväl lokala som internationella insatser för att minska alkoholskadorna.

Det internationella arbetet på alkoholområdet bör utvecklas och förstärkas. Särskilt viktigt är utarbetandet av en EU-strategi för att utforma en effektiv, ansvarsfull och social alkoholpolitik som gagnar folkhälsan inom unionen. Utskottet anser det viktigt att denna politik på EU-nivå även innefattar åtgärder för att minska efterfrågan, exempelvis genom pris- och skatteinstrument. Socialutskottet erinrar om de initiativ som togs av Sverige under det svenska ordförandeskapet.

Den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador som antagits av riksdagen (prop. 2000/01:20, bet. 2000/01:SoU8, rskr. 2000/01:144) ger kommunerna en viktigare roll vad gäller att utveckla och samordna den lokala alkoholpreventionen. Utskottet ser positivt på att det lokala ansvaret i det alkoholförebyggande arbetet har ökat och förstärkts. Förstärkta åtgärder

behövs när det gäller särskilda stödinsatser för riskgrupper och individer med riskbeteende, vård- och behandlingsinsatser samt opinionsbildning och information, begränsning av tillgången på och marknadsföringen av alkohol-drycker, kompetensutveckling, uppföljning av konsumtions- och skadeutvecklingen samt alkoholforskningen.

Socialutskottet vill också framhålla vikten av det arbete som Statens folkhälsoinstitut utför inom ramen för sitt uppdrag att följa upp och utvärdera de olika insatserna som följer av den nationella handlingsplanen. Slutligen finns det skäl att framhålla det omfattande uppdrag att förebygga alkoholskador som Alkoholkommittén erhållit.

Med hänvisning till det anförda anser socialutskottet att skatteutskottet bör avstyrka bifall till motionerna So27 (m), So442 (fp) yrkande 8, So455 (s, fp, kd, v, c, mp) yrkandena 3 och 4, So517 (m) yrkande 3, Sk213 (m), Sk227 (m), Sk278 (m), Sk319 (m) och Sk368 (m).

På socialutskottets vägnar

Stockholm den 11 februari 2003

*Ingrid Burman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ingrid Burman (v), Chatrine Pålsson (kd), Kristina Zakrisson (s), Margareta Israelsson (s), Cristina Husmark Pehrsson (m), Conny Öhman (s), Carl-Axel Johansson (m), Marina Pettersson (s), Gabriel Romanus (fp), Kenneth Johansson (c), Christer Engelhardt (s), Anne Marie Brodén (m), Elina Linna (v), Kerstin-Maria Stalin (mp), Martin Nilsson (s) och Marita Aronson (fp).

## Avvikande mening

Cristina Husmark Pehrsson, Carl-Axel Johansson och Anne Marie Brodén (alla m) anför:

Sedan den traditionella svenska alkoholpolitiken utformades har stora samhällsförändringar skett. Vi anser att det nu behövs en ny alkoholpolitik då förutsättningarna för den gamla inte längre föreligger. De nya förutsättningarna kan bara hanteras med en väl underbyggd och hos folkets flertal förankrad alkoholpolitik. En sådan ny politik kräver en kombination av samverkande åtgärder. Den legala och beskattade alkoholens tillgänglighet måste öka och dess pris sänkas för att minska risken, och därmed vinsten, för kriminell verksamhet.

Enligt vår uppfattning kräver en effektiv alkoholpolitik, som kan bidra till att minska alkoholskadorna, en folklig förankring och förståelse för sambandet mellan hög alkoholkonsumtion och alkoholens skador. En sådan förankring kräver att det goda bruket accepteras och inte motverkas av svårförståeliga restriktioner. Vi anser att en sänkning av alkoholskatten skulle minska försäljningen av "svartsprit" och motverka kriminalitet. Hjälp till missbrukarna måste också förstärkas och effektiviseras. Vi har också sedan länge hävdad att det bästa sättet att få ett bättre förhållningssätt till alkohol är genom upplysning och information. Starköl och vin bör enligt vår uppfattning kunna säljas utanför Systembolaget i licensierade butiker. I ett senare skede bör även starksprit kunna omfattas av licensieringsmöjligheten. Vi anser också att ett undantag bör införas i alkohollagstiftningen som möjliggör för svenska vinproducenter att sälja sina egna produkter i anslutning till sin tillverkning. Åldersgränsen för inköp på Systembolaget bör sänkas till 18 år så att den bringas i överensstämmelse med myndighetsåldern.

I ett gränslöst Europa är enligt vår mening en större öppenhet för andra länders traditioner påkallad om Sverige skall kunna påverka alkoholpolitiken. På flera håll i världen pågår arbete med att informera och upplysa om alkoholen utifrån ett öppet och positivt perspektiv. Det främsta exemplet är, enligt vår uppfattning, den kanadensiska delstaten Québec, där en omfattande liberalisering av alkohollagarna har kombinerats med ett omfattande upplysningsarbete. Erfarenheterna från Kanada och även från Nya Zeeland visar att man kan liberalisera alkoholpolitiken och samtidigt genom informationsåtgärder m.m. få till stånd en minskad alkoholkonsumtion.

Mot bakgrund av vår här redovisade alkoholpolitik anser vi bl.a. att det finns skäl att sänka alkoholskatterna, vilket också framhålls i motionerna So27 (m), Sk213 (m), Sk227 (m), Sk278 (m) och Sk368 (m).