



## Allmänna motioner om punktskatter

---

### Sammanfattning

Vid höstens behandling av regeringens budgetförslag för 2012 tog riksdagen ställning till motioner som innehöll förslag om sådana skatteförändringar, bl.a. på punktskatteområdet, som utgjorde en del av oppositionspartiernas förslag till finansiering av deras alternativa budgetförslag för 2012.

I detta betänkande behandlar skatteutskottet kvarvarande motionsyrkanden som väcktes av ledamöter från både oppositionen och regeringspartierna under den allmänna motionstiden 2011 och som tar upp frågor på punktskatteområdet. Det är yrkanden om skatt på drivmedel för motordrivna fordon, jordbrukets och växthusodlingens bränslebeskattning, skatt på handelsgödsel, skatt på fartygsbränsle och miljöskatt på flyg, fordons-skatt, skatt på elektrisk kraft samt på alkohol och tobak. Det är vidare yrkanden som rör privatinförsel av alkohol och tobak, försäljning i exportbutiker och trängselskatt. Utskottet behandlar även yrkanden om skatt på animaliska livsmedel, reklam, avfallsförbränning, naturgrus, lotterier och slutligen på socker respektive frukt och grönt.

När det gäller de aktuella motionerna har i många fall likalydande förslag behandlats i samband med budgetbehandlingen eller under det förra riksmötet, och utskottet avstyrker därför dessa med hänvisning till att riksdagen redan har tagit ställning i samma frågor. I andra fall avstyrker utskottet förslagen med hänvisning till att tillkännagivanden inte behövs eftersom frågan redan är aktualiserad i Regeringskansliet.

Till betänkandet har lämnats 17 reservationer och 3 särskilda yttranden.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	8
Utskottets överväganden .....	10
Drivmedelsskatt m.m. ....	10
Jordbrukets och växthusnäringens bränslebeskattning .....	17
Skatt på handelsgödsel .....	19
Skatt på fartygsbränsle .....	21
Miljöskatt på flyg .....	24
Fordonsskatt .....	27
Lastbilsskatt respektive kilometerskatt .....	30
Trängselskatt .....	31
Skatt på elektrisk kraft .....	33
Alkoholskatt .....	36
Tobaksskatt .....	41
Privatinförsel av alkohol och tobak och försäljning i exportbutiker .....	44
Skatt på animaliska livsmedel .....	48
Avfallsförbränningskatt .....	48
Skatt på naturgrus .....	49
Reklamskatt .....	51
Lotteriskatt .....	52
Skatt på socker respektive frukt och grönt .....	54
Reservationer .....	55
1. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (S) .....	55
2. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (MP) .....	56
3. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (V) .....	57
4. Jordbrukets och växthusnäringens bränslebeskattning, punkt 2 (SD) .....	59
5. Skatt på handelsgödsel, punkt 3 (S, MP, V) .....	60
6. Skatt på fartygsbränsle, punkt 4 (S) .....	61
7. Skatt på fartygsbränsle, punkt 4 (MP, V) .....	61
8. Miljöskatt på flyg, punkt 5 (MP) .....	62
9. Fordonsskatt, punkt 6 (V) .....	63
10. Fordonsskatt, punkt 6 (SD) .....	64
11. Lastbilsskatt respektive kilometerskatt, punkt 7 (S, MP, V) .....	64
12. Trängselskatt, punkt 8 (S, MP, V) .....	65
13. Alkoholskatt, punkt 10 (S, V) .....	66
14. Tobaksskatt, punkt 11 (SD) .....	67
15. Privatinförsel av alkohol och tobak och försäljning i exportbutiker, punkt 12 (S) .....	67
16. Skatt på animaliska livsmedel, punkt 13 (V) .....	68
17. Avfallsförbränningskatt, punkt 14 (MP, V) .....	69
Särskilda yttranden .....	70
1. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (S) .....	70
2. Miljöskatt på flyg, punkt 5 (V) .....	70
3. Lastbilsskatt respektive kilometerskatt, punkt 7 (SD) .....	71

*Bilaga*

Förteckning över behandlade förslag .....	72
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011 .....	72

*Tabell*

Skattesatser för alkohol .....	39
--------------------------------	----

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Drivmedelsskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk208 av Anita Brodén (FP),

2011/12:Sk213 av Sara Karlsson (S),

2011/12:Sk221 av Christina Karlsson (S),

2011/12:Sk277 av Hans Rothenberg (M),

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 17 och 18,

2011/12:Sk384 av Ola Johansson och Helena Lindahl (båda C),

2011/12:Sk395 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (C, M),

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11 och

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (MP)*

*Reservation 3 (V)*

## 2. Jordbrukets och växthusnäringens bränslebeskattning

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk243 av Sten Bergheden (M),

2011/12:Sk339 av Åsa Coenraads (M),

2011/12:Sk396 av Staffan Danielsson (C) och

2011/12:Sk412 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD).

*Reservation 4 (SD)*

## 3. Skatt på handelsgödsel

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk241 av Kew Nordqvist m.fl. (MP),

2011/12:MJ282 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,

2011/12:MJ376 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 20 och

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 7.

*Reservation 5 (S, MP, V)*

## 4. Skatt på fartygsbränsle

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk255 av Olle Thorell (S) och

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 4 i denna del.

*Reservation 6 (S)*

*Reservation 7 (MP, V)*

## 5. Miljöskatt på flyg

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk304 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S) och  
2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 1, 4 i  
denna del och 5.

*Reservation 8 (MP)*

## **6. Fordonsskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 i denna del och  
2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD)  
yrkande 2.

*Reservation 9 (V)*

*Reservation 10 (SD)*

## **7. Lastbilsskatt respektive kilometerskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4,  
2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och  
2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6.

*Reservation 11 (S, MP, V)*

## **8. Trängselskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk254 av Olle Thorell (S),  
2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5,  
2011/12:Sk432 av Per Lodenius och Kerstin Lundgren (båda C) och  
2011/12:T425 av Börje Vestlund m.fl. (S) yrkandena 8–10.

*Reservation 12 (S, MP, V)*

## **9. Skatt på elektrisk kraft**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk268 av Hans Backman (FP) och  
2011/12:Sk307 av Lars-Axel Nordell (KD).

## **10. Alkoholskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk210 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP)  
yrkande 2,  
2011/12:Sk293 av Jan R Andersson och Lars Hjalmered (båda M) och  
2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 24 och 25.

*Reservation 13 (S, V)*

## **11. Tobaksskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk276 av Kajsa Lunderquist (M),  
2011/12:Sk295 av Henrik Ripa (M) och

2011/12:Ju241 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD)  
yrkande 3.

*Reservation 14 (SD)*

**12. Privatinförsel av alkohol och tobak och försäljning i exportbutiker**

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:Sk210 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP)  
yrkande 1,

2011/12:Sk217 av Elin Lundgren (S),

2011/12:Sk263 av Mats Gerdau (M),

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 26 och 27 samt

2011/12:Sk417 av Lars-Axel Nordell (KD).

*Reservation 15 (S)*

**13. Skatt på animaliska livsmedel**

Riksdagen avslår motion

2011/12:MJ258 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4.

*Reservation 16 (V)*

**14. Avfallsförbränningskatt**

Riksdagen avslår motion

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 6.

*Reservation 17 (MP, V)*

**15. Skatt på naturgrus**

Riksdagen avslår motion

2011/12:Sk402 av Krister Hammarbergh (M) yrkande 2.

**16. Reklamskatt**

Riksdagen avslår motion

2011/12:Sk366 av Kerstin Lundgren (C).

**17. Lotteriskatt**

Riksdagen avslår motion

2011/12:Sk400 av Krister Hammarbergh och Saila Quicklund (båda M).

**18. Skatt på socker respektive frukt och grönt**

Riksdagen avslår motion

2011/12:Sk420 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) yrkandena 1 och 2.

Stockholm den 15 mars 2012

På skatteutskottets vägnar

*Henrik von Sydow*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Henrik von Sydow (M), Leif Jakobsson (S), Ulf Berg (M), Lena Asplund (M), Christina Oskarsson (S), Fredrik Schulte (M), Hans Olsson (S), Karin Nilsson (C), Anders Karlsson (S), Maria Abrahamsson (M), Mats Pertoft (MP), Lars Gustafsson (KD), Thoralf Alfsson (SD), Peter Persson (S), Patrik Björck (S), Anna Steele (FP) och Emma Wallrup (V).

## Redogörelse för ärendet

Riksdagen beslutade under hösten 2009 om förändrade energi- och koldioxidskattesatser för åren 2010–2015 för att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås. Ändringarna börjar tillämpas stegvis för att ge aktörerna långsiktiga förutsättningar för att planera sin verksamhet. De beslutade förändringarna av energi- och koldioxidskatterna på bränslen för 2011, 2013 och 2015 tog hänsyn till prognostiserade förändringar i konsumentprisindex för dessa år. För 2012, 2014 och 2016 och fortsättningsvis ska skattebeloppen indexomräknas på sedvanligt sätt baserat på de faktiska förändringarna i konsumentprisindex (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21).

Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2011 ställde sig riksdagen bakom regeringens bedömning att koldioxidskatten inte behöver höjas under mandatperioden utöver redan fattade beslut och normal inflationsjustering (prop. 2010/11:1, bet 2010/11:FiU1, ytr. 2010/11:SkU1y).

Vid behandlingen av regeringens budgetförslag för 2012 ställde sig riksdagen bakom regeringens bedömning av hur energi- och koldioxidskattesatserna på bränslen och energiskattesatserna på el för 2012 ska räknas om motsvarande förändringarna i konsumentprisindex.

Vid budgetbehandlingen för 2012 tog riksdagen ställning till motioner som väckts under den allmänna motionstiden 2011 och som innehöll en lång rad förslag om skatteförändringar på punktskatteområdet, som en del av oppositionspartiernas budgetalternativ, och som måste prövas tillsammans med beslutet om att fastställa den inkomstberäkning för 2012 som regeringen föreslagit. Motionerna innehöll förslag om bl.a. höjd koldioxidskatt, höjda skatter på bensin och diesel, lägre drivmedelsskatt för bussar, sänkt energiskatt på hushållsel, höjd återbetalning av koldioxidskatt på diesel för arbetsmaskiner, skattebefrielse för en högre låginblandning av biodrivmedel, höjd skatt på alkohol, införande av kilometerskatt för tunga fordon, sänkt fordonsskatt i glesbygden och för bussar, registreringskatt för motorfordon, miljöbilsbonus, flygskatt och återinförda skatter på handelsgödsel och avfallsförbränning. Riksdagen fattade beslut med anledning av budgetpropositionen och motionsyrkandena den 23 november 2011 (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:FiU1, ytr. 2011/12:SkU1y).

I detta betänkande behandlar skatteutskottet kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2011 med förslag som bl.a. rör skatt på drivmedel och andra bränslen, fordon, elektrisk kraft, alkohol och tobak, handelsgödsel, avfallsförbränning, naturgrus, animaliska livsmedel, reklam, lotterier och socker respektive frukt och grönsaker. Några motioner rör privatinförsel av alkohol och tobak och försäljningen i exportbutiker.



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

# Utskottets överväganden

## Drivmedelsskatt m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att beskattningen av syntetiska drivmedel ska omprövas, om fortsatt skattebefrielse för etanol vid låg- och höginblandning, om höjd koldioxidskatt på fossila drivmedel, om rättvisa drivmedelsskatter, om skatteskillnaden mellan diesel miljöklass 1 och miljöklass 3, om klargörande av miljözonsreglerna i trafikförordningen och om slopande av skattefriheten för bränslen i enlitersförpackningar.

Jämför reservationerna 1 (S), 2 (MP) och 3 (V) samt särskilt yttrande 1 (S).

### Bakgrund

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

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

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

För 2012 är energi- och koldioxidskatten på bensin (miljöklass 1) 5:65 kronor per liter, på diesel (omärkt miljöklass 1) motsvarande 4:66 kronor per liter och på diesel (omärkt miljöklass 3) motsvarande 5:07 kronor per liter. Energiskatten på naturgas som används som drivmedel är motsvarande 1:62 kronor per liter.

### *Höjda drivmedelsskatter*

Riksdagen beslutade hösten 2009 (bet. 2009/10:SkU21) om förändrade energi- och koldioxidsskatter på bränslen för åren 2010–2015. Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2011 ställde sig riksdagen bakom regeringens bedömning att koldioxidsskatten inte behöver höjas under mandatperioden utöver redan fattade beslut och normal inflationsjustering (bet. 2010/11:FiU1, yttr. 2010/11:SkU1y).

För 2012 har regeringen aviserat att koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen ska räknas om motsvarande förändringen av konsumentprisindex. Detta gjordes i en förordning (2011:1134).

### *Biodrivmedel*

Riksdagen ställde sig vid höstens behandling av budgetpropositionen för 2012 bakom regeringens bedömning om behovet av att stimulera till en ökad användning av biodrivmedel (bet. 2011/12:FiU1, yttr. 2011/12:SkU1y). Skattebefrielsen för låginblandning ska även fortsättningsvis gälla upp t.o.m. 6,5 volymprocent biodrivmedel i bensin och upp t.o.m. 5 volymprocent biodrivmedel i diesel. Skattebefrielse åstadkoms genom särskilda dispensbeslut av regeringen som gäller fr.o.m. den 1 januari 2012. Fortsatt skattebefrielse ska även ges genom dispensbeslut för E85 och andra höginblandade biodrivmedel och för biodrivmedel helt utan fossilt innehåll.

För låginblandning över 6,5 volymprocent i bensin och 5 volymprocent i diesel men inom ramen för vad som är möjligt enligt bränslespecifikationerna enligt drivmedelslagen (2011:319) innebär gällande regler enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi att koldioxid och energiskatt tas ut för dessa biodrivmedel med belopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Europeiska kommissionen har godkänt den svenska skattebefrielsen för biodrivmedel t.o.m. 2013.

### *Syntetiska drivmedel*

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

Syntetisk diesel med förnybart ursprung befrias från skatt om tillverkaren ansöker och får dispens från energi- och koldioxidsskatt. En sådan möjlighet finns inte för tillverkare av fossilbaserad syntetisk diesel. Enligt 2 kap. 12 § energiskattelagen har regeringen i särskilda fall haft möjlighet att medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidsskatt på bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor. Enligt kom-

missionens statsstödsgodkännande (N 187/2004) fick sådana dispensbeslut fattas fram t.o.m. den 31 december 2008. Regeringen kan alltså inte längre besluta om nedsättning av skatten via dispens för fossilbaserade bränslen. De dispensbeslut som nu kan lämnas omfattar bara förnybara bränslen och baseras på statsstödsgodkännande (N 592/2006).

Med stöd av artikel 5 i rådets direktiv 2003/96/EG skulle det vara möjligt att i vissa fall som anges i direktivet ge syntetisk diesel en egen skattesats ned till den minimiskattesats för diesel som direktivet föreskriver. Det skulle innebära en skatt på ca 3 kronor per liter (1 euro = 9:11 kronor), vilket ska jämföras med den aktuella skattesatsen enligt energiskattelagen på diesel på 4:66 kronor per liter. Enligt artikel 5 i direktivet kan en differentierad skattesats tillämpas bl.a. om skattesatsen är direkt kopplad till produktens kvalitet (som t.ex. för alkylatbensin) eller för vissa angivna användningsområden.

### *Bränslen i enlitersförpackningar*

Av energiskattedirektivet följer att energiprodukter och andra bränslen ska beskattas oavsett förpackningsstorlek. Produkter som tillhandahålls i små förpackningar om högst en liter och som kan användas både som lösningsmedel och som bränsle kan undantas från beskattning eftersom de produkterna inte antas användas som bränsle.

De energiprodukter som räknas upp särskilt i energiskattelagen är skattepliktiga om de förbrukas som bränsle för uppvärmning eller som motorbränsle. Bränsle som säljs i förpackningar om högst en liter är undantaget från skatteplikt. Undantaget har tillkommit för att underlätta den praktiska hanteringen vid beskattningen. Det finns ett antal produkter som tillhandahålls i småförpackningar som rymmer högst en liter och som kan användas både som lösningsmedel och som bränsle. För att inte behöva ta ställning till om dessa produkter ska beskattas eller inte har de undantagits från skatt.

### *Körning i miljözoner*

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller att dieseldrivna tunga bussar och tunga lastbilar bara får köra i en miljözon om det gjorts en första registrering under de senaste sex åren. Förordningen innehåller undantag beträffande fordon som uppfyller utsläppskraven i vissa angivna EU-direktiv. Vid färd i en miljözon måste föraren medföra handlingar som visar att den berörda bussen eller lastbilen är utrustad med den föreskrivna tekniken.

Att ett område ska vara miljözon får meddelas genom lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggda, särskilt miljökänsliga områden. Stockholm, Malmö, Göteborg, Lund och Helsingborg har infört miljözoner.

## Motionerna

I motion 2011/12:Sk208 av Anita Brodén (FP) anförs att klarhet behöver skapas när det gäller den framtida beskattningen av syntetiska drivmedel som framställs ur naturgas och fackelgas. Drivmedel bör beskattas utifrån samma principer. Fortsatt avgasforskning utvecklar framtida miljöföretag och kan medverka till miljömässiga förbättringar inom transportsektorn. Ett klargörande behövs också av tolkningen av miljözonsreglerna i trafikförordningen när det gäller fordon som drivs med alternativa drivmedel, anser motionären.

I motion 2011/12:Sk213 av Sara Karlsson (S) föreslås att undantaget för koldioxidskatt på enlitersförpackningar ska slopas. Tändvätska, eller n-parrafin som det heter egentligen, är ett bränsle som tillverkas från olja, dvs. ett fossilt bränsle precis som bensin eller diesel. I Sverige såldes 4 000 ton tändvätska 2009, vilket orsakade utsläpp på 12 ton fossil koldioxid. Det finns, enligt motionen, alternativ baserade på etanol eller rapsolja som fungerar lika bra men som har svårt att konkurrera eftersom enlitersförpackningar av fossilt bränsle är undantagna från koldioxidskatt.

I motion 2011/12:Sk221 av Christina Karlsson (S) anförs att reglerna för beskattning av syntetiska drivmedel bör ändras så att det blir lönsamt att ta vara på restgaser som facklas bort. Gaser som görs om till syntetiska drivmedel för dieselfordon belastas i dag med dieseloljeskatt, framhåller motionären.

Även i motion 2011/12:Sk277 av Hans Rothenberg (M) anförs att skattesatserna för syntetiska drivmedel bör ses över i syfte att reducera förekomsten av fackling, dvs. avsiktlig förbränning av gasformiga överskottsbränslen.

I kommittémotion 2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 17 och 18 anförs att skattebefrielsen för etanol bör finnas kvar även efter 2013 för att inte etanolförsäljningen helt ska upphöra i Sverige. EU har höjt den tillåtna låginblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel men skattebefrielsen i Sverige gäller inte fullt ut. Det har gjort att intresset bland drivmedelsbolagen att öka låginblandningen är mycket svagt, förklarar motionärerna.

I samma motion sägs att skatteskillnaden mellan diesel miljöklass 1 och miljöklass 3 fortfarande är motiverad. Miljöklass 1 ger lägre halter av aromatiska kolväten och polycykliska aromatiska kolväten som vid förbränningen ger upphov till hälsovådliga partikelutsläpp. Fordon med begränsad eller ingen rening av partiklar står, enligt motionen, för en betydande del av fordonsparken av tunga fordon och mobila maskiner.

Även i motion 2011/12:Sk384 av Ola Johansson och Helena Lindahl (C) föreslås att man bör överväga att ändra reglerna för punktbeskattning av syntetiska drivmedel så att det blir mer lönsamt att ta vara på restgaser och därmed minska utsläppen av växthusgaser. Det är i dag skattefritt att

fackla gaser, men om gaserna omvandlas till flytande syntetiska drivmedel för dieselfordon belastas bränslet med dieseloljeskatt, framhåller motionärerna.

I motion 2011/12:Sk395 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (C, M) föreslås likaledes att beskattningen av syntetiska drivmedel ses över. Ecopar är ett syntetiskt ultrarent drivmedel för dieselmotorer. Det framställs syntetiskt ur naturgas och inte från råolja via oljeraffinering. Skatten på syntetiska drivmedel som framställs av naturgas bör enligt motionärerna anpassas till beskattningen av naturgas.

I kommittémotion 2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 föreslås ett tillkännagivande om att det åtgärds paket som lyfts fram i motionen bör genomföras för att skapa rättvisa drivmedelsskatter. Inledningsvis betonas att skattesystemet ska vara rättvist mot miljön, mot kommande generationer och fördelningsmässigt. Skatten på bensin och diesel bör höjas varje år fram till 2014. Bensinen blir ca 20 öre dyrare per år och diesel 14 öre per liter per år. Personer med låga inkomster och de som bor i glesbygd bör kompenseras. Satsningar bör göras på kollektivtrafik och järnväg och specifikt i landsbygden. Fordonsskatten bör sänkas ytterligare i de kommuner där fordonsskatten är nedsatt. Utvecklingen av efterkonvertering av äldre bilar bör stödjas. Beskattningen av bilismen bör ytterligare differentieras utifrån regionala skillnader. Utbyggnaden av förnybara bränslen påskyndas genom ett investeringsprogram.

Motionärerna vill också ha ett tillkännagivande om att genomföra de åtgärder som lyfts fram i motionen för att skapa hållbara drivmedel. Bland annat sägs att etanol, biogas, el och andra hållbarare drivmedel bör skattebefrias till 2015. Regeringen bör i god tid före 2015 ge signal om skattebefrielsen ska fortsätta eller inte och låginblandning ska vara skattebefriad upp till 10 procent i bensin och 7 procent i diesel. Ett system med biodrivmedelscertifikat införs senast 2015. Motionärerna vill slutligen att tullavgiften på importerad etanol ska avskaffas.

I kommittémotion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11 efterfrågas åtgärder för att skattebefria etanol även efter 2013 för att inte de resurser som lagts på att introducera E85 som fordonbränsle i Sverige ska förloras.

I motion 2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5 förespråkas en höjning av koldioxidskatten på fossila bränslen eftersom ovissheten om prisrelationen mellan biogas och fossila drivmedel är den viktigaste anledningen till att investeringar i biogasinфраstruktur uteblir. En höjning av koldioxidskatten är en bra början som enligt motionärerna behöver följas av långsiktiga spelregler som garanterar att det klimatsmarta är billigare för konsumenten än det klimatdåliga.

## Utskottets ställningstagande

I ett antal motioner föreslås att beskattningen av syntetiska drivmedel omprövas. I motionerna talas om att syntetiska drivmedel för dieselfordon som framställs ur naturgas och fackelgas för närvarande belastas med diesellojjeskatt.

Syntetisk diesel med biologiskt ursprung befrias från skatt om tillverkararen ansöker och får dispens från energi- och koldioxidskatt. Utskottet konstaterar att regelverket ger utrymme för att skattemässigt gynna fossilbaserad syntetisk diesel, om än inte ned till noll. Att helt skattebefria syntetisk diesel skulle innebära att minimiskattesatsen för diesel skulle underskridas, vilket inte är tillåtet. Utskottet anser att eventuella skattebefrielse för drivmedel i första hand ska styras av vilka effekter bränslet ger på utsläppen av koldioxid. Syntetisk diesel som baseras på naturgas minskar inte utsläppen av växthusgaser.

Finansministern framhöll i ett frågesvar i riksdagen (fr. 2010/11:118) i december 2010 att frågan om lägre beskattning av fossilbaserad syntetisk diesel samt den skattemässiga hanteringen av restgaser är något som kan aktualiseras i regeringens fortsatta arbete med att samordna de ekonomiska styrmedlen på klimat- och energiområdet så att den önskvärda styrningen blir samhällsekonomiskt effektiv.

Utskottet konstaterar att frågan om beskattningen av syntetiska drivmedel är uppmärksammas inom Finansdepartementet. Utskottet förutsätter att regeringen fortsättningsvis följer frågan och att något initiativ från riksdagen därför inte behövs.

Utskottet noterar vidare att EU försöker att främja olika former av energiåtervinning och minskade utsläpp av växthusgaser och att gasfackling omfattas av EU:s utsläppshandelssystem för växthusgaser sedan medlemsstaterna under 2010 enats om en gemensam bred tolkning av begreppet förbränningsanläggning. Från och med 2011 kommer även norska olje- och gasplattformar att ingå i utsläppshandelssystemet.

Utskottet bedömer att även Kyotoprotokollets mekanism för ren utveckling (CDM) kan spela en viktig roll för att skapa ekonomiska incitament att vidta åtgärder. Det första CDM-projektet för gasåtervinning och minskad gasfackling vid oljeutvinning godkändes av FN:s CDM-styrelse i oktober 2010.

I tre motioner förordas en fortsatt skattebefrielse för etanol vid låg- och höginblandning. Socialdemokraterna föreslår att skattebefrielsen ska gälla även efter 2013 för att stimulera efterfrågan på E85 och för att behålla de resurser som lagts ut på att skapa en marknad för E85.

Vänsterpartiet föreslår en rad åtgärder för att åstadkomma hållbara drivmedel, bl.a. att etanol skattebefrias till 2015 samt att låginblandning av biodrivmedel skattebefrias upp till 10 procent i bensin och upp till 7 procent i diesel. Vänsterpartiet föreslår att skattebefrielsen för biodrivmedel ersätts av ett system med biodrivmedelscertifikat som införs senast 2015 och slutligen att tullavgiften på importerad etanol avskaffas.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill höja koldioxidskatten på bensin och diesel. Vänsterpartiet lägger även fram flera förslag med målsättningen att skapa rättvisa drivmedelsskatter.

Riksdagen beslutade hösten 2009 (bet. 2009/10:SkU21) om förändrade energi- och koldioxidskatter på bl.a. drivmedel för åren 2010–2015. Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2011 ansåg riksdagen att koldioxidskatten inte behöver höjas under mandatperioden utöver redan fattade beslut och normal inflationsjustering (bet. 2010/11:FiU1, yttr. 2010/11:SkU1y). Riksdagen har i dessa och andra sammanhang avvisat Miljöpartiets och Vänsterpartiets förslag om höjda drivmedelsskatter och andra förslag av Vänsterpartiet om drivmedelsskatterna som utgör en del av partiets budgetalternativ.

Arbetet med att minska utsläppen från transporter fortsätter med det långsiktiga målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Utvecklingen av nya och hållbara drivmedel prioriteras. Sverige strävar efter att på ett kostnadseffektivt sätt nå de nationella och internationella klimat- och energipolitiska målen. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att samordna de ekonomiska styrmedlen på klimat- och energiområdet så att den önskvärda styrningen blir samhällsekonomiskt effektiv.

Riksdagen ställde sig vid höstens behandling av budgetpropositionen för 2012 bakom regeringens bedömning om behovet av att stimulera till en ökad användning av biodrivmedel (bet. 2011/12:FiU1, yttr. 2011/12:SkU1y).

Grundregeln i lagen om skatt på energi och i energiskattedirektivet är att bränslen ska beskattas. Att skattebefria biodrivmedel är att frångå regeln om beskattning enligt likvärdigt fossilt bränsle och är därför att betrakta som ett statsstöd. För att bidra till att nå målet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn 2020 stimuleras en ökad användning av biodrivmedel genom att regeringen utfärdar särskilda dispensbeslut för att skattebefria bränslen som framställts av biomassa. Möjligheten att låginblanda skattebefriade mängder biodrivmedel har ökat genom att de dispensbeslut som utfärdas för 2011 och för 2012 medger full skattebefrielse för låginblandning upp t.o.m. 6,5 volymprocent biodrivmedel i bensin och 5 volymprocent biodrivmedel i diesel. Full skattebefrielse medges dessutom till den biobaserade andelen i E85. EU-kommissionen har godkänt denna skattebefrielse t.o.m. utgången av 2013. Utskottet utgår från att regeringen i god tid innan statsstöds godkännandet för den nuvarande skattebefrielsen löper ut klargör den fortsatta skattemässiga hanteringen av biodrivmedel.

Vid motionsbehandlingen förra året (bet. 2010/11:SkU21) riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör undersöka i vilken utsträckning skatteskillnaden mellan diesel miljöklass 1 och miljöklass 3 kan minskas under året. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att undersöka detta. Uppdraget ska redovisas i oktober 2012.

Utskottet anser att det inte behövs ett nytt tillkännagivande till regeringen i frågan.



Trafikförordningen har utfärdats av regeringen och utskottet anser att det i första hand är en fråga för regeringen att bedöma om miljözonsreglerna behöver klargöras när det gäller fordon som drivs med alternativa drivmedel.

I en motion föreslås att skattefriheten för bränslen i enlitersförpackningar ska slopas för att tändvätska baserad på etanol eller rapsolja ska bli mer konkurrenskraftig.

I princip ska alla skattepliktiga bränslen beskattas oavsett om de säljs i lös vikt eller i förpackningar. Det undantag som har gjorts för enlitersförpackningar har tillkommit för att underlätta den praktiska hanteringen vid beskattningen. Det finns ett antal produkter som tillhandahålls i småförpackningar som rymmer högst en liter och som kan användas både som lösningsmedel och som bränsle. För att inte behöva ta ställning till om dessa produkter ska beskattas eller inte har de undantagits från skatt. Utskottet anser att de praktiska hänsyn som tagits talar för att behålla den nuvarande ordningen, och utskottet är inte berett att nu vidta några åtgärder för att ändra på den.

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

## Jordbrukets och växthusnäringens bränslebeskattning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av jordbrukets och växthusnäringens bränslebeskattning och om en höjning av återbetalningen av koldioxidskatten för arbetsmaskiner.

Jämför reservation 4 (SD).

### **Bakgrund**

Riksdagen (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21) beslutade hösten 2009 om ett omfattande paket med förändringar av koldioxid- och energiskattesatserna för att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås.

Ändringarna innebar bl.a. att återbetalningen av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner sänktes i tre etapper från 2:38 kronor per liter till 90 öre 2015. Energiskatten på diesel höjdes i två steg med sammanlagt 40 öre per liter från 1:33 kronor per liter till 1:53 kronor per liter 2011 och till 1:73 kronor per liter 2013.

Koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen för industri (utanför EU ETS) och jordbruk, skogsbruk och vattenbruk höjdes från 21 procent av den generella koldioxidskatten på 105 öre per kilo till 30 procent 2011

och till 60 procent 2015. Samtidigt höjdes energiskatten på uppvärmningsbränslen för dessa sektorer från 0 öre/kWh till 2,4 öre/kWh 2011, vilket motsvarade 30 procent av den generella energiskattnivån.

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

Begränsningsregeln innebär att företag där koldioxidskatten överstiger 0,8 procent av försäljningsvärdet endast behöver betala 24 procent av det överskjutande skattebeloppet. Bestämmelsen omfattade 2009 bl.a. drygt 600 växthusföretag som fick skattelättnader med ca 20 miljoner kronor.

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

Beskattningen av gödselmedel slopades fr.o.m. den 1 januari 2010.

## Motionerna

I motion 2011/12:Sk243 av Sten Bergheden (M) föreslås en översyn av energi- och drivmedelsskatternas inverkan på svenskt lantbruk och annan näringsverksamhet i syfte att harmonisera skatterna i förhållande till europeiska lantbrukare och företagare.

Även i motion 2011/12:Sk339 av Åsa Coenraads (M) föreslås en översyn av dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruk och trädgårdsnäringsens energibesättning mot bakgrund av utvecklingen i andra länder och med hänsyn till skattestrukturen för annan konkurrensutsatt industri och verksamhet. Utan lika grundförutsättningar kommer det svenska jord- och skogsbruket successivt att avecklas, framhåller motionären. Förändringarna av energiskatten till 2015 påverkar den svenska odlingens konkurrenskraft i förhållande till Holland och Finland negativt.

Även i motion 2011/12:Sk396 av Staffan Danielsson (C) föreslås en översyn av energiskattesituationen för trädgårdsnäringsen. Enligt motionen visar en rapport från Jordbruksverket att de mycket kraftigt höjda energi- och koldioxidskatterna i Sverige 2011 och framför allt 2015 skulle höja skatternas andel av omsättningen från under 1 procent till över 12 procent. Sker ingen justering kommer den svenska tomat- och trädgårdsodlingen att få en starkt försämrad konkurrenssituation. Även jord- och skogsbruket har samma problematik, enligt motionen.

I motion 2011/12:Sk412 av Josef Fransson och Lars Isovaara (SD) föreslås att återbetalningen av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner höjs. Beslutet att till 2015 minska återbetalningen av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner och generellt höja energiskatten på dieselolja med 0:20 kronor per liter kostar mer än en halv miljard kronor per år för jord- och skogsbrukssektorn.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagens omläggning hösten 2009 av drivmedels- och bränslebeskattningen syftade till att ge bl.a. jordbruket, skogsbruket och växthusföretagen ekonomiska incitament att vidta åtgärder för att minska växthusgasutsläppen. För att miljömålen ska kunna nås krävs att även dessa sektorer genomför en omställning av sin energianvändning.

Omläggningen genomförs stegvis till 2015 för att ge aktörerna långsiktiga förutsättningar för att planera sin verksamhet och för att minska risken för koldioxidläckage vid import från länder som, till skillnad från EU-länderna, inte omfattas av bindande åtaganden om att begränsa utsläppen av växthusgaser.

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

Energiskatten på förbrukningen av fossila uppvärmningsbränslen i de nu aktuella sektorerna är fortfarande nedsatt i förhållande till förbrukningen i övriga sektorer och uppgår till 30 procent av den generella nivån. De nu aktuella sektorerna omfattas också av en nedsatt energiskatt på el.

För att kompensera jordbruket för de skattehöjningar som beslutades hösten 2009 och för att stärka jordbrukets konkurrenskraft har riksdagen beslutat att slopa skatten på gödselmedel. Riksdagen har vidare sänkt egenavgifterna för enskilda näringsidkare, vilket gynnar det svenska jordbruket (prop. 2009/10:178, bet. 2009/10:SfU16).

Utskottet avstyrker de nu aktuella motionsförslagen.

## Skatt på handelsgödsel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att återinföra skatten på gödselmedel.

## Motionerna

I fyra motioner föreslås att skatten på handelsgödsel återinförs.

I kommittémotion 2011/12:Sk241 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) anförs att användningen av konstgödsel har många negativa miljökonsekvenser genom innehållet av kväve men även fosfor och dess förorening av kadmium. Förutom utsläpp av koldioxid vid produktionen medför både tillverkningsprocessen och användandet stora utsläpp av lustgas. Dessutom

orsakar kvävgasavgångar förurning av mark och vatten. Motionärerna framhåller slutligen att skatten hade en dubbelt positiv miljöeffekt genom att pengarna återfördes till näringen.

I kommittémotion 2011/12: MJ282 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3 påtalas att jordbruket är den enskilt största källan till övergödningen i Östersjön. Med rätt politik finns det stor potential att minska utsläppen inom jordbruket, och därför bör en skatt på handelsgödsel införas. Enligt motionen bör intäkterna oavkortat gå tillbaka till jordbruket genom stöd till miljöåtgärder.

I kommittémotion 2011/12: MJ376 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 20 sägs bl.a. att billigare handelsgödsel innebär en minskad användning av stallgödsel. Frivilligt minskad kvävegödning, frivilligt anlagda våtmarker och frivilligt ökade fånggrödor i kombination med slopad kväveskatt ger inte det resultat man önskat i form av minskad övergödning. Motionärerna betonar att principen om att förorenaren ska betala bör gälla. En skatt på handelsgödsel minskar på kort sikt trycket på andra styrmedel, t.ex. inom trafiksektorn, för att uppnå de svenska klimatmålen.

I kommittémotion 2011/12: N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 7 sägs att en handelsgödselskatt behövs för att minska övergödningen och för att med kretsloppsanpassade metoder återföra näringsämnen till åkermarken. Slopadet av handelsgödselskatten är fel metod att gynna livsmedelsproduktionen. Ökad biogasproduktion ger mer biogödsel och skulle stärka kretsloppen av näringsämnen.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagen har under de senaste riksmötena avslagit yrkanden om att skatten på handelsgödsel ska återinföras, senast i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2012 ( bet. 2011/12: FiU1, yttr. 2011/12: SkU1y).

Utskottet har i dessa sammanhang framhållit att skatten på handelsgödsel bedöms ha en begränsad styrförmåga och att skatten försämrar de svenska lantbrukarnas konkurrensvillkor utan att ha någon större effekt på användandet av gödselmedel. Det var bara Sverige inom EU som hade en generell skatt på gödselmedel när skatten slopades.

När lagen om skatt på gödselmedel upphörde att gälla den 1 januari 2010 innebar det förutom att skatten på gödselmedlets kväveinnehåll slopades även att skatten på kadmiuminnehållet togs bort. I lagstiftningsärendet (prop. 2009/10:41 s. 186) anförde regeringen följande.

Regeringen är medveten om att det för kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel finns en tydligare effekt av skatten än för kväveinnehållet i gödselmedel i och med att kadmiumtillförsel via fosforgödselmedel har minskat drastiskt sedan början på 1990-talet. Detta har också flera remissinstanser framhållit. Mot denna bakgrund bör alternativa styrmedel prövas med inriktning att uppnå liknande effekter som den som kadmiumdelen av gödselmedelsskatten har i dag. Därtill torde jordbruksnäringens omfattande arbete med att minska kadmiumhalterna i gödselmedel och livsmedel fortsätta även vid slopad skatt på kadmiuminnehål-

let i fosforgödselmedel. På EU-nivå studeras för närvarande olika alternativa möjligheter att minska människors exponering genom att reducera tillförseln av kadmium till jordbruksmark och åstadkomma en harmonisering av den gemensamma marknaden för fosforgödselmedel.

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

I budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg. omr. 20) framhåller regeringen att den generella kadmiumexponeringen behöver minska och att det behövs en samlad strategi, som innefattar ett kraftigt sänkt nationellt gränsvärde för kadmium i mineralgödsel, att EU antar stränga gränsvärden för kadmium i mineralgödsel och att åtgärder vidtas för att minska tillförseln av kadmium till åkermark via andra källor än mineralgödsel. Regeringen har anmält ett sänkt svenskt gränsvärde till Europeiska kommissionen. Regeringen har vidare gett Jordbruksverket i uppdrag att i samråd med Livsmedelsverket och efter samråd med Kemikalieinspektionen göra en analys av konsekvenserna för jordbrukssektorn och för livsmedelsindustrin, om gränsen för det nationella förbudet om saluföring av mineralgödsel innehållande fosfor skulle sänkas till 25 gram respektive 12 gram kadmium per ton fosfor. I uppdraget ingår också att föreslå ett lägsta gränsvärde som förenar ett gott miljöskydd med minimala negativa effekter för jordbruket. Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2012.

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

## Skatt på fartygsbränsle

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av skattebefrielsen för fiskares fartygsbränsle och att regeringen i EU bör driva frågan om att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart.

### **Bakgrund**

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

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

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

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

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

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

Parallellt med kraven på sänkta svavelhalter har IMO antagit strängare regler för utsläpp av kväveoxider. Utgångspunkten för det fortsatta arbetet är att utsläppskontrollområdena i norra Europa kommer att inkludera kväveoxider och benämnas kontrollområden för luftburna utsläpp från fartyg.

Bland annat ska kväveoxidutsläppen från fartyg i dessa områden minskas med 80 procent jämfört med den nivå som gäller för fartygsmotorer installerade under perioden 2000–2011.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:Sk255 av Olle Thorell (S) föreslås en översyn av om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränsle kan avskaffas eller om det bör finnas ett tak för skattebefrielsen per företag så att stödet till näringen inte gynnar stora bränsleslukande fartyg. Den svenska fiskeflottan gynnas av bränslesubventioner, vilket inte är försvarbart miljömässigt, klimatomständigt eller ekonomiskt eftersom fiskeflottan skulle behöva halveras för att nå acceptabel lönsamhet.

I motion 2011/12:T471 Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 4 i denna del föreslås att Sverige i EU bör verka för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart.

### **Utskottets ställningstagande**

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

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

I motionerna föreslås en översyn av skattebefrielsen för fiskares fartygsbränsle respektive att regeringen i EU bör driva frågan om att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart.

Miljö- och jordbruksutskottet tar i betänkandet Fiskeripolitik (bet. 2010/11:MJU11) bl.a. upp frågan om skattefriheten för fartygsbränsle.

Miljö- och jordbruksutskottet anför bl.a. följande:

Utskottet vill vidare hänvisa till sitt utlåtande över grönboken om reformen av den gemensamma fiskeripolitiken (utlåtande 2009/10:MJU4 s. 10). Utskottet framhöll därvid, i likhet med kommissionen, att näringen omfattas av ett antal indirekta stöd, utöver direktstödet från Europeiska fiskerifonden och liknande nationella stödssystem. Det viktigaste av dessa indirekta stöd är det allmänna undantaget från bränsleskatt. Mot bakgrund av subventionernas negativa effekter på resursallokering och bestånd ansåg utskottet att subventionerna borde avskaffas. Detta gäller även subventionen i form av undantag från bränsleskatt som bör tas

bort på EU-nivå. Utskottet pekade på att det är märkligt att EU ännu inte klarat av att på ett ansvarsfullt sätt ta bort denna subvention som är till så stor skada, inte minst för miljön. Utskottet anförde vidare att ett införande av tydligare fiskerättigheter för enskilda eller för grupper av företag skulle vara mer effektivt mot överkapaciteten än dagens kostsamma strukturanpassningspolitik. Enligt vad utskottet har inhämtat från Landsbyggsdepartementet driver Sverige, generellt sett, linjen att subventioner som bibehåller fartygskapaciteten ska fasas ut. Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att motionerna lämnas utan vidare åtgärd.

Riksdagen har under det förra riksmötet vid behandlingen av Trafikutskottet betänkande 2010/11:TU16 Sjöfart avslagit ett motionsyrkande (V) om att Sverige aktivt bör agera i EU för att energiskattedirektivet ändras så att bränslesubventionerna för sjöfarten avvecklas.

Skatteutskottet vidhåller den uppfattning som utskottet gav uttryck för när frågan behandlades under förra riksmötet (bet. 2010/11:SkU21), nämligen att det finns goda miljömässiga skäl för att begränsa bränslesubventionerna till sjöfarten. Till detta kan tilläggas att undantaget från att betala bränsleskatt bidrar till den överkapacitet som råder generellt i fiskeflotorna inom EU. Utskottet konstaterar att regeringens linje är att skadliga subventioner ska fasas ut. Av konkurrensskäl bör Sverige enligt utskottets uppfattning inte ensidigt slopa bränslesubventionerna. Detta bör ske på EU-nivå även om utskottet är medvetet om att det kan vara svårt att få med övriga medlemsstater på en ändring av energiskattedirektivet som innebär att det inte längre skulle vara möjligt att skattebefria yrkesfiskets fartygsbränsle.

Utskottet anser därmed att det inte är aktuellt med en översyn av skattebefrielsen för fartygsbränsle och att det inte behövs ett tillkännagivande om regeringens agerande i EU.

Utskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

## Miljöskatt på flyg

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om en miljöskatt på flyg och om en utredning av det administrativa förfarandet kring skattefriheten för flygbränsle på små flygplatser.

### **Bakgrund**

#### *Skatt på flygbränsle*

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



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

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

Enligt regeringens klimatproposition (prop. 2008/09:162 s. 94) har Sverige och EU, inom ramen för ICAO, verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand. ICAO har hittills inte kunnat enas om att vidta några konkreta åtgärder. Det är därför osäkert om och när några internationella styrmedel kan vara på plats inom flygområdet om inte en överenskommelse enligt FN:s klimatkonvention (UNFCCC) sätter ramar för ett åtagande för luftfarten. ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter eller handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredjeland. Europas 42 stater, medlemsstaterna i EU och i Ecac, dvs. European Civil Aviation Conference, reserverade sig mot beslutet.

En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Flyget omfattas av utsläppshandeln fr.o.m. 2012, och detta gäller såväl flygningar inom EU som till och från EU. På sikt kommer hänsyn även att tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Kommissionen har aviserat åtgärder för att i ett första skede reglera utsläppen från kväveoxider.

### **Det administrativa förfarandet**

Flygfotogen är ett bränsle som omfattas av punktskattedirektivets system med uppskovsförfarande för punktskatten. Uppskovsförfarandet medför att bränsle, oavsett att det i och för sig är skattepliktigt, kan tillverkas, bearbetas, förvaras och flyttas mellan och inom medlemsstaterna utan att det medför några beskattningsekvivalenser. I huvudsak sker hanteringen inom ramen för ett system med skatteupplag som förestås av godkända upplagshavare.

Enligt energiskattelagen får den som i yrkesmässig verksamhet i Sverige avser att tillverka eller bearbeta bränslen, eller i större omfattning hålla bränslen i lager, godkännas som upplagshavare. En upplagshavare som håller bränsle i lager, utan att tillverka eller bearbeta bränsle, skulle enligt

tidigare gällande regler disponera över en lagerkapacitet på minst 500 m<sup>3</sup>. Avsaknaden av godkända upplagshavare på mindre flygplatser innebär att den föreskrivna skattefriheten för flygfotogen i vissa fall inte får fullt genomslag och att de mindre flygplatserna förlorar i konkurrenskraft.

För att lösa problemet har riksdagen beslutat (prop. 2010/11:12, bet. 2010/11:SkU10) att den som avser att yrkesmässigt lagra flygfotogen på en flygplats, som flyttats enligt uppskovsförfarandet för försäljning till kommersiellt flyg, får godkännas som upplagshavare utan att något krav på en viss minsta lagerkapacitet. Reglerna tillämpas sedan den 1 januari 2011.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:Sk304 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (S) föreslås en översyn av det administrativa förfarandet kring flygbränsleskatten. Nya regler från den 1 juli 2008 oroar, enligt motionärerna, de små kommunala flygplatserna i landet. Reglerna innebär att flygplatserna inte får leverera flygbränsle utan att ta ut skatt, vilket kan medföra att de som flyger kommersiellt väljer andra flygplatser. Flygbolagen får själva begära tillbaka skatten eller så får flygplatserna ”ligga ute” med skatten för att sedan kräva tillbaka dem av Skatteverket.

I kommittémotion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkan den 1, 4 i denna del och 5 anförs att en miljöbeskattning av det kommersiella flyget är nödvändig. Sverige bör i EU verka för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationellt flyg. I avvaktan på en ny EU-lagstiftning bör en skatt införas på biljetterna på 300 kronor för resor inom Sverige och Europa och på 600 kronor för resor utanför Europa.

### **Utskottets ställningstagande**

Flygfotogen är befriat från punktskatt vid förbrukning i flyg som används för kommersiellt ändamål. Skattefriheten gentemot förbrukaren säkerställs genom att bränslet på flygplatsen hanteras av godkända upplagshavare i skatteupplag. Riksdagens beslut (bet. 2010/11:SkU10) att fr.o.m. den 1 januari 2011 slopa kravet på att en upplagshavare måste disponera en viss minsta lagringskapacitet syftar till att även mindre flygplatser ska kunna tillhandahålla skattefritt flygbränsle. Utskottet anser att lagändringen tillgodoser syftet med motion Sk304, varför en översyn av det administrativa förfarandet kring flygbränsleskatten inte är nödvändig.

Riksdagen har i fråga om att införa en miljöskatt på flygtrafik, senast i samband med budgetbehandlingen nyligen, avslagit motsvarande motionsförslag (bet. 2011/12: FiU1, yttr. 2011/12:SkU1y). Utskottets utgångspunkt är att flygets miljöpåverkan i första hand bör hanteras på internationell nivå bl.a. för att undvika de konkurrensackdelar som ett ensidigt nationellt agerande skulle innebära för svenska aktörer. Ett viktigt steg i frågan tas i och med att flyget fr.o.m. 2012 inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

## Fordonsskatt

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om ett tillkännagivande om åtgärder för miljövänligare fordon och om befrielse från fordonsskatt för husvagnar.

Jämför reservationerna 9 (V) och 10 (SD).

### **Bakgrund**

Riksdagen beslutade hösten 2009 (bet. 2009/10:SkU21) om förändringar som innebär en ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten.

För personbilar som är av fordonsår 2006 eller senare eller är av tidigare fordonsår men som uppfyller miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid tas fordonsskatt ut på grundval av bl.a. bilarnas specifika koldioxidutsläpp per kilometer. För äldre personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bestäms fordonsskatten främst utifrån bilarnas vikt. Även tunga bussar och tunga lastbilar beskattas främst utifrån vikt. Lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar som blivit skattepliktiga efter utgången av 2010 har inordnats i den koldioxidrelaterade fordonsskatten.

En utgångspunkt för uttaget av fordonsskatt för samtliga lätta fordon är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på dieselolja är lägre än skatten på bensin finns ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon. Tanken är att det sammanlagda skatteuttaget vid en viss genomsnittlig årlig körsträcka ska belasta dieseldrivna och bensindrivna fordon lika.

För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för fordon som kan drivas med dieselolja än skatten för de fordon som inte kan drivas med dieselolja. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det en s.k. bränslefaktor som används för att höja fordonsskatten för dieseldrivna personbilar för att ta hänsyn till den lägre skatten på dieselolja. Ett miljötillägg har till syfte att kompensera att avgaskraven för dieseldrivna personbilar är mindre stränga när det gäller främst partiklar och kväveoxider än för bensindrivna personbilar.

Den koldioxidrelaterade fordonsskatten för personbilar tas ut med summan av ett grundbelopp (360 kronor) och ett koldioxidbelopp. Skatteberäkningen för bilar som kan drivas med dieselolja innebär dessutom att summan multipliceras med bränslefaktorn och att ett miljötillägg tas ut.

Koldioxidbeloppet uppgår som huvudregel för närvarande till 20 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 120 gram. Koldioxidbeloppet är 10 kronor per gram för bilar som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol.

Bränslefaktorn för dieslbilar är 2,55 sedan den 1 januari 2011 efter att faktorn kalibrerats om till följd av att energiskatten på dieselolja höjts med 20 öre per liter. Den 1 januari 2013 sänks bränslefaktorn till 2,4 som en följd av att energiskatten på dieselolja höjs med ytterligare 20 öre per liter. Storleken på bränslefaktorn bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka och skillnaden i drivmedelsskatt för bensin och dieselolja.

Miljötilägget i den koldioxidrelaterade fordonsskatten är 500 kronor för bilar tagna i bruk före den 1 januari 2008 och annars 250 kronor.

Fordonsskatten för de bilar som beskattas efter vikt höjdes den 1 januari 2011 för bensindrivna personbilar med 3 procent och sänktes för dieseldrivna personbilar med 4 procent. Den 1 januari 2013 sänks den viktbase-erade fordonsskatten för dieseldrivna personbilar ytterligare med ca 4 procent.

För att delvis kompensera den tunga vägtrafiken för att energiskatten på dieselolja höjs i två steg 2011 och 2013 med sammanlagt 40 öre per liter har fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar sänkts till EU:s minimiskattennivåer för tunga lastbilar.

### *Miljöbilar*

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

Personbilar som tas i bruk första gången fr.o.m. den 1 juli 2009 befrias från fordonsskatt under fem år om de uppfyller avgaskraven i miljöklass 2005 eller miljöklass E1 och har koldioxidutsläpp som vid blandad körning inte överstiger 120 gram per kilometer eller har en begränsad förbrukning av drivmedel eller elektrisk energi. För personbilar som blir skattepliktiga fr.o.m. den 1 januari 2011 gäller de strängare avgaskraven som benämns Euro 5 för att bilarna ska skattebefrias.

### *Regional differentiering*

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

## *Veteranfordon*

Motorcyklar och bussar, lastbilar och personbilar som är trettio år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik är inte skattepliktiga. Undantaget från skatteplikt infördes den 1 januari 1985. Skälet var att göra det lättare att inneha veteranfordon av berörda slag. Befrielsen avsåg ursprungligen fordon av 1950 års modell eller äldre. Den 1 juli 1994 infördes en rullande 30-årsgräns (bet. 1993/94:SkU27).

## **Motionerna**

I kommittémotion 2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 (delvis) föreslås ett tillkännagivande om vissa åtgärder för att skapa miljövänligare fordon. De föreslagna åtgärderna består bl.a. i att Sverige i EU bör driva krav om ett slutår för försäljning av personbilar som bara använder sig av fossil drift, att det skapas en enhetlig definition av vad som är en miljöbil, att gränserna för vad som får kallas en miljöbil uppdateras utifrån ett miljöperspektiv, att en statlig subvention införs till bilägare som efterkonverterar sin personbil till etanol- eller biogasdrift, att en skrotningssubvention införs, att fordonsskatten görs mer koldioxidbaserad, att en försäljnings-skatt på nya bilar införs enligt modellen bonus-malus.

I motion 2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (SD) yrkande 2 slutligen föreslås att veteranbilshobbyn ska främjas genom att husvagnar inkluderas i den s.k. trettioårsregeln, som innebär att fordon som är äldre än 30 år är skattebefriade.

## **Utskottets ställningstagande**

Riksdagen beslutade hösten 2009 (bet. 2009/10:SkU21) om ett paket med åtgärder som innebar en ökad koldioxidrelatering av fordonsskatten. Koldioxidbeloppet höjdes från 15 till 20 kronor per gram koldioxid samtidigt som utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet ska tas ut justerades. Miljöfaktorn som beaktar dieselbilarnas högre utsläpp av vissa ämnen och partiklar gjordes om till ett fast miljötillägg. Bränslefaktorn som beaktar att energiskatten på dieselolja är lägre än på bensen kalibrerades om. Följdändringar gjordes i den viktbaserade fordonsskatten. Fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar sänktes till EU:s minimiskattenivåer för tunga lastbilar. Skattebefrielse från fordonsskatt infördes slutligen för personbilar med bättre miljöegenskaper. Personbilar som tas i bruk första gången fr.o.m. den 1 juli 2009 befrias från fordonsskatt under fem år om de uppfyller avgaskraven i miljöklass 2005 eller miljöklass E1 och har koldioxidutsläpp som vid blandad körning inte överstiger 120 gram per kilometer eller har en begränsad förbrukning av drivmedel eller elektrisk energi. För personbilar som blir skattepliktiga fr.o.m. den 1 januari 2011 gäller de strängare avgaskraven som benämns Euro 5 för att bilarna ska skattebefrias.

Riksdagen har i olika sammanhang, bl.a. vid budgetberedningen för 2012, avslagit flera av Vänsterpartiets förslag, bl.a. förslagen om en ökad koldioxidrelatering av fordonsskatt, om en subventionering av efterkonvertering av personbilar till etanol- eller biogasdrift, om en skrotningspremie och om en försäljningsskatt på nya bilar.

När det gäller förslaget om en utvidgning av skattebefrielsen för veteranfordon till husvagnar vill utskottet framhålla att avsikten med skattebefrielsen inte har varit att ställa upp någon allmän regel om befrielse från fordonsskatt för fordon som är 30 år eller äldre. Motionsyrkanden om en utvidgning av skattebefrielsen till bl.a. husvagnar avsågs därför redan i samband med införandet av en rullande 30-årsgräns. Utskottet vidhåller den uppfattningen.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

## Lastbilsskatt respektive kilometerskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa en lastbilsskatt respektive kilometerskatt.

Jämför reservation 11 (S, MP, V) och särskilt yttrande 3 (SD).

## Bakgrund

### *Vägavgiftssamarbete*

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgifter för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar (Eurovinjettsamarbetet). I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland. I Tyskland tas dock inte längre någon vägavgift ut.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG, Eurovinjettdirektivet, finns bestämmelser om utformningen av vägavgiften.

Den närmare utformningen av den gemensamma vägavgiften regleras i ett samarbetsavtal från 1994 om uttag av en avgift för tunga fordon som använder vissa vägar. Ett protokoll om ändring av samarbetsavtalet undertecknades den 21 oktober 2010.

I Sverige regleras vägavgiften i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon. Vägavgift tas ut för motorfordon och fordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton som är avsedda uteslutande för godstransport på väg.

Skatteutskottet bereder för närvarande ett förslag från regeringen om att riksdagen ska godkänna ett ändringsprotokoll och anta ändrade bestämmelser om återbetalningen av vägavgiften (prop. 2011/12:43, bet. 2011/12:SkU9).

## Motionerna

I kommittémotion 2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon bör träda i kraft senast 2014 eftersom lastbilstransporterna bör betala för sina samhällsekonomiska kostnader. Motionärerna framhåller att Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) har utrett hur ett konkret förslag till kilometerskatt för tunga fordon skulle kunna se ut i Sverige, och motionärerna menar att det inte finns någon anledning att vänta med den politiska inriktningen.

I motion 2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 påtalas att villkoren för transportslagen är orättvisa och att en lastbilsskatt bör införas. Genom Bohuslän har lastbilstrafiken ökat med ca 15 procent de senaste 10 åren trots att det är en sträcka som lämpar sig väl för transporter på vatten. För att mer gods i framtiden ska fraktas på Väneren är det nödvändigt att vid sidan av banavgifter och farledsavgifter införa en avgift på lastbilstransporter, anser motionären.

Även i kommittémotion 2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6 föreslås en utredning om att senast den 1 juli 2013 införa en avståndsbaserad lastbilsskatt på det svenska vägnätet som ska vara lika för fordon registrerade i Sverige och i andra länder.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagen har vid flera tillfällen avslagit motionsförslag om att införa kilometerskatt för tunga fordon i Sverige. Systemet har bedömts vara dyrt att administrera både för företagen och för Skatteverket. Systemet kräver utrustning för att registrera var och när ett fordon kör. Det är tveksamt om kilometerskatt innebär någon samhällsvinst.

Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla denna uppfattning och avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

## Trängselskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om miljöincitamenten i trängselskatten, undantag för elbilar, kommunal eller regional bestämmanderätt respektive en översyn av möjligheten att införa trängselskatt på Essingeleden.

## Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i bilagor till lagen. Bila-

gorna omfattar för närvarande Stockholms och Göteborgs kommuner. I Göteborgs kommun ska bestämmelserna tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2013. Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm fr.o.m. den 1 augusti 2007.

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

Regeringen anförde följande i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 Förslag till statsbudget för 2011, finansplan och skattefrågor m.m. avsnitt 6.7.1 s. 145).

Regeringen har i propositionen Införande av trängselskatt i Göteborg (prop. 2009/10:189) angett att det i flera avseenden finns behov av att göra en översyn av trängselskatten. En utredare bör därför få i uppdrag att utreda förutsättningarna för att delegera rätten till kommuner att föreskriva om trängselskatt, en skattskyldighet för utlandsregistrerade fordon, hur skattebeloppen bör justeras om skattens förmåga att begränsa trängsel ska behållas samt hur en bestämmelse som begränsar skatteuttaget om flera betalstationer i Göteborgs kommun passerar under en viss tidsperiod, en s.k. flerpasagerregel, kan utformas. Utredaren bör ta ställning till de lagändringar som kan aktualiseras och utarbeta ett lagförslag. Utredaren bör även ha att bedöma de kostnader och konsekvenser som förslagen kan komma att medföra för intäktsmålet för trängselskatt.

Den 9 juni 2011 tillsatte regeringen 2011 års vägtullsutredning (Fi2011:47). Utredningen ska lämna sina förslag senast den 30 september 2012.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:Sk254 av Olle Thorell (S) anser motionären att trängselskatten behöver ses över för att man ska få en bättre koppling mellan skatt, bilstorlek och utsläppsmängder. Att helt slopa miljöincitamenten i trängselskatten är enligt motionären omodernt. Av miljöskäl bör det finnas en tydligare koppling mellan trängselskatt och utsläppsmängder, framhåller motionären.



I kommittémotion 2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5 anförs att kommunerna själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgifter. Intäkterna från trängselavgifter bör enligt motionen användas till satsningar inom framför allt kollektivtrafiken, och det är den lokala och regionala nivån som bör avgöra hur intäkterna ska användas.

I motion 2011/12:Sk432 av Per Lodenius och Kerstin Lundgren (C) föreslås att möjligheten att undanta elbilar från trängselavgift i Stockholm och Göteborg ska prövas. För att öka incitamenten att köra elbil bör elbilar enligt motionen befrias från trängselavgift i Stockholm och i Göteborg under 3–5 år.

I motion 2011/12:T425 av Börje Vestlund m.fl. (S) yrkandena 8–10 förordas en översyn av möjligheterna att införa trängselavgift på Essingeleden och av skattenivåerna under rusningstrafik. Enligt motionen är en statlig trängselavgift både krånglig och besvärlig och motionärerna menar att det vore bättre att kommuner och regioner fick bestämma över skattens nivåer och gränser m.m.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet välkomnar att trängselavgiften ses över. Utredningen ska lämna sina förslag senast den 30 september 2012. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens beredning av frågan genom tillkännagivanden med anledning av motionsförslagen om miljöincitamenten, undantag för elbilar, kommunal eller regional bestämmanderätt respektive en översyn av möjligheten att införa trängselavgift på Essingeleden.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

## Skatt på elektrisk kraft

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att energibeskattningen för s.k. molntjänster eller tjänsteföretag i allmänhet ska ses över.

### Bakgrund

Energiskattedirektivet lägger fast ramen för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Energiskattedirektivet anger minimiskattenivåer för elektricitet vid yrkesmässig respektive icke yrkesmässig användning. De svenska skattereglerna för el finns i energiskattelagen.

Energiskatt tas ut vid förbrukning av elektrisk kraft. Sverige tillämpar nationellt en hög och en låg energiskattenivå på el. För 2012 är energiskattesatsen 0,5 öre/kWh för el som förbrukas i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen och vid yrkesmässig växthusodling samt jordbruk,

skogsbruk och vattenbruk, samt 29,0 öre/kWh vid förbrukning i hushålls- och servicesektorn. Energiskatten är 19,2 öre/kWh för el som förbrukas i hushålls- och servicesektorn i vissa kommuner i norra Sverige. Den nuvarande uppdelningen i industri och jordbruk respektive serviceföretag har sin grund i en bedömning av konkurrensutslattheten för de branscher som får låg skatt.

Riksdagen delade regeringens bedömning vid behandlingen av budgetpropositionen för 2012 (bet. 2011/12:FiU1, yttr. 2011/12:SkU1y) att den lägre energiskattesatsen på el som gäller för förbrukning i hushålls- och servicesektorn i vissa kommuner i norra Sverige ska kvarstå i nuvarande form. Rådet har godkänt den nuvarande regionalt baserade differentieringen av energiskatten på el genom ett särskilt undantag med stöd av artikel 19 i energiskattedirektivet. Godkännandet är tidsbegränsat t.o.m. utgången av 2011. Efter att Sverige gjort en ny ansökan om undantag har kommissionen KOM(2011) 852 i december 2011 föreslagit rådet att det svenska undantaget ska förlängas t.o.m. den 31 december 2017.

Sedan 2005 (prop. 2003/04:170, bet. 2004/05:NU7) finns en möjlighet för energiintensiva industriföretag att delta i ett femårigt program för energieffektivisering, Programmet för energieffektivisering (PFE). De företag som är med i programmet slipper betala energiskatt på el (11 kap. 9 § 6 och 7 lagen om skatt på energi).

Enligt budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 21 s. 31) har drygt 100 företag avslutat den första programperioden (2005–2009). Den sammanlagda eleffektiviseringen ligger på 1,45 TWh (5 procent). Den största delen utgörs av de åtgärder som företagen åtagit sig i programmet tillsammans med frivilliga åtgärder som det systematiska arbetet resulterat i. Företagen genererar – till följd av vidtagna åtgärder – mer än 20 procent av den förbrukade elenergin själva. Den årliga skattelättnad som företag som uppfyllt åtagandena inom programmet har fått har uppgått till 150 miljoner kronor. Medlemsstaterna är skyldiga att anpassa de nationella stödordningar som gäller energiskatter som täcks av energiskattedirektivet till de gällande miljöriktlinjerna på statsstödsområdet senast den 31 december 2012. Inom programmet för energieffektivisering (PFE) kan stöd i form av skattebefrielse beviljas deltagande företag. Efter en kontinuerlig dialog mellan regeringen och Europeiska kommissionen om förutsättningarna för en fortsättning av PFE finns nu indikationer på att skattebefrielse kommer att kunna medges under hela den innevarande programperioden (2009–2014). Ett formellt beslut i ärendet har emellertid ännu inte fattats av kommissionen.

Enligt energiskattedirektivet gäller olika minimiskattenivåer för el vid yrkesmässig användning respektive vid icke yrkesmässig användning. Vad som är yrkesmässig användning definieras i artikel 11. Medlemsstaterna får begränsa omfattningen av den lägre minimiskattenivån vid yrkesmässig användning enligt artikel 11.4. Det har Sverige gjort genom att endast till-

lämpa den lägre minimiskattenivån för industri, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk. Huvudregeln enligt direktivet är att en och samma skattenivå ska tillämpas för all förbrukning av respektive energislag.

Artikel 17 ger medlemsstaterna möjlighet att tillämpa skattenedsättningar för energiintensiva företag över minimiskattenivåerna (och i vissa fall under miniminivåerna). Endast ett fåtal medlemsstater tillämpar artikel 17. Sverige tillämpar artikeln i fråga om programmet för energieffektivisering (PFE) och den s.k. 0,8-procentsregeln för bränslen. Artikeln förutsätter att ett visst mått av generell tillämpning ska gälla, dvs. det får inte röra sig om en helt godtycklig nedsättning ovanför minimiskattenivåerna för olika företag.

En skattelättnad måste vara förenlig med statsstödsreglerna. Miljöriktlinjerna ger stora möjligheter till lättnader (även gruppundantag utan notifiering i förväg) om direktivets regler uppfylls. Att Sveriges nuvarande energi- och koldioxidnedsättningar följer miljöriktlinjerna beror på regler om indirekt stimulans effekt, dvs. att en skattenedsättning för industrin är nödvändig för att åstadkomma bättre miljöstyrning för andra delar av näringslivet. Det innebär att den lägre industriskattesatsen är nödvändig för att man ska kunna ha en allt högre nivå för serviceföretagen (hushållen berörs inte av statsstödsreglerna), och denna högre nivå ger bra miljöeffekter genom en god styrning.

## Motionerna

I motion 2011/12:Sk268 av Hans Backman (FP) anförs att tjänsteföretag betalar full energiskatt medan tillverkande företag endast betalar 30 procent i energiskatt. Skälet är att skydda industrin från utländsk konkurrens. Även tjänsteföretag kan vara utsatta för konkurrens från utländska företag, t.ex. tvätterier som vill etablera sig i Sverige, och motionären förespråkar därför en översyn av tjänsteföretagens energibesättning.

I motion 2011/12:Sk307 av Lars-Axel Nordell (KD) föreslås en översyn av energiskattenivåerna för molntjänster och liknande verksamheter. Serverhallar kräver stora mängder energi för att kylas. Enligt motionen går Sverige i dag miste om stora investeringar i serverhallar för molntjänster på grund av att vi beskattar elförbrukning högre än konkurrentländerna.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagen har under de senaste åren, senast vid det föregående riksmötet (bet. 2010/11:SkU21), avlagt yrkanden om att energiintensiva it-infrastrukturföretag ska omfattas av lägre energiskatt på el. Motiveringen har varit att det finns många olika energiintensiva typer av tjänsteföretag som säkert skulle vilja omfattas av en motsvarande skattenedsättning som den som föreslås i motionen för it-infrastrukturföretag och att det skulle uppstå svårhanterade gränsdragningsproblem om enstaka sektorer skulle tillåtas hamna

i den lägre skattegruppen. Det är också svårt att förena en skattenedsättning för it-infrastrukturföretag med EU:s statsstödsregler eftersom åtgärden knappast kan motiveras som en miljöåtgärd.

Utskottet anser att riksdagens ställningstagande alltjämt är giltigt och är inte berett att föreslå att energibeskattningen för s.k. molntjänster eller tjänsteföretag i allmänhet ska ses över.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

## Alkoholskatt

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om en översyn av möjligheten att sänka alkoholskatten, om att regeringen i EU ska verka för höjda minimiskatter på alkohol och om att skatten på alkoholisk och söt cider ska höjas.

Jämför reservation 13 (S, V).

### *Bakgrund*

Beskattningsreglerna för alkoholvaror är EU-harmoniserade, vilket innebär att samtliga EU-länder följer samma förfaranderegler vid beskattningen. De gemensamma reglerna finns i direktiv 2008/118/EG, det s.k. punktskattedirektivet. Enligt gemenskapens regler kan godkända aktörer under vissa förutsättningar hantera EU-harmoniserade varor under uppskov med punktskatten (uppskovsförfarandet). Punktskattedirektivet ligger till grund för beskattningsförfarandet i lagen (1994:1564) om alkoholskatt.

Enligt direktiven 92/84/EEG om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker och 92/83/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker gäller bl.a. följande skattesatser inom EU.

Minimiskattesatsen på öl uppgår till 1:87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. Det motsvarar ca 0:85 kronor (1 euro = 9:11 kronor) per liter öl med en alkoholstyrka om 5 volymprocent. För att en dryck ska betraktas som öl ska alkoholhalten överstiga 0,5 volymprocent. Medlemsländerna får tillämpa reducerade skattesatser för öl som har en alkoholhalt om högst 2,8 volymprocent. Dessutom får medlemsstaterna tillämpa nedsatt skattesats på öl bryggt av små bryggerier med en begränsad produktion.

Med vin avses jästa drycker av druvor med en alkoholhalt om 1,2–15 volymprocent samt på samma sätt framställda drycker med en alkoholhalt om 16–18 volymprocent under förutsättning att dryckerna inte innehåller några tillsatser. Skatt på vin ska tas ut med ett fast belopp per hektoliter dryck. Minimiskattesatsen på vin är 0 euro. Det innebär att medlemslän-

derna måste ha en beskattningsordning, men samtidigt finns inte någon skyldighet att ta ut skatt. En reducerad skattesats får tillämpas för vin med en alkoholhalt om högst 8,5 volymprocent.

Andra jästa drycker än vin och öl med en alkoholstyrka över 1,2 men inte 10 volymprocent eller över 10 men inte 15 volymprocent vars alkohol helt härrör från jäsningsprocessen ska beskattas med samma skattenivå som vin.

En mellanprodukt är en dryck som är baserad på vin men som inte faller under definitionen av vin (t.ex. portvin och sherry). Skatt ska tas ut med ett fast belopp för varje hektoliter dryck. Minimiskattesatsen är 45 euro per hektoliter, vilket svarar mot ca 4:10 kronor per liter. Medlemsländerna får införa en reducerad skattesats för mellanprodukter med en alkoholhalt om högst 15 volymprocent. Den ordinarie skattesatsen får då reduceras med högst 40 procent.

Skatt ska tas ut på etylalkohol och spritdrycker. Minimiskattesatsen är 550 euro per hektoliter ren alkohol. Detta svarar mot ca 50 kronor per liter ren alkohol. För sprit finns i direktiven en bestämmelse som säger att medlemsländer som vid utgången av 1992 tillämpat en skattesats om upp till högst 1 000 euro per hektoliter ren alkohol inte får sänka skattesatsen.

Bestämmelsen anger också att länder som har en skattesats som överstiger 1 000 euro inte får sänka den till ett mindre belopp än 1 000 euro. Enligt artikel 8 i direktiv 92/84/EEG ska rådet regelbundet på grundval av en rapport och, vid behov, ett förslag från kommissionen granska de skattesatser som fastställts och enhälligt efter samråd med Europaparlamentet vidta nödvändiga åtgärder.

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

Vid Ekofinrådets möte i december 2004 beslutades, på svenskt initiativ, att Coreper och den berörda rådsarbetsgruppen skulle behandla rapporten i syfte att identifiera frågor som sedan kunde diskuteras i rådet. Rådsarbetsgruppen behandlade rapporten på sitt möte i februari 2005.

År 2005 beslutade rådet att uppmana kommissionen att presentera ett förslag till höjning av minimiskatterna på alkohol utformat så att höjningen kompenserar för inflationen sedan miniminivåerna infördes 1993. Detta beslut kom till stånd efter stora ansträngningar av bl.a. Sverige. Förslaget skulle innehålla möjligheter till övergångsordningar och undantag.

Kommissionen lämnade i september 2006 ett förslag om inflationsuppräkning av minimiskatterna på alkohol inom EU med 31 procent från 1993. Förslaget avsåg öl, andra jästa drycker än vin och öl, mellanklasspro-

duktur (starkvin) och etylalkohol (sprit). Skattesatsen för vin är 0 procent och kan således inte höjas med en faktor för inflationen. Höjningen om 31 procent medför i praktiken mycket små förändringar av de skatter som medlemsstaterna faktiskt tar ut.

Förslaget behandlades vid Ekofinrådets möten i november 2006. Vid Ekofinrådets möte den 28 november 2006 fanns det ett kompromissförslag om att höja minimiskatterna med 4,5 procent. Någon enighet kunde inte nås, och rådet gav vid mötet kommissionen i uppdrag att göra en fullständig studie av beskattningen av alkohol. Enligt uppgift från kommissionen håller en studie om klassificeringen av alkohol på att göras. Därefter kommer kommissionen att skriva en rapport, vilken förmodligen också kommer att beröra frågan om minimiskatterna på alkohol. Kommissionen beräknade att denna rapport, med eventuella direktivändringsförslag, tidigast skulle kunna lämnas under 2010.

En studie om eventuella förändringar av minimiskatterna och skattestrukturen på alkohol gjord av London Economics på uppdrag av generaldirektoratet för skatter och tullar lämnades i maj 2010.

### *Budgetpropositionen för 2012*

Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 9 s. 102–103) att utvecklingen på området för alkohol, narkotika, dopning och tobak i huvudsak är positiv. Utvecklingen av andelen unga alkoholkonsumenter är nedåtgående från en relativt hög nivå. Andelen konsumenter av tobak gick ned under början av 2000-talet men utvecklingen har nu planat ut.

Den beräknade totalkonsumtionen av alkohol har minskat sedan 2004 från 10,5 liter ren alkohol per person 15 år och äldre till 9,1 liter 2010. Enligt Centrum för socialvetenskaplig alkohol- och drogforskning vid Stockholms universitet (Sorad) kan nedgången i första hand tillskrivas minskad resandeförsel och smuggling. Sorad har i samarbete med Stockholm förebygger alkohol- och drogproblem (Stad) analyserat utvecklingen när det gäller självrapporterad alkoholkonsumtion. Analysresultaten talar tydligt i riktning mot en minskande konsumtion. Under perioden 2004–2009 minskade konsumtionen bland män med ca 10 procent och bland kvinnor med ca 5 procent. Även bland yngre kvinnor tyder resultaten på en viss nedgång medan tendensen är den motsatta bland kvinnor i åldersgruppen 50 år och äldre.

Enligt Världshälsoorganisationen är den svenska totalkonsumtionen per invånare 15 år och äldre lägre än genomsnittet i Europeiska unionen (EU). När det gäller yngres intensivkonsumtion visar European school survey project on alcohol and other drugs (Espad) att andelen 15–16-åringar som rapporterar att de har intensivkonsumerat alkohol någon gång den senaste månaden är lägre i Sverige än genomsnittet i Europa.

### *Gällande svenska bestämmelser*

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

Enligt budgetpropositionen för 2012 bidrar konjunkturavmattningen till att ökningen av punktskatteintäkterna blir måttlig den närmsta tiden. Mellan 2010 och 2012 växer intäkterna från punktskatterna endast med 1 miljard kronor, från 125 miljarder kronor 2010, till 126 miljarder kronor 2012.

I takt med att konjunkturen stärks väntas intäkterna från punktskatterna öka med i genomsnitt 3,7 miljarder kronor per år 2013–2015. Intäkterna från punktskatter på alkohol och tobak utgör knappt 20 procent av punktskatteintäkterna och beräknas uppgå till mellan 23 och 25 miljarder kronor per år 2011–2015.

År 2011 bedöms intäkterna från punktskatterna bli knappt 3 miljarder kronor lägre än statens budget för 2011. Intäkterna från energi- och koldioxidskatt bedöms bli ca 1 miljard kronor lägre än förväntat, främst till följd av en lägre användning av bensin. Även intäkterna från skatt på alkohol och import bedöms bli lägre än beräknat.

#### **Skattesatser för alkohol**

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

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

## Motionerna

I motion 2011/12:Sk210 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 2 föreslås att regeringen bör driva linjen om en gemensam höjd minimiskatt på alkohol i EU.

I motion 2011/12:Sk293 av Jan R Andersson och Lars Hjalmered (båda M) föreslås en översyn av alkoholskatten. Det måste enligt motionen bli mindre lönsamt för smugglare och langare att fortsätta med sin verksamhet, och regeringen bör mot den bakgrunden överväga möjligheten att sänka alkoholskatten.

I kommittémotion Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 24 och 25 anfördes att Sverige i EU bör verka för höjda minimiskatter på alkohol. Av folkhälsoskäl och för att underlätta brottsbekämpningen bör Sverige vidmakthålla alkohol- och tobaksskatterna och verka för höjda minimiskatter. Skatten på alkoholisk och söt cider bör höjas och bör motsvara vad som gäller i Tyskland för att minska konsumtionen av alkoholisk.

## Utskottets ställningstagande

Förslaget om att regeringen ska se över möjligheten att sänka alkoholskatten syftar till att utjämna skillnaden mot omvärlden och på så sätt göra det mindre lönsamt att sälja alkohol för smugglare och langare.

Utskottet har under en följd av år av alkoholpolitiska skäl avvisat tanken på att anpassa de svenska alkoholskatterna nedåt och i stället ansett att Sverige bör verka för att alkoholbeskattningen i EU i högre utsträckning styrs av folkhälsoaspekter och att alkoholen blir dyrare i grannländerna genom höjda minimiskattnivåer. Utskottet vidhåller den ståndpunkten. Tullverket ska i sin verksamhet bl.a. prioritera den storskaliga och frekventa illegala införseln av alkohol och tobak. Brottsligheten ska bekämpas effektivt genom en samverkan mellan myndigheterna, främst Tullverket och polisen. Tullverkets anslag ökas varaktigt med 5 miljoner kronor under perioden 2012–2014 för arbetet mot grov organiserad brottslighet.

Det sagda innebär att utskottet delar uppfattningarna om att regeringen i EU bör verka för en gemensam höjning av minimiskatterna på alkohol. Utskottet beklagar att medlemsländerna vid Ekofinrådets möte i november 2006 inte lyckades enas i frågan. Kommissionen arbetar nu med en studie om klassificeringen av alkohol som ska utmynna i en rapport som förmodligen kommer att beröra minimiskatterna på alkohol. En studie om eventuella förändringar av minimiskatterna och skattestrukturen på alkohol gjord av London Economics på uppdrag av generaldirektoratet för skatter och tullar lämnades i maj 2010. Utskottet utgår från att regeringen fortsätter att driva frågan i EU utan något tillkännagivande från riksdagen.

I en motion slutligen föreslås att skatten på alkoholisk och söt cider höjs. I budgetpropositionen för 2006 anförde den dåvarande regeringen att den delade Alkoholinförselutredningens (S 2004:1) uppfattning att det bör införas en skatt på alkoholhaltiga blanddrycker och vissa andra alkoholdrycker



som vänder sig främst till ungdomar, i syfte att minska konsumtionen av sådana drycker. En departementspromemoria om tilläggsskatt på vissa alkoholdrycker färdigställdes i juni 2006. Promemorian remissbehandlades 2006. Avsikten var att regeringen under 2006 skulle återkomma till riksdagen med ett lagförslag. Frågan om hur de beskattningsbara dryckerna ska definieras och avgränsas visade sig dock vara komplicerad, och därför lades det inte fram något förslag för riksdagen. Frågan uppmärksammas fortfarande inom Regeringskansliet och kan aktualiseras av EU-kommissionens eventuellt kommande arbete med alkoholskattedirektivet. Eftersom frågan om skatt på alkohol är uppmärksammat i Regeringskansliet anser utskottet att ett tillkännagivande i frågan inte behövs.

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

## Tobaksskatt

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om tillkännagivanden till regeringen om ökade insatser mot illegal handel med tobak, höjning av tobaksskatten och om att hålla ned skatten på snus i förhållande till cigaretter.

Jämför reservation 14 (SD).

### **Bakgrund**

Ett nytt tobaksskattedirektiv, rådets direktiv 2010/12/EU, tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2011. Enligt det nya direktivet avskaffas den mest efterfrågade priskategorin (MPPC) som utgångspunkt för EU:s minimikrav på punktskatt och för att mäta den särskilda punktskattens betydelse inom den totala skattebelastningen. Utgångspunkten ska i stället vara det vägda genomsnittliga detaljhandelspriset på cigaretter (weighted average retail selling price, WAP). WAP är det totala värdet av alla cigaretter som frisläpps för konsumtion, på grundval av detaljhandelspriset inklusive alla skatter, dividerat med den totala kvantitet cigaretter som frisläpps för konsumtion.

Kravet på att skatten på cigaretter ska bestå av två komponenter, en styckeskatt per cigarett och en värderelaterad skatt, kvarstår. Styckeskatten ska enligt det nya direktivet vara mellan 5 och 76,5 procent av den totala skattebelastningen, dvs. den särskilda punktskatten med tillägg av den proportionella punktskatten och mervärdesskatten som tas ut på WAP. Den totala punktskatten på cigaretter ska vara minst 57 procent av WAP och minst 64 euro per 1 000 cigaretter oavsett WAP. Från och med den 1 januari 2014 ska dessa belopp vara minst 60 procent av WAP respektive minst 90 euro. Medlemsstater som tar ut en punktskatt på minst 101 euro per 1 000 cigaretter på grundval av WAP (fr.o.m. den 1 januari 2014 minst

115 euro) behöver inte uppfylla 57-procentskravet. Direktivet ger medlemsstaterna större flexibilitet att tillämpa styckeskatt samt att ta ut en minimipunktskatt på cigaretter för att uppnå hälsomålen. Vidare anpassas minimiskatter och strukturer för rulltobak till skatter och strukturer för cigaretter. Även minimiskatterna på cigarrer, cigariller och röktoak räknas upp i direktivet.

Riksdagen (bet. 2010/11:SkU11) har anpassat tobaksbeskattningen med anledning av det ändrade tobaksskattedirektivet. Anpassningen innebär en övergång till en så stor andel styckeskatt som möjligt inom ramen för en oförändrad punktskatt. Riksdagen beslutade samtidigt att en årlig omräkning av tobaksskattesatserna för samtliga tobaksprodukter motsvarande den allmänna prisutvecklingen ska göras för kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår. Omräkningen av skattesatserna ska grunda sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex från juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2010. Före november månads utgång varje år ska regeringen fastställa de omräknade skattebelopp som efter den årliga omräkningen ska betalas för påföljande kalenderår.

Enligt budgetpropositionen för 2012 utgör intäkterna från punktskatter på alkohol och tobak knappt 20 procent av punktskatteintäkterna. Sammanlagt beräknas intäkterna uppgå till mellan 23 och 25 miljarder kronor per år 2011–2015. Efter förslag i budgetpropositionen (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:FiU1, ytr. 2011/12:SkU1y) har skatten på tobak höjts för samtliga tobaksvaror fr.o.m. 2012.

Av hälsopolitiska skäl och som en delfinansiering av olika reformer inom skatteområdet höjs skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktoak och tuggtobak med drygt 7 procent. Skatten på snus höjs med knappt 11 procent. Höjningen av skatten på tobak beaktar även den förändring i konsumentprisindex (KPI) som skulle ha medfört en omräkning av skattesatserna den 1 januari 2012. Förändringen i KPI för perioden juni 2010–juni 2011 uppgår till 2,74 procent.

Mot bakgrund av hushållens ökade köpkraft och den relativt stabila utvecklingen av oregistrerad konsumtion av cigaretter på senare år bedöms höjningen kunna genomföras utan risk för oväntat stora ökningar i den registrerade konsumtionen.

Styckeskatten på cigaretter höjs från 1:27 kronor till 1:40 kronor. Från årsskiftet tas således skatt ut på cigaretter med 1:40 kronor per styck och med 1 procent av detaljhandelspriset. Skatten på cigarrer och cigariller höjs från 1:12 kronor till 1:24 kronor per styck. Skatten på röktoak höjs från 1 560 kronor till 1 718 kronor per kilo. Skatten på snus höjs från 336 kronor till 382 kronor per kilo och skatten på tuggtobak höjs från 402 kronor till 444 kronor per kilo.

Den skatt som i vissa fall tas ut vid privat import av tobak från ett tredjeland och i samband med punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter, justeras på motsvarande

sätt. Skatthöjningen beräknas öka skatteintäkterna med 800 miljoner kronor fr.o.m. 2012. De totala skatteintäkterna från tobaksskatten 2012 beräknas till 11,9 miljarder kronor.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:Sk276 av Kajsa Lunderquist (M) förespråkas ökade insatser mot den illegala handeln med tobak. Tullverkets beslag har under senare år ökat markant och motionären anser att det är önskvärt att ytterligare öka Tullverkets resurser för att prioritera detta område. Motionären framhåller att det inte alltid går att skilja obeskattade och beskattade varor åt. Många illegala varor som säljs har svenska varningstexter. En skattemärkning av tobaksprodukter skulle underlätta tillsynen och även underlätta kontrollen vid gränsen. En annan lösning, menar motionären, är att införa en fastprismärkning där priset tydligt framgår av förpackningen.

I motion 2011/12:Sk295 av Henrik Ripa (M) föreslås en höjning av tobaksskatten. Sverige har i några steg höjt skatten på cigaretter, men det är fortfarande inte tillräckligt. En höjd tobaksskatt skulle enligt all forskning ge effekt på tobakskonsumtionen.

I kommittémotion 2011/12:Ju241 av Josef Fransson och Erik Almqvist (SD) yrkande 3 föreslås att skatten på snus ska hållas nere i förhållande till cigaretter. Det innebär en samhällsvinst att ge incitament för dem som har ett beroende att bruka den tobak som är minst skadlig för hälsan, framhåller motionärerna.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ser allvarligt på den illegala handeln med cigaretter. Tullverket arbetar med att förbättra den brottsbekämpande verksamheten genom en målmedveten prioritering, styrning, modernisering och effektivisering av denna verksamhet. Myndigheten prioriterar den storskaliga och frekventa illegala införseln av både alkohol och tobak. Tullverkets anslag har ökat med 5 miljoner kronor under perioden 2012–2014 för arbetet mot grov organiserad brottslighet.

Eftersom cigaretter inte får säljas till högre pris än detaljhandelspriset ansåg regeringen när tobaksskattelagen infördes (prop. 1994:56) att det var nödvändigt att märka cigarettpaketen med detta pris. Kontrollmärkningen innebär att cigaretter inte får säljas annat än i originalförpackning försedd med särskild märkning med uppgift om detaljhandelspriset. Med detaljhandelspris avses varje cigarettprodukts högsta tillåtna detaljhandelspris, inklusive skatter och avgifter. Detaljhandelspriset fastställs av tillverkaren eller i fråga om cigaretter som importeras från tredje land av importören. Avsikten med märkningen är att underlätta beivrandet av cigarettsmuggling eftersom märkningen utgör bevis för att cigarettförpackningarna är avsedda för en viss nationell marknad.

I lagstiftningsärendet diskuterades både frågan om att införa fasta priser på cigaretter och frågan om att införa s.k. fiscal banderol eller skattemärken vid sidan om kontrollmärkningen som skulle utgöra bevis för att skatten betalats. Regeringen var enligt propositionen inte beredd att föreslå införande av fasta priser på cigaretter, och eftersom den utredning (SOU 1994:74) som låg till grund för propositionen inte föreslog några sådana skattemärken innehöll propositionen inte något förslag om detta.

Utskottet är inte övertygat om att fastprismärkning eller skattemärkning är verksamma medel för att bekämpa den illegala handeln med cigaretter.

Riksdagen höjde tobaksskatten både den 1 januari 2008 och den 1 januari 2012. Utskottet ser ingen anledning för riksdagen att ta något initiativ för att höja tobaksskatten ytterligare och inte heller att förändra beskattningen av snus i förhållande till cigaretter.

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

## Privatinförsel av alkohol och tobak och försäljning i exportbutiker

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att riksdagen genom ett tillkännagivande ska uppmana regeringen att i EU verka för sänkta införselnivåer för alkohol med hänvisning till alkoholens allvarliga hot mot folkhälsan och att utvärdera privatimportens omfattning och skattekontrollens effektivitet. Riksdagen avslår också förslag om att ankomsthandel av obeskattade varor ska tillåtas på svenska flygplatser.

Jämför reservation 15 (S).

### Bakgrund

#### *Privatinförsel*

Alkoholvaror som förvärfvas av en enskild person för dennes eller familjens eget bruk och transporteras av den enskilde själv beskattas i inköpslandet. Det följer av bestämmelserna i det nya punktskattedirektivet som tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010. Att bestämmelserna innebär att det bara är varor som förs in för eget personligt bruk och där transporten sköts av köparen personligen som är befriade från punktskatt i hemlandet klaggjordes genom EU-domstolens dom i det s.k. Joustramålet den 23 november 2006 (mål C-5/05).

En privatperson kan alltså föra in alkoholdrycker, avsedda för eget personligt bruk och inköpta i en annan medlemsstat, i Sverige utan att någon ytterligare punktskatt tas ut här. För att avgöra om det är fråga om införsel

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

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

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

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

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

### *Försäljning i exportbutiker*

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

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

Av punktskattedirektivet följer att alkoholdrycker som säljs för konsumtion i Sverige ska beskattas i Sverige med svensk alkoholskatt. Ankomsthandel med varor som beskattas med svensk alkoholskatt är således i och för sig förenlig med unionsrätten. Enligt unionsrätten är det möjligt att beskattat sälja alla förekommande varor vid både avresa och ankomst för resande inom EU. Ankomsthandel med obeskattade varor kräver däremot förändringar av EU:s bestämmelser om punktskatt och mervärdesskatt på alkoholdrycker, dvs. åtgärder på unionsnivå. Det gäller oavsett om resenärerna kommer från ett annat land inom EU eller från ett tredjeland.

I de svenska exportbutikerna kan resenärer beskattat köpa samtliga varor utom alkohol. För tredjelandsresenärer är det som framgått möjligt att i svenska exportbutiker köpa alkohol och tobak skattefritt vid avresan.

### **Motionerna**

I motion 2011/12:Sk210 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 1 anförs att regeringen i EU bör göra ytterligare ansträngningar för att få acceptans för en restriktiv alkoholpolitik genom att bl.a. föra in folkhälsoaspekten och verka för att införselkvoterna för alkohol sänks till en nivå som kan anses rimlig för privat bruk och aktivt söka internationella allianser för att gemensamt verka för att i EU minska alkoholkonsumtionen.

Även i motion 2011/12:Sk217 av Elin Lundgren (S) föreslås att Sverige ska ta initiativet och driva frågan om sänkta införselkvoter tillsammans med andra medlemsländer i EU.

I motion 2011/12:Sk263 av Mats Gerdau (M) föreslås att det bör vara möjligt att handla i taxfreebutiker vid hemkomsten till en svensk flygplats. Förändringen har en positiv miljöpåverkan och förenklar för människor på resa, framhåller motionären.

I kommittémotion 2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 26 och 27 anförs att Sverige i EU bör verka för sänkta införselnivåer för alkohol. Insikten om att folkhälsa är en viktig ekonomisk fråga håller på att växa fram i EU, och Sverige kan enligt motionärerna bidra till den processen genom att sänka införselnivåerna för alkohol med hänvisning till alkoholens allvarliga hot mot folkhälsan.

I samma motion anförs att privatimportens omfattning och skattekontrollens effektivitet bör utvärderas. Privatimporten av alkohol underminerar den restriktiva alkoholpolitiken om inte skattekontrollen fungerar. Enligt motionen redovisar Tullverket 2011 att alkoholbeslagen ligger på en ”oförändrat hög nivå” och att punktskattekontrollen kräver allt större utredningsresurser.

I motion 2011/12:Sk417 av Lars-Axel Nordell (KD) slutligen anförs att Sverige bör ta initiativ till sänkta införselkvoter inom EU. Rejält sänkta införselkvoter inom EU skulle minska vidareförsäljningen av illegal alkohol och därmed även försvåra för annan kriminell verksamhet.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet noterar med tillfredsställelse att totalkonsumtionen av alkohol har minskat sedan 2004 och att nedgången främst beror på minskad resandeförsel och smuggling. Resandeförseln av alkohol har minskat kraftigt under de senaste åren.

Riksdagen har vid upprepade tillfällen, senast vid det föregående riksmötet (bet. 2010/11:SkU21), gett uttryck för att de gällande indikativa nivåerna för privatinförsel är alldeles för höga för svenska förhållanden och att regeringen bör verka för en förändring i EU, inte bara av införselreglerna utan av synen på alkoholpolitiken i stort. Det är att beklaga att regeringens ansträngningar på området hittills inte fått allmänt gehör bland övriga medlemsstater. Det innebär att de nuvarande indikativa nivåerna för privatinförsel kvarstår oförändrade i det nya punktskattedirektivet som tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010.

Utskottet utgår från att regeringen utan något uttalande från riksdagen fortsätter arbetet med att sänka kvoterna för privatinförsel och förändra alkoholpolitiken i EU genom att söka allianser och utveckla samarbetet med andra länder där alkoholen och gränshandeln innebär problem. Utskottet utgår också från att regeringen löpande värderar privatimportens omfattning och skattekontrollens effektivitet.

Förslagen i motionen Sk263 om att tillåta ankomsthandel med obeskattade alkoholvaror kräver som framgått ovan förändringar av unionsrätten avseende beskattningen av alkoholvaror. Riksdagen har så sent som under det förra riksmötet (bet. 2010/11:SkU21) uttalat att det skulle vara motsägelselfullt om Sverige å ena sidan driver frågan om att ändra direktiv för att vidga möjligheterna att bedriva handel med alkohol och å andra sidan i alla andra avseenden hävdar att EU bör stå för en restriktiv alkoholpolitik. Riksdagen har därför avslagit motsvarande yrkanden med motiveringen att Sverige inte bör göra avsteg från den restriktiva hållning som vi i övrigt intar på EU-nivå i frågor om alkoholbeskattning. Det innebär också att Systembolagets försäljningsmonopol bör upprätthållas.

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

## Skatt på animaliska livsmedel

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om att en utredning ska se över hur animalieproduktionens miljökostnader ska kunna beskattas.

Jämför reservation 16 (V).

### **Motion**

I motion 2011/12:MJ258 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att en utredning ska se över hur animalieproduktionens miljökostnader kan beskattas. Motionärerna anför att ett förslag som är värt att studera är en särskild skatt på kraftfoder för att stimulera en övergång mot mer lokalt odlat grovfoder och bete. Ett annat förslag, som tas upp i motionen, är en schablonskatt på animaliska livsmedel som ska täcka de genomsnittliga miljökonsekvenserna. Precis som andra punktskatter skulle den träffa såväl inhemska som importerade produkter.

### **Utskottets ställningstagande**

Riksdagen har under de senaste riksmötena avslagit motsvarande yrkande om att en utredning ska se över hur animalieproduktionens miljökostnader ska kunna beskattas, senast under riksmötet 2010/11 (bet. 2010/11:SkU21).

Utskottet har avstyrkt förslagen med hänvisning till landsbygdsministerns svar på interpellation 2006/07:318 om köttkonsumtionens miljöpåverkan. Miljöavgifter på de vegetabilier som används för djuruppfödning eller miljöbonus till vegetabilisk produktion är inte styrmedel som regeringen förespråkar. Utskottet har också hänvisat till att det inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken, bl.a. inom landsbygdsprogrammet, finns kraftfulla instrument för miljöåtgärder, t.ex. vid djuruppfödning.

Utskottet anser att riksdagen bör vidhålla sin uppfattning i frågan och avstyrker den aktuella motionen.

## Avfallsförbränningskatt

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om att avfallsförbränningskatten ska återinföras.

Jämför reservation 17 (MP, V).



## Bakgrund

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

Riksdagen beslutade att slopa avfallsförbränningskatten fr.o.m. den 1 oktober 2010 (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21).

## Motion

I kommittémotion 2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 6 föreslås att avfallsförbränningskatten återinförs och förbättras. Enligt motionen har skattens slopande försämrat kalkylerna för alla investeringar i separering, insamling och rötning av den organiska delen i hushållsavfallet. Skatt på sopförbränning är motiverad av många olika skäl, och rätt utformad är den strategisk för att soporna ska utnyttjas på ett optimalt sätt utifrån en samlad bedömning av miljökonsekvenserna, säger motionären.

## Utskottets ställningstagande

I samband med beredningen av regeringens klimatproposition välkomnade riksdagen regeringens bedömning när det gällde avfallsförbränningskatten och uttalade att skatten kunde slopas eftersom den inte haft några mätbara miljöeffekter utan endast blivit en pålaga för hushållen (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, yttr. 2008/09:SkU9y).

Riksdagen bekräftade sedermera ställningstagandet när regeringen föreslog att skatten skulle avskaffas (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21).

Riksdagen har därefter vid ett flertal tillfällen avslagit motionsyrkanden om att avfallsförbränningskatten ska återinföras – senast i samband med behandlingen av budgeten för 2012 (bet. 20011/12:FiU1, yttr. 2011/12:SkU1y).

Utskottet avstyrker den aktuella motionen i denna del.

## Skatt på naturgrus

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att skatten på naturgrus ses över.

## Bakgrund

Naturgrus är naturligt sorterade jordarter som till övervägande del består av fraktionerna sand, grus, sten och block. Enligt lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus ska den som exploaterar en naturgrustäkt betala skatt till staten för brutet naturgrus om utvinningen sker för något annat ändamål än markinnehavarens husbehov och sker med stöd av tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken eller vattenlagen eller kräver tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken. Skatt tas ut med 13 kronor per ton. Skattskyldigheten inträder när naturgrus levereras till köpare eller tas i anspråk för något annat ändamål än försäljning.

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

Enligt budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1 utg.omr. 20 s. 24–25) redovisas nu naturgrusfrågan, som tidigare återfanns i miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö, i avsnittet Grundvatten av god kvalitet i enlighet med de förändringar som föreslogs i regeringens proposition Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete (prop. 2009/10:155).

Enligt budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 20 s. 28–29) är miljökvalitetsmålet att grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag. Fyra delmål har beslutats till miljökvalitetsmålet. Delmålen gäller skydd av grundvattenförande geologiska formationer, grundvattennivåer, rent dricksvatten och uttag av naturgrus.

När det gäller resultatet av miljömålsarbetet anger regeringen i propositionen beträffande delmålet om uttag av naturgrus att uttaget av naturgrus minskade 2009 men att delmålet inte har nåtts.

Som analys och slutsats för miljömålsarbetet redovisar regeringen i propositionen att det är möjligt att inom en generation skapa förutsättningar för att nå miljökvalitetsmålet om ytterligare åtgärder vidtas. Uttaget av naturgrus har minskat under senare år, men fortfarande pågår uttag ur områden som kan vara viktiga för den framtida vattenförsörjningen och för ändamål där alternativa material skulle kunna användas. Dessutom ges förnyade täktillstånd. För att minska naturgrusanvändningen behöver beslutsunderlagen, planeringen och förståelsen för naturgrusavlagringarnas värde förbättras. Sveriges geologiska undersökning (SGU) bedömer att de nya

bestämmelserna i miljöbalken som infördes 2009 om att en täkt av naturgrus inte får komma till stånd om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att använda annat material, kan komma att minska användningen.

### **Motion**

I motion 2011/12:Sk402 av Krister Hammarbergh (M) yrkande 2 anförs att skatten på naturgrus bör ses över. SGU har i rapport 2007:21 Fördjupad utvärdering av naturgrusdelmålet inom God bebyggd miljö konstaterat att det inte finns något statistiskt samband mellan förändringar av naturgrusskatten och leveranserna av naturgrus. Skatten har därmed ett begränsat värde som styrmedel. Med det nya synsätt som kommer till uttryck i det föreslagna miljömålet så har skatten spelat ut sin roll, anser motionären. En förändring av skatten får marginella statsfinansiella konsekvenser, vilket kan täckas med en höjning av koldioxidavgiften.

### **Utskottets ställningstagande**

Riksdagen har avslagit motsvarande yrkande vid flera tillfällen under de senaste åren – senast under det förra riksmötet (bet. 2010/11:SkU21 s. 43).

Utskottet anser inte att naturgrusskatten har spelat ut sin roll för att styra mot en förbättrad hushållning med naturligt förekommande grus och sand eller att det finns ett behov av att se över skatten.

Utskottet avstyrker därför den aktuella motionen.

## **Reklamskatt**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om att riksdagen ska begära att regeringen lägger fram ett förslag om att reklamskatten ska avskaffas.

### **Bakgrund**

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

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

Regeringen bedömde i budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 finansplan och skattefrågor avsnitt 6.10.1 Reklamskatten) att det för närvarande inte fanns förutsättningar för finansiering av ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten. Regeringen anförde vidare bl.a. följande:

Även i årets budgetberedning har frågan om ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten prövats. Regeringen anser, liksom tidigare, att den resterande reklamskatten bör avskaffas. Regeringen har dock, med hänsyn till det ekonomiska läget, fortsatt att prioritera skatteändringar som på såväl kort som lång sikt stärker sysselsättningen före ytterligare sänkning av reklamskatten.

### **Motion**

I motion 2011/12:Sk366 av Kerstin Lundgren (C) föreslås att riksdagen ska begära att regeringen lägger fram ett förslag om att reklamskatten ska avskaffas.

Motionären framhåller att regeringens satsning på arbete i stället för bidrag syftar till att stärka Sveriges finanser för att man också ska kunna reformera och ta bort skadliga skatter. I det läget är det viktigt att nu fullfölja beslutet att avveckla reklamskatten 40 år efter dess införande och 10 år efter det att riksdagen beslutade att den skulle avskaffas.

### **Utskottets ställningstagande**

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

Utskottet avstyrker den aktuella motionen.

### **Lotteriskatt**

#### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om att en översyn av skatte-reglerna ska göras och om att överväga fler åtgärder för att främja travsporten.

## Bakgrund

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

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

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

## Motion

I motion 2011/12:Sk400 av Krister Hammarbergh och Saila Quicklund (båda M) föreslås ett tillkännagivande om behovet av att se över skattereglererna och att överväga fler åtgärder för att främja travsporten. Enligt motionen har Sverige en långt högre totoskatt än de övriga nordiska länderna trots att regeringen 2008 sänkte totalisatorskatten. För att näringen och sporten ska kunna utvecklas krävs det att de ekonomiska villkoren för arrangörerna och näringsidkarna förbättras, framhåller motionären.

## Utskottets ställningstagande

Spelutredningen överlämnade i december 2008 betänkandet En framtida spelreglering (SOU 2008:124) till regeringen. I utredarens uppdrag ingick bl.a. att behandla frågan om en hållbar beskattningsmodell. Betänkandet har remitterats, och utredningens förslag är föremål för beredning i Regeringskansliet. Regeringen avser enligt budgetpropositionen för 2012 (prop. 2011/12:1 utg.omr. 17 s. 200) att återkomma till riksdagen med ett förslag i syfte att få till stånd ett väl fungerande regelverk på området.

Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens överväganden i frågan och avstyrker därför den aktuella motionen.

## Skatt på socker respektive frukt och grönt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att utreda frågan om att införa en punktskatt på socker.

### Bakgrund

I samband med det andra steget i 1991 års skattereform (prop. 1989/90:111, bet. 1989/90:SkU31) upphävdes en rad punktskatter med hänvisning till behovet av att förenkla skattesystemet. Punktskatter som vållat svårigheter i tillämpningen och medfört besvärliga gränsdragningsproblem slopades fr.o.m. den 1 januari 1993, däribland den särskilda varuskatten på kemisk-tekniska preparat, choklad och konfektyrer samt dryckesskatten på läskedrycker och bordsvatten. Lagstiftningen hade då varit i kraft sedan 1941.

### Motion

I motion 2011/12:Sk420 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) yrkandena 1 och 2 föreslås att en utredning överväger frågan om en höjd konsumtionsskatt på socker och en lägre konsumtionsskatt på frukt och grönsaker. Motionärerna anför att de hälsoproblem som orsakas av raffinerat socker kan vara större än de som förorsakas av alkohol och tobak. De positiva hälsoeffekterna av frukt och grönsaker är väldokumenterade, varför den konsumtionen bör gynnas.

### Utskottets ställningstagande

Riksdagen avslög under riksmötena 2005/06 och 2006/07 motioner om att utreda hälsoeffekterna av en punktskatt på socker och fett. Utskottet anförde i betänkande 2005/06:SkU20 att det från allmänna utgångspunkter framstår som vanskligt att låta beskattning utgå från varors farlighet eller nyttighet. Utskottet ansåg att de skäl som motiverade ett slopande av den särskilda varuskatten alltjämt var giltiga; utskottet fann det därför inte motiverat att föreslå en utredning om vilka hälsoeffekter en punktskatt på socker och onyttigt fett skulle ha.

Utskottet uppfattar att motionärerna vill utreda frågan om att införa en särskild punktskatt på socker. Utskottet anser inte att något nytt framkommit som bör föranleda riksdagen att ändra inställning i frågan.

Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

## Reservationer

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

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

av Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Peter Persson (S) och Patrik Björck (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk213 av Sara Karlsson (S),

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 17 och 18 samt

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11,

bifaller delvis motion

2011/12:Sk221 av Christina Karlsson (S) och

avslår motionerna

2011/12:Sk208 av Anita Brodén (FP),

2011/12:Sk277 av Hans Rothenberg (M),

2011/12:Sk384 av Ola Johansson och Helena Lindahl (båda C),

2011/12:Sk395 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (C, M),

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5.

#### *Ställningstagande*

För att inte etanolförsäljningen helt ska upphöra bör skattebefrielsen för etanol finnas kvar även då det svenska undantaget går ut 2013. Regeringen måste vara tydlig med att skattebefrielsen ska behållas.

Bilar som är anpassade för drift med E85 kan också köras på bensin. Priset på bränslena avgör vilket bränsle bilägarna väljer. EU har höjt den tillåtna låginblandningen av etanol i bensin till 10 procent och låginblandningen av biodiesel i diesel till 7 procent. Skattebefrielsen i Sverige gäller bara upp till 6,5 procent för etanol och 5 procent för biodiesel. Det medför att intresset hos drivmedelsbolagen att öka låginblandningen är mycket svagt.

Skatteskillnaden mellan diesel miljöklass 1 och miljöklass 3 är fortfarande motiverad. Diesel miljöklass 1 ger lägre halter av aromatiska kolväten och polycykliska aromatiska kolväten som vid förbränningen ger

upphov till hälsovådliga partikelutsläpp. I nyare motorer med krav på lägre avgasutsläpp och avgasefterbehandling blir skillnaden mindre. Fordon med begränsad eller ingen rening av partiklar står fortfarande för en betydande del av fordonsparken framför allt när det gäller tunga fordon och mobila maskiner. Det tar tid innan fordonsparken har ställt om till fordon som renar utsläppen så bra att skillnaden mellan miljöklass 1-diesel och Europadiesel är försumbar.

Tändvätska eller n-paraffin är ett bränsle som tillverkas från olja. Det är alltså ett fossilt bränsle. I Sverige såldes 4 000 ton tändvätska 2009, vilket medförde utsläpp av 12 ton fossil koldioxid. Dessutom skadas barn varje år när de får i sig den giftiga vätskan. Det finns alternativa tändvätskor i butikerna, ofta baserade på etanol eller rapsolja, som fungerar lika bra som det fossila alternativet. De miljövänligare alternativen har svårt att konkurrera eftersom de fossilbaserade tändvätskorna i enlifersförpackningar är undantagna från koldioxidskatt. Undantaget medför krångel för Skatteverket som måste verifiera att vätskan verkligen säljs i enlifersförpackningar. Vi anser att bestämmelsen om att bränslen som säljs i enlifersförpackningar eller mindre är undantagna från koldioxidskatt bör tas bort.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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

av Mats Pertoft (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 17,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11 och

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5 och  
avslår motionerna

2011/12:Sk208 av Anita Brodén (FP),

2011/12:Sk213 av Sara Karlsson (S),

2011/12:Sk221 av Christina Karlsson (S),

2011/12:Sk277 av Hans Rothenberg (M),

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 18,

2011/12:Sk384 av Ola Johansson och Helena Lindahl (båda C),

2011/12:Sk395 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (C, M)  
och

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2.



### *Ställningstagande*

Ovissheten om prisrelationen mellan biogas och fossila drivmedel är sannolikt den viktigaste anledningen till att investeringar i biogasinфраstruktur uteblir. Den som investerar bör ha en hygglig prognos för avkastning på insatt kapital. En höjning av koldioxidskatten på fossila bränslen är en bra början som behöver följas av långsiktiga spelregler som garanterar att det klimatsmarta är billigare för konsumenten än det klimatdåliga.

För att inte de resurser som lagts på att introducera E85 som fordonsbränsle ska förloras anser vi att skattebefrielsen för etanol måste fortsätta även efter 2013. EU har höjt den tillåtna låginblandningen av etanol i bensin till 10 procent och låginblandningen av biodiesel i diesel till 7 procent. Skattebefrielsen i Sverige gäller bara vid låginblandning upp till 6,5 procent i bensin och upp till 5 procent i diesel. Detta har gjort att intresset bland drivmedelsbolagen att öka låginblandningen är mycket svagt. Miljöpartiet anser att skattebefrielsen vid låginblandning av etanol bör gälla fullt ut.

Utbyggnaden av infrastruktur för fordonsgas måste också fortsätta.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **3. Drivmedelsskatt m.m., punkt 1 (V)**

av Emma Wallrup (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk213 av Sara Karlsson (S),

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 17,

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 11 och

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5 och

avslår motionerna

2011/12:Sk208 av Anita Brodén (FP),

2011/12:Sk221 av Christina Karlsson (S),

2011/12:Sk277 av Hans Rothenberg (M),

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 18,

2011/12:Sk384 av Ola Johansson och Helena Lindahl (båda C) och

2011/12:Sk395 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (C, M).

### *Ställningstagande*

Vänsterpartiet anser att ett drivmedelsskattesystem ska vara rättvist mot miljön och mot kommande generationer samt i högre grad ta hänsyn till fördelningsperspektivet.

Det finns ett behov av att höja drivmedelsskatterna, trots de senaste årens ökade världsmarknadspriser. Vi vill höja bensin- och dieselskatterna varje år fram till 2014 med ca 20 öre per liter och år för bensin och med 14 öre per liter för diesel. Höjda drivmedelsskatter ger oönskade effekter för personer med låga inkomster och för de som bor i glesbygd. Därför är det viktigt att genomföra åtgärder som kompenserar dessa grupper.

Vänsterpartiet föreslår en omfattande satsning på kollektivtrafik och järnväg. Satsningarna ska genomföras så att människor med låga inkomster gynnas genom att mest pengar går till de trafikslag som dessa grupper är i störst behov av. Vi satsar 1 000 miljoner kronor per år för att gynna kollektivtrafiken i glesbygd. Fordonsskatten är i dag nedsatt i 34 kommuner i sju skogslän i inlandet och vi vill sänka skatten ytterligare.

För att stödja utvecklingen av efterkonvertering av äldre bilar vill vi införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol, biogas eller el.

Beskattningen av bilismen bör differentieras ytterligare utifrån regionala skillnader. Frågan bör utredas och en förändring bör träda i kraft under innevarande mandatperiod.

Vi vill även påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram för el och biogas motsvarande 100 miljoner kronor per år.

En given utgångspunkt i samband med produktion av biobränslen är att produktionen av biodrivmedel bör leda till minst 50 procents reduktion av koldioxidutsläppen, att den biologiska mångfalden inte hotas, att framställningen inte sker på bekostnad av livsmedelsproduktionen i regioner där det råder brist på mat, att det betalas ut skäliga löner, att arbetsförhållanden är säkra och rimliga samt att produktionen inte tränger ut lokalbefolkningen.

För att få hållbara drivmedel vill vi att

- en utredning tillsätts som på vetenskaplig grund går igenom olika bränslesorter utifrån ett livscykelperspektiv
- alla fordonsbränslen certifieras utifrån sociala och ekologiska hållbarhetskriterier
- ett lagförslag tas fram som på allvar leder till reduktion av växthusgaserna med minst 50 procent
- Sverige verkar för att det införs en internationell certifiering för hållbar odling av bioenergi
- Sverige bidrar till att bygga upp institutionell kapacitet i fattigare länder för att dessa ska kunna säkerställa att certifieringssystemen efterlevs
- staten stöder forskning och uppförande av pilot- och demoanläggningar som tillverkar förnybara drivmedel eller drivmedelssystem
- utbyggnaden av förnybara bränslen påskyndas genom ett investeringsprogram för el och biogas

- etanol, biogas, el och andra hållbarare drivmedel undantas från energi- och koldioxidskatt fram till 2015 och att det i god tid före 2015 ges en signal om huruvida skattebefrielsen ska fortsätta eller inte
- låginblandning upp till 10 procent i bensin och 7 procent i diesel skattebefrias
- ett system med biodrivmedelscertifikat införs senast 2015
- tullavgiften på importerad etanol avskaffas
- EU:s mervärdesdirektiv ändras så att det blir möjligt att sänka momsen på biodrivmedel.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

#### **4. Jordbrukets och växthusnäringens bränslebeskattning, punkt 2 (SD)**

av Thoralf Alfsson (SD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk412 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD) och avslår motionerna

2011/12:Sk243 av Sten Bergheden (M),

2011/12:Sk339 av Åsa Coenraads (M) och

2011/12:Sk396 av Staffan Danielsson (C).

##### *Ställningstagande*

Riksdagen har beslutat att fram till 2015 minska återbetalningen av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner från 2:10 kronor per liter till 90 öre per liter. Riksdagen har även beslutat att generellt höja energiskatten på dieselolja med 20 öre per liter. Dessa kostnadspåslag kommer under en femårsperiod att kosta jord- och skogsbrukssektorn mer än en halv miljard kronor per år för. Med tanke på jordbrukets lönsamhetsproblem är detta problematiskt och hotar att ytterligare driva jordbruket ut från Sverige.

Sverige har, förutom Storbritannien, Europas högsta skatter på diesel inom jordbruket. Sverigedemokraterna vill försöka möta de europeiska kostnadsnivåerna och föreslår att återbetalningen av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner höjs.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### 5. Skatt på handelsgödsel, punkt 3 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Peter Persson (S), Patrik Björck (S) och Emma Wallrup (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk241 av Kew Nordqvist m.fl. (MP),

2011/12:MJ282 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 3,

2011/12:MJ376 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 20 och

2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 7.

#### *Ställningstagande*

En frivilligt minskad kvävegödsling, frivilligt anlagda våtmarker och frivilligt ökade fånggrödor, i kombination med slopad kväveskatt, ger inte de resultat av minskad övergödning som vi önskar.

Principen om att förorenaren ska betala bör gälla, och därför anser vi att handelsgödselskatten ska återinföras. Skatten bidrar till att minska tillförseln av kväve och till att reducera tillförseln av kadmium till åkermarken. Därmed minskar riskerna för negativa hälsoeffekter. Handelsgödsel orsakar även utsläpp av dikväveoxid (lustgas) som är en 300 gånger starkare växthusgas än koldioxid. En skatt på handelsgödsel minskar således på kort sikt trycket på att genom andra styrmedel, t.ex. inom trafiksektorn, uppnå de svenska klimatmålen.

Handelsgödselskatten bör som tidigare återföras till jordbruket och användas till investeringar som leder till minskade utsläpp. Då får skatten dubbel effekt. Det är viktigt att investera i åtgärder som minskar utsläppen av kemikalier, växthusgaser och övergödande ämnen i jordbruket. Det stärker jordbrukets konkurrenskraft och främjar det svenska mervärdet. Det kan handla om utbildningar, metodutveckling etc. som minskar kväveanvändningen och kemikalieanvändningen samt stärker jordbrukets roll som producent av förnybar energi. En möjlighet är att förstärka befintliga anslag för biogasstöd i landsbygdsprogrammet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 6. Skatt på fartygsbränsle, punkt 4 (S)

av Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Peter Persson (S) och Patrik Björck (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:Sk255 av Olle Thorell (S) och avslår motion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 4 i denna del.

### *Ställningstagande*

Den svenska fiskeflottan är överetablerad, inte i förhållande till marknaden men i förhållande till fiskbeståndet. Det övergripande målet för den gemensamma fiskeripolitiken inom EU är att nyttjandet ska vara hållbart ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt hänseende. Medlemsländerna kan endast i begränsad omfattning införa nationella regler.

Den svenska fiskeflottan gynnas av bränslesubventioner i form av olika skattebefrielser. Det är inte försvarbart miljömässigt, klimatmässigt eller ekonomiskt att subventionera bränslen till en fiskeflotta som enligt vissa bedömare skulle behöva halveras för att nå en acceptabel lönsamhet.

Regeringen bör se över om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränslen kan avskaffas eller om det bör finnas ett tak för hur stor skattebefrielsen får vara per företag så att stöd till fiskenäringen inte ges på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen. Regeringen bör arbeta aktivt för detta i EU.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 7. Skatt på fartygsbränsle, punkt 4 (MP, V)

av Mats Pertoft (MP) och Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 4 i denna del och avslår motion 2011/12:Sk255 av Olle Thorell (S).

### *Ställningstagande*

Vi anser att Sverige i EU bör verka för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **8. Miljöskatt på flyg, punkt 5 (MP)**

av Mats Pertoft (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 1, 4 i denna del och 5 samt

avslår motion

2011/12:Sk304 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S).

### *Ställningstagande*

Flyget är en stor och växande källa till utsläpp av växthusgaser och står för ca 5 procent av de globala utsläppen. För Sverige är siffran högre. Flygbränsle är helt befriat från koldioxidskatt och energiskatt och ingen moms tas ut på biljetter för internationella flygningar. Det innebär en kraftig subvention av flyget. Det är viktigt att spelplanen jämnas ut så att transportslagen får lika villkor. Ett internationellt beslut om en klimatrelaterad skatt på flygbränsle brådskar för att även flyget, liksom andra transportslag, ska vara med och betala för de miljökostnader man orsakar.

EU:s energiskattedirektiv förbjuder medlemsländer att ta ut energiskatt för drivmedel för resor till länder utanför EU men godkänner sådan skatt för inrikes resor. Skrivningen i direktivet om att man får beskatta för inrikes resor om bränslet köps i det egna landet öppnar dock för flygbolag att köpa bränsle i skattebefriade länder. Sverige bör arbeta för att EU-lagstiftningen ändras så att medlemsländer kan beskatta bränsle som används på flyggrutter som avgår från deras territorium.

I avvaktan på en ny EU-lagstiftning bör regeringen införa en flygskatt på biljetterna. Skatten ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln. Den ska vara på ca 300 kronor för en enkel resa inom Sverige och Europa samt 600 kronor för en enkel resa utanför Europa.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 9. Fordonsskatt, punkt 6 (V)

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 i denna del och avslår motion

2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Målet för att gynna produktionen av miljövänligare fordon är att det leder till en socialt och ekologiskt hållbar utveckling. Styrmedlen ska vara så teknikneutrala som möjligt och falla ut som låga kostnader på det som är bra för miljön och högre kostnader för det som påverkar miljön mer.

För att få miljövänligare fordon vill Vänsterpartiet att

- Sverige i EU driver krav på att det införs ett slutår för försäljning av personbilar som bara använder sig av fossil drift
- det skapas en enhetlig definition av vad som är en miljöbil
- gränserna för vad som får kallas en miljöbil uppdateras utifrån ett miljöperspektiv
- en statlig subvention införs till bilägare som efterkonverterar sin personbil till etanol- eller biogasdrift
- en skrotningspremie införs
- fordonsskatten görs mer koldioxidbaserad
- ett koldioxidbaserat förmånsskattesystem införs som kopplar bilarnas koldioxidutsläpp till förmånsvärdet
- förmånen av fri parkering i värderingen av förmånsbil slopas, och att detta i stället hanteras inom systemet för beskattning av parkeringsförmån
- en koldioxidbaserad försäljningsskatt införs på nya bilar enligt modellen bonus-malus
- momssatsen för bilpooler sänks från 25 procent till 6 procent.

Det är lastbilstransporterna som står för den största trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden oftast bara utgör ett par procent av varuvärdet finns det små incitament att ställa om till ett mer ekologiskt hållbart transportsätt. För att motverka ytterligare ökning av den tunga lastbilstrafiken och stimulera till bränsleeffektivare fordon krävs åtgärder. Det handlar framför allt om att öka kapaciteten på järnväg och inom sjöfart.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

**10. Fordonsskatt, punkt 6 (SD)**

av Thoralf Alfsson (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 2 och

avslår motion

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 i denna del.

*Ställningstagande*

Veteranbilshobbyn är en utbredd och växande folkrörelse som involverar många människor. Olika arrangemang, t.ex. cruisingträffar och bilutställningar, är en viktig del av turistnäringen för många orter i landet. Motorhobbyn är en gemenskap av gamla och unga, män och kvinnor med olika bakgrund och överbryggar både klass- och generationsklyftor.

Sverige har haft en mycket framgångsrik fordonsindustri som betytt mycket för den svenska välfärden. Utan alla duktiga motorentusiaster hade dessa industriframgångar inte varit möjliga. Om vi även i framtiden ska vara en ledande nation inom fordonsindustrin måste motorintresset hållas levande. Alla som på sin fritid skaffar sig kunskaper om svetsning, lackering, elektronik och mekanik tillför samhället stora värden. Det är ett engagemang som bör uppmuntras så långt det är möjligt.

För närvarande är fordon som är äldre än 30 år skattebefriade, vilket är en regel som bör bevaras. Samtidigt menar vi att en motsvarande regel för husvagnar bör införas för att på så sätt göra regelverket mer enhetligt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

**11. Lastbilsskatt respektive kilometerskatt, punkt 7 (S, MP, V)**

av Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Peter Persson (S), Patrik Björck (S) och Emma Wallrup (V).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4,

2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 2 och



2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Socialdemokraterna, Miljöpartiet de gröna och Vänsterpartiet anser att en avståndsbaserad skatt på vägslitage och tunga lastbilar, såväl svenska som utlandsregistrerade, är av stor betydelse för den framtida transport-, väg- och klimatpolitiken i Sverige. I likhet med ett flertal andra EU-länder vill vi att Sverige inför en sådan skatt för att möta problemet med att den tunga trafiken står för en betydande del av slitaget på det svenska vägsystemet. Skatten bör vara differentierad och anpassad till om det i ett område finns alternativa transportmedel eller inte. Skatten bör alltså vara lägre i områden där det saknas alternativa transportmedel.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **12. Trängselskatt, punkt 8 (S, MP, V)**

av Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Peter Persson (S), Patrik Björck (S) och Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 5,

bifaller delvis motion

2011/12:T425 av Börje Vestlund m.fl. (S) yrkande 10 och

avslår motionerna

2011/12:Sk254 av Olle Thorell (S),

2011/12:Sk432 av Per Lodenius och Kerstin Lundgren (båda C) och

2011/12:T425 av Börje Vestlund m.fl. (S) yrkandena 8 och 9.

### *Ställningstagande*

Det går inte att bygga bort trängseln i storstäderna genom nya vägar. Nya kringfartsleder leder till mer trafik och i slutändan samma problem som de var tänkta att avhjälpa. Något som dock hjälper mot trängseln är trängselskatt i kombination med förbättrad kollektivtrafik.

Trängselskatten ska göra det möjligt för dem som har behov av att färdas med bil att kunna göra det utan tidsförluster, att få ned onödigt bilåkande och att minska miljöpåverkan. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid påverkar jordens klimat mycket negativt och förorsakar även stora luftföroreningar i den lokala miljön. Det medför ohälsa för människor som bor i tätorter.

Trängelskatt innebär också en radikal omfördelning inom trafiken. En skatt kombinerad med en utbyggd kollektivtrafik gynnar låginkomsttagare, studenter, barn och ungdomar, äldre och kollektivtrafikresenärer. Det stärker kvinnors resande och bidrar därmed till en mer jämställd trafiksektor.

Vi förespråkar trängselskatt i Stockholm, men gärna även på andra platser i landet. Vi vill att kommunerna själva ska kunna bestämma om de vill införa trängselavgifter. Det bör också vara den lokala och regionala nivån som avgör hur intäkterna ska användas. Om man där bestämmer sig för att låta en del av intäkterna gå till vägar, accepterar vi naturligtvis det, även om vi vill att allt går till kollektivtrafik.

I Stockholm har den lokala nivån körts över av regeringen som bestämt att alla intäkter ska satsas på nya vägar och i synnerhet Förbifart Stockholm. Inte en enda krona går till kollektivtrafiken.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13. Alkoholskatt, punkt 10 (S, V)**

av Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Peter Persson (S), Patrik Björck (S) och Emma Wallrup (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 24 och 25, bifaller delvis motion

2011/12:Sk210 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 2 och

avslår motion

2011/12:Sk293 av Jan R Andersson och Lars Hjalmered (båda M).

#### *Ställningstagande*

Skattesystemet kan användas för att dirigera investeringar, produktion och konsumtion. Vi vill dock vara restriktiva med detta och inte punktbeskatta för många enskilda varor eller särskilda aktiviteter utöver den generella momsbeläggningen.

Vi anser dock att det är motiverat med punktskatter för att främja folkhälsan, dvs. att skatter används för att begränsa de beteenden som kan leda till att vi skadar oss själva och våra närmaste. Det gäller skatterna på alkohol och tobak samt i viss mån spel. Folkhälsoskäl, och i alkoholens fall även brottsbekämpning, talar för att vidmakthålla de svenska alkohol- och tobaksskatterna och för att EU ska höja minimiskatterna på dessa produkter.

För att minska konsumtionen av alkoholisk bör alkoholskatten på alkoholisk och söt cider höjas till en nivå motsvarande den som gäller i Tyskland.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

#### **14. Tobaksskatt, punkt 11 (SD)**

av Thoralf Alfsson (SD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:Ju241 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD) yrkande 3 och

avslår motionerna

2011/12:Sk276 av Kajsa Lunderquist (M) och

2011/12:Sk295 av Henrik Ripa (M).

##### *Ställningstagande*

Att hålla nere skatten på snus i förhållande till cigaretter medför tydliga samhällsvinster. Det ger incitament till dem som redan har ett beroende att bruka den tobak, dvs. snus, som är minst skadlig för hälsan och därmed ger upphov till de lägsta kostnaderna för samhället.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

#### **15. Privatinförsel av alkohol och tobak och försäljning i exportbutiker, punkt 12 (S)**

av Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Peter Persson (S) och Patrik Björck (S).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

2011/12:Sk217 av Elin Lundgren (S) och

2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 26 och 27,

bifaller delvis motionerna

2011/12:Sk210 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 1 och

2011/12:Sk417 av Lars-Axel Nordell (KD) samt

avslår motion

2011/12:Sk263 av Mats Gerdau (M).

### *Ställningstagande*

Vid resa i EU får varje vuxen ta med sig 10 liter sprit, 20 liter starkvin, 90 liter vin och 110 liter öl om alkoholdryckerna ska användas för personligt bruk. Det är kvantiteter som vida överstiger vad en genomsnittlig svensk konsumerar på ett år. Nivåerna är orimligt höga sett från folkhälso-synpunkt. De höga införselnivåerna försvårar för medlemsländerna att bedriva en effektiv alkoholpolitik, och de bidrar till en olaglig vidareförsäljning – en vidareförsäljning som inte sällan är kopplad till annan brottslighet och även till organiserad brottslighet. Vi anser att regeringen måste arbeta för att EU sänker de tillåtna införselnivåerna för alkohol. Insikten om att folkhälsa är en viktig ekonomisk fråga håller på att växa fram inom EU. Sverige kan bidra till den processen i EU genom att sänka införselnivåerna för alkohol med hänvisning till det allvarliga hot mot folkhäl-san som alkoholen är.

Privatimporten av alkohol är ett inflöde som underminerar den restriktiva alkoholpolitiken om inte skattekontrollen fungerar. Vi anser att regeringen bör utvärdera omfattningen av privatimporten och hur effektiv skattekontrollen är. Tullverket skrev 2011 att alkoholbeslagen generellt ligger på en ”oförändrat hög nivå” och att punktskattekontrollen kräver allt större utredningsresurser.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **16. Skatt på animaliska livsmedel, punkt 13 (V)**

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:MJ258 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

För att nå hushållen är information viktig och vi beklagar att regeringen stoppade Livsmedelsverkets förslag till miljöanpassade kostråd. Informationen får ofta bättre effekt om den kombineras med ekonomiska styrmedel som gör att de miljösmarta valen lönar sig bättre. Miljöskatter brukar framhållas som ett verksamt och kostnadseffektivt styrmedel som låter förorenaren betala. Frågan om en animalieskatt eller andra sätt att beskatta boskapsuppfödningens miljökonsekvenser bör utredas.

Ett förslag som lyfts fram för att minska boskapsuppfödningens miljöpåverkan är att införa en särskild skatt på kraftfoder, som i Sverige och resten av Europa till tre fjärdedelar är importerat, för att stimulera en övergång mot mer lokalt odlat grovfoder och bete. En sådan skatt bör man

studera närmare. Skatten får inte bli för hög eftersom det finns en risk för att svenskt kött blir dyrare än utländskt kött och att konsumenterna då väljer det utländska köttet.

Ett förslag som är enklare, och kan antas minska risken för att produktionen flyttar utomlands, är att lägga en schablonskatt på animaliska livsmedel som ska täcka de genomsnittliga miljökonsekvenserna. Den skulle träffa både inhemska och importerade produkter. I vilken utsträckning skatten skulle differentieras mellan olika djurslags olika miljöpåverkan behöver undersökas närmare. Även andra avgränsningsfrågor, lämplig nivå m.m. behöver studeras närmare.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **17. Avfallsförbränningsskatt, punkt 14 (MP, V)**

av Mats Pertoft (MP) och Emma Wallrup (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 6.

#### *Ställningstagande*

När alliansregeringen slopade avfallsförbränningsskatten försämrades kalkylerna för alla investeringar i separering, insamling och rötning av den organiska delen i hushållsavfall. Skatt på sopförbränning är motiverad av många olika skäl, och rätt utformad är den strategisk för att soporna ska utnyttjas på ett optimalt sätt utifrån en samlad bedömning av miljökonsekvenserna. Ett sätt att styra bort biologiskt avfall från förbränning kan vara att sätta ett stoppår för förbränning av bioavfall. Eftersom deponering redan är förbjudet styrs hanteringen mot förädling av resurserna på olika sätt, vilket skulle vara en stark grund för biogasproduktion.

Vi anser alltså att avfallsförbränningsskatten bör återinföras och förbättras.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Särskilda yttranden

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

Leif Jakobsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S), Peter Persson (S) och Patrik Björck (S) anför:

Vi står inför en stor klimatutmaning. Dagens beroende av råolja behöver brytas, och fossila bränslen bör användas så energieffektivt och miljövänligt som möjligt. Runt om i världen facklas restgaser bort i stora mängder. Det är ett miljöproblem men också ett slöseri med resurser som kan utnyttjas bättre. Om gaser som utvinns vid t.ex. oljeborrning förtätas och används till syntetiska drivmedel behövs mindre olja för att täcka bränslebehovet. Det innebär minskade utsläpp av koldioxid.

I dag är det skattefritt att fackla gaser. Gaser som omvandlats till syntetiska drivmedel för dieselfordon belastas med dieseloljeskatt. Det gör det olönsamt att sälja drivmedlet, och därmed är det olönsamt att bygga anläggningar som tillvaratar fackelgasen.

Syntetiska drivmedel är bättre ur arbetsmiljösynpunkt. Studier har visat att arbetsrelaterade problem såsom huvudvärk, koncentrationssvårigheter och problem med slemhinnorna försvinner vid övergång från vanlig dieselolja till syntetiska drivmedel på arbetsplatser där denna typ av drivmedel är vanliga.

Syntetiska drivmedel som är biobaserade har i dag en lägre skattesats, vilket är helt rimligt. Naturgas är ett fossilt bränsle men det är ändå rimligt att överväga en egen skattesats för syntetiska drivmedel av detta slag med hänsyn till de arbetsmiljöförbättrande egenskaperna. Med stöd av energiskattedirektivet är det möjligt att ge syntetisk diesel en egen skattesats ned till miniminivån om skattesatsen är kopplad till produktens kvalitet eller vissa angivna användningsområden.

Vi vill göra regeringen uppmärksam på behovet av att ändra reglerna för punktbeskattning av syntetiska drivmedel.

### 2. Miljöskatt på flyg, punkt 5 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Vänsterpartiet har i ett annat sammanhang framfört ett alternativt förslag till hur flyget ska klimatbeskattas. Vår idé är att införa en klimatskatt på inrikesflyget i form av en schabloniserad start- och landningsavgift. En sådan konstruktion ökar incitamenten för att fylla planen med resenärer och därmed minska miljöpåverkan. Vårt förslag till klimatskatt är inte en lika träffsäker konstruktion som en bränsleskatt, men i avvaktan på ändrade internationella regelverk är det ändå ett tydligt ekonomiskt styrmedel för att minska miljöpåverkan.

### **3. Lastbilsskatt respektive kilometerskatt, punkt 7 (SD)**

Thoralf Alfsson (SD) anför:

Sverigedemokraterna anser att det är angeläget med en politik på transportområdet som styr mot hållbara alternativ utan att missgynna svenska transportörer. Svenska åkerier har för närvarande svårt att konkurrera med utländska transportörer som ofta har lägre kostnader, bl.a. eftersom de kan köra på lågbeskattad diesel. Vi anser att Sverige därför bör införa en kilometerskatt som omfattar alla tunga lastbilar. På så sätt kan konkurrensnackdelarna gentemot de utländska åkarna utjämnas. Kilometerskatten bör differentieras efter lastbilens miljöklass på så sätt att äldre fordon får en högre skatt. Det är viktigt att kilometerskatten utformas så att särskild hänsyn tas till de delar av landet där det saknas alternativ till transporter på väg.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

*2011/12:Sk208 av Anita Brodén (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om syntetiska drivmedel, avgasforskning och miljözoner.

*2011/12:Sk210 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP):*

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

*2011/12:Sk213 av Sara Karlsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa undantaget för koldioxidskatt på enlitersförpackningar.

*2011/12:Sk217 av Elin Lundgren (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska ta initiativet till och driva frågan om sänkta införselkvoter tillsammans med andra medlemsländer inom EU.

*2011/12:Sk221 av Christina Karlsson (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förändringar i reglerna om beskattning av syntetiska drivmedel, så att det blir lönsamt att ta vara på restgaser och därmed minska koldioxidutsläppen.

*2011/12:Sk241 av Kew Nordqvist m.fl. (MP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skatten på konstgödsel ska återinföras.



*2011/12:Sk243 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av energi- och drivmedelsskatternas inverkan på svenskt lantbruk och annan näringsverksamhet med målet att gå mot en harmonisering av dessa skatter i relation till motsvarande skatter för övriga europeiska bönder och företagare.

*2011/12:Sk254 av Olle Thorell (S):*

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

*2011/12:Sk255 av Olle Thorell (S):*

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

*2011/12:Sk263 av Mats Gerdau (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att handla i taxfreebutiker vid hemkomst till en svensk flygplats.

*2011/12:Sk268 av Hans Backman (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över beskattningen av företag inom tjänstesektorn.

*2011/12:Sk276 av Kajsa Lunderquist (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökade insatser mot den illegala handeln med tobak.

*2011/12:Sk277 av Hans Rothenberg (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att reformera skattesatsen för syntetiska drivmedel i syfte att reducera förekomsten av fackling.

*2011/12:Sk293 av Jan R Andersson och Lars Hjalmered (båda M):*

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

*2011/12:Sk295 av Henrik Ripa (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en höjning av tobaksskatten.

*2011/12:Sk304 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över det administrativa förfarandet när det gäller flygbränsleskatten.

*2011/12:Sk307 av Lars-Axel Nordell (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att se över energiskattenivåerna för molntjänster och liknande verksamhet.

*2011/12:Sk339 av Åsa Coenraads (M):*

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

*2011/12:Sk361 av Jennie Nilsson m.fl. (S):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skattebefrielsen på etanol.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatteskillnad mellan diesel miljöklass 1 och miljöklass 3.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för höjda minimiskatter på alkohol inom EU.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en höjning av skatten på alkoholisk och sött cider.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att införselnivåerna för alkohol sänks inom EU.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en utvärdering av omfattningen av privatimporten av alkohol och effektiviteten i skattekontrollen bör göras.

*2011/12:Sk366 av Kerstin Lundgren (C):*

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

*2011/12:Sk384 av Ola Johansson och Helena Lindahl (båda C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att pröva frågan om att ändra reglerna för punktbeskattning av syntetiska drivmedel så att det blir mer lönsamt att ta vara på restgaser och därmed minska utsläppen av växthusgaser.

*2011/12:Sk395 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (C, M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över beskattningen av syntetiska drivmedel.

*2011/12:Sk396 av Staffan Danielsson (C):*

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

*2011/12:Sk400 av Krister Hammarbergh och Saila Quicklund (båda M):*

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

*2011/12:Sk402 av Krister Hammarbergh (M):*

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

*2011/12:Sk412 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad återbetalning av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner.

*2011/12:Sk417 av Lars-Axel Nordell (KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör ta initiativ till sänkta införselkvoter inom EU.

*2011/12:Sk420 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en höjning av konsumtionsskatten på socker bör utredas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en lägre konsumtionsskatt på frukt och grönsaker bör utredas.

*2011/12:Sk428 av Siv Holma m.fl. (V):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa rättvisa drivmedelsskatter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa hållbara drivmedel.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa miljövänligare fordon.  
Behandlas såvitt avser andra åtgärder än förmånsbeskattning och mervärdesskatt.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fatta beslut i riksdagen så att ett system för kilometerskatt för tunga fordon kan träda i kraft senast 2014.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som föreslås om trängselskatt, hastigheter på vägar och ett nytt reseavdrag som även gynnar kollektivtrafiken.

*2011/12:Sk432 av Per Lodenius och Kerstin Lundgren (båda C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att pröva möjligheten att undanta elbilar från trängselskatt i Stockholm och Göteborg.

*2011/12:Ju241 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD):*

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

*2011/12:T340 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om orättvisa villkor för transportslagen och införandet av en lastbilsskatt.

*2011/12:T344 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda och senast den 1 juli 2013 införa en avståndsbaserad lastbilsskatt på det svenska vägnätet som ska vara lika för fordon registrerade i Sverige och i andra länder.

*2011/12:T425 av Börje Vestlund m.fl. (S):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa trängsel-skatt på Essingeleden.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över nivån på trängselskatten under den värsta rusningstrafiken.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lokal bestämmanderätt över trängselskatter och trängselavgifter.

*2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder för skattebefrielse på etanol även efter 2013.

*2011/12:T469 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD):*

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

*2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en miljöbeskattning av det kommersiella flyget är nödvändig.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka inom EU för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart och internationellt flyg.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en flygskatt som ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln.

*2011/12:MJ258 av Helena Leander m.fl. (MP):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur animalieproduktionens miljö-kostnader kan beskattas.

*2011/12:MJ282 av Jens Holm m.fl. (V):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa skatt på handelsgödsel.

*2011/12:MJ376 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):*

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återinföra skatten på kväve och kadmium i handelsgödsel.

*2011/12:N260 av Lise Nordin m.fl. (MP):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd koldioxidskatt på fossila bränslen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avfallsförbränningsskatten bör återinföras och förbättras.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att handelsgödselskatten bör återinföras.