



Allmänna motioner om punktskatter, tullfrågor och införsel

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 93 yrkanden från den allmänna motions- tiden 2008 om energi- och alkoholskattefrågor samt införsel- och tullfrågor. Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden.

Till betänkandet har lämnats tolv reservationer (s, v, mp) och tre särskilda yttranden (s, v, mp).

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Sammanfattning | 1 |
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut | 4 |
| Redogörelse för ärendet | 7 |
| Utskottets överväganden | 8 |
| Energibesättning | 15 |
| Besättning av drivmedel | 19 |
| Alternativa drivmedel | 22 |
| Fordonsskatt | 25 |
| Trängselskatt | 28 |
| Kilometerskatt för lastfordon | 30 |
| Skatt på flygbränsle | 32 |
| Sjöfart – besättning av fartygsbränsle och kilometerskatt | 34 |
| Besättning av landström till fartyg | 37 |
| Besättning av djurförsök | 38 |
| Besättning av animalieproduktion | 39 |
| Besättning av handelsgödsel och bekämpningsmedel | 40 |
| Skatt på blyhagel och blykulor | 41 |
| Ankomsthandel | 43 |
| Tull på gåvor och tullklarering | 45 |
| Införsel av eldningsolja för eget bruk | 47 |
| Alkoholbesättning | 49 |
| Tobaksbesättning | 56 |
| Införsel av alkohol och tobak | 58 |
| Illegal gränshandel | 61 |
| Reservationer | 64 |
| 1. Energibesättning, punkt 1 (s) | 64 |
| 2. Energibesättning, punkt 1 (v) | 65 |
| 3. Energibesättning, punkt 1 (mp) | 66 |
| 4. Alternativa drivmedel, punkt 3 (mp) | 67 |
| 5. Fordonsskatt, punkt 4 (mp) | 68 |
| 6. Kilometerskatt för lastfordon, punkt 6 (s, v, mp) | 68 |
| 7. Skatt på flygbränsle, punkt 7 (v, mp) | 69 |
| 8. Sjöfart – besättning av fartygsbränsle och kilometerskatt, punkt 8 (v) | 70 |
| 9. Sjöfart – besättning av fartygsbränsle och kilometerskatt, punkt 8 (mp) | 71 |
| 10. Besättning av djurförsök, punkt 10 (mp) | 72 |
| 11. Alkoholbesättning, punkt 17 (s, v, mp) | 73 |
| 12. Införsel av alkohol och tobak, punkt 19 (mp) | 74 |
| Särskilda yttranden | 75 |
| 1. Besättning av drivmedel, punkt 2 (v) | 75 |
| 2. Alternativa drivmedel, punkt 3 (s, v, mp) | 75 |
| 3. Besättning av animalieproduktion, punkt 11 (v, mp) | 76 |
| <i>Bilaga</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 77 |
| Motioner väckta med anledning av proposition 2008/09:35 | 77 |

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008 77

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. **Energibesättning**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk257, 2008/09:Sk287, 2008/09:Sk400 yrkandena 1 och 3, 2008/09:Sk471, 2008/09:Sk477, 2008/09:Sk501 yrkande 3, 2008/09:T9 yrkande 1, 2008/09:T10 yrkande 9, 2008/09:T206 yrkande 5, 2008/09:MJ459 yrkande 24, 2008/09:N238 och 2008/09:N375 yrkande 7.

Reservation 1 (s)

Reservation 2 (v)

Reservation 3 (mp)

2. **Beskattning av drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk218, 2008/09:Sk250 yrkandena 1 och 2 samt 2008/09:Sk352 yrkande 2.

3. **Alternativa drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk276, 2008/09:Sk393, 2008/09:Sk420, 2008/09:Sk489 och 2008/09:Sk506.

Reservation 4 (mp)

4. **Fordonsskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk224, 2008/09:Sk228, 2008/09:Sk253, 2008/09:Sk323, 2008/09:Sk350, 2008/09:Sk411, 2008/09:Sk414, 2008/09:Sk473 och 2008/09:T206 yrkande 38.

Reservation 5 (mp)

5. **Trängselskatt**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk297, 2008/09:Sk352 yrkande 3, 2008/09:Sk449 och 2008/09:T206 yrkandena 6 och 7.

6. **Kilometerskatt för lastfordon**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk352 yrkande 5, 2008/09:Sk419, 2008/09:T8 yrkande 16, 2008/09:T10 yrkande 8, 2008/09:T382 yrkande 1, 2008/09:T503 yrkande 3 och 2008/09:MJ459 yrkande 11.

Reservation 6 (s, v, mp)

7. **Skatt på flygbränsle**

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:T206 yrkandena 9–11 och 2008/09:MJ459 yrkande 18.

Reservation 7 (v, mp)

- 8. Sjöfart – beskattning av fartygsbränsle och kilometerskatt**
Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk448, 2008/09:MJ457 yrkan-
dena 15 och 16 samt 2008/09:MJ459 yrkandena 9 och 35.
Reservation 8 (v)
Reservation 9 (mp)
- 9. Beskattning av landström till fartyg**
Riksdagen avslår motion 2008/09:Sk431.
- 10. Beskattning av djurförsök**
Riksdagen avslår motion 2008/09:Sk427.
Reservation 10 (mp)
- 11. Beskattning av animalieproduktion**
Riksdagen avslår motion 2008/09:MJ459 yrkande 3.
- 12. Beskattning av handelsgödsel och bekämpningsmedel**
Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk322 och 2008/09:Sk428.
- 13. Skatt på blyhagel och blykulor**
Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk370, 2008/09:Sk464,
2008/09:MJ349 yrkande 2 och 2008/09:MJ370 yrkande 11.
- 14. Ankomsthandel**
Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk203, 2008/09:Sk251 yrkan-
dena 1 och 2, 2008/09:Sk299, 2008/09:Sk315 och 2008/09:Sk413.
- 15. Tull på gåvor och tullklarering**
Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk245 och 2008/09:Sk357.
- 16. Införsel av eldningsolja för eget bruk**
Riksdagen avslår motion 2008/09:Sk401.
- 17. Alkoholbeskattning**
Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk268, 2008/09:Sk298,
2008/09:Sk345, 2008/09:Sk408, 2008/09:Sk424, 2008/09:Sk453,
2008/09:Sk466, 2008/09:Sk501 yrkande 5, 2008/09:So317 yrkande
3, 2008/09:So516 yrkande 5, 2008/09:So537 yrkande 1, 2008/09:
So561 yrkande 1 och 2008/09:So569 yrkande 5.
Reservation 11 (s, v, mp)
- 18. Tobaksbeskattning**
Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk468 och 2008/09:So497
yrkande 13.

19. Införsel av alkohol och tobak

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:So317 yrkande 1, 2008/09:So336 yrkande 1, 2008/09:So470 yrkandena 1 och 2, 2008/09:So516 yrkande 7 och 2008/09:So569 yrkande 4.

Reservation 12 (mp)

20. Illegal gränshandel

Riksdagen avslår motionerna 2008/09:Sk500 och 2008/09:So561 yrkande 3.

Stockholm den 19 februari 2009

På skatteutskottets vägnar

Lennart Hedquist

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Gunnar Andréén (fp), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Lennart Sacrédeus (kd), Fredrik Schulte (m), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s), Birgitta Eriksson (s) och Karin Nilsson (c).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet ett nittiototal motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2008. Motionsyrkandena innehåller huvudsakligen förslag om tillkännagivanden till regeringen om ändring i eller utredning av olika frågor på punktskatteområdet samt tull och införsel. Förslagen är för sitt genomförande inte kopplade till innevarande budgetår och har därför inte behandlats i anslutning till budgetpropositionen för 2009. Motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga*.

Utskottets överväganden

Allmänt om punktskatter på energi och administration av de EG-harmoniserade punktskatterna

EU-bestämmelser angående bränslebeskattning

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

Den 28 mars 2007 har Europeiska gemenskapernas kommission (nedan kommissionen) utkommit med Grönbok om marknadsbaserade styrmedel för miljöpolitiken (KOM(2007) 140). I grönboken nämner kommissionen ett antal områden där marknadsbaserade styrmedel skulle kunna spela en större roll; bl.a. nämns transportsektorn, uttag av vatten och avfallshantering. I syfte att stimulera ett utbyte av erfarenheter av marknadsbaserade styrmedel och i synnerhet miljöskatteformer föreslås även inrättande av ett forum för marknadsbaserade styrmedel. I nämnda grönbok lämnas förslag till förenkling och utveckling av energiskattedirektivet.

Kommissionen skickade ut grönboken på remiss till medlemsstaterna och andra intressenter. Enligt uppgift från kommissionen har 18 medlemsstater lämnat skriftliga synpunkter; skatteutskottets utlåtande (2006/07:SkU21) är dock det enda som inkommit från ett nationellt parlament. Kommissionen har analyserat svaren som inkommit och konstaterat att det finns ett stort intresse för fortsatt användning av marknadsbaserade styrmedel. Vidare att det inom EU finns ett behov av mer transparens, information och koordination på detta område (SEC(2009) 53 final).

Kommissionen avsåg i enlighet med sitt handlingsprogram för år 2008 att under hösten 2008 lägga fram ett förslag till ändringar i energiskattedirektivet. Förslaget är emellertid försenat och kan väntas först senare i vår.

Medlemsstaterna är överens om att det är angeläget med en diskussion om hur skatter bäst kan användas för att uppnå miljömål. Detta mot bakgrund av att en kostnadseffektiv utformning av skatter och andra marknadsbaserade styrmedel på miljöområdet är av stor betydelse när det gäller medlemsstaternas åtgärder för att nå de mål som följer av det integrerade

klimat- och energipaket som Europeiska rådet enades om i december 2008 och som även godkänts av Europaparlamentet. Enligt överenskommelsen ska de mål som antogs vid Europeiska rådets möte i mars 2007 stå kvar. EU:s klimatmål enligt överenskommelsen är att minska utsläppen av växthusgaser med 20 % och samtidigt öka såväl energieffektiviteten som användningen av förnybara energikällor med 20 % till år 2020. Av klimat- och energipaketet framgår hur målen ska nås. Även åtagandet att minska koldioxidutsläppen med 30 % till år 2020 inom ramen för en global överenskommelse står fast.

Bränslebeskattning i Sverige

Bestämmelserna om bränslebeskattning

De svenska energiskattereglerna har anpassats till energiskattedirektivet genom ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi (nedan energiskattelagen). Energiskattelagen omfattar samtliga de energiprodukter som anges i energiskattedirektivet och begreppen i energiskattelagen är anpassade till direktivet. Skatteplikten omfattar därmed metan som framställs av biomassa (biogas), vegetabiliska och animaliska oljor samt fetter som är avsedda att användas för uppvärmningsändamål. Kommissionen har emellertid den 22 juni 2007 godkänt den svenska anmälan om skattefrihet för vegetabiliska och animaliska oljor och fetter, icke-syntetisk metanol, fettsyrametylestrar, m.m. och biogas vid användning som bränsle för uppvärmning (N 866/2006). Godkännandet gäller för tiden fr.o.m. den 1 januari 2007. Godkännandet är tidsbegränsat och möjlighet till förlängning finns. Bestämmelser om nämnda skattefrihet är införda i energiskattelagen (prop. 2006/07:13, 2007/08:SkU2, rskr. 2007/08:1).

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

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

- vegetabiliska och animaliska oljor och fetter,
- stenkol, brunkol, koks, kolgas, råolja, bensin, dieselolja, eldningsolja, gasol, naturgas, bitumen och oljeskiffrar,
- acykliska och cykliska kolväten,
- metanol,
- beredda smörjmedel,
- antiknackmedel,
- alkylbensen och alkylnaftalen,
- diverse kemiska produkter inklusive sådana som består av blandningar av naturprodukter (t.ex. rapsmetylester och E85).

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

Dessutom omfattas även alla andra bränslen än de ovan uppräknade av skatteplikt om de är avsedda att förbrukas, säljs eller förbrukas som motorbränsle samt kolväten för uppvärmning (jfr dock nedan angående skattefrihet i s.k. pilotprojekt). Härutöver beskattas också i Sverige råtallolja och fossilt kol i visst hushållsavfall som förbrukas för uppvärmning.

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

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

- när bränslet förbrukas för andra ändamål än som motorbränsle eller för uppvärmning,
- för kol och petroleumkoks när bränslet förbrukas i metallurgiska processer och mineralogiska processer under vissa förutsättningar,
- för andra bränslen än bensin som används för järnvägstransporter,
- för flygbensin och flygfotogen som används vid kommersiell luftfart,
- vid användning för produktion av energiprodukter och andra bränslen för vilka skatten betalas av tillverkaren,
- för bränslen som används för produktion av el.

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

Skattenedsättning medges vidare med hela energiskatten och endast 21 % av koldioxidskatten betalas vad gäller bränslen som används för produktion av värme vid samtidig produktion av el och värme i en kraftvärmeanläggning. Vid beräkningen av skattenedsättningen ska bränslet fördelas proportionellt mot produktionen av värme respektive el.

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

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

Sedan den 1 juli 2008 erhåller även de anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter sänkt koldioxidskatt för bränslen som förbrukas i anläggningarna. Den procentuella skattenedsättningen för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmearläggningar inom handelssystemet ökades då med 6 procentenheter. Därmed minskades skattebelastningen från 21 % av den generella koldioxidskattenivån till 15 % (se vidare under rubriken Handel med utsläppsrätter).

Svavelskatt, som är en nationell skatt, betalas för svavelinnehållet i bränsle. Att det är en nationell skatt innebär att skatten ligger utanför EG-rätten. Skatteplikten omfattar i stort sett samma produkter som energi- och koldioxidskatterna samt torvbränsle. För fasta eller gasformiga bränslen (t.ex. torv, kol och petroleumkoks) tas svavelskatt ut med 30 kr per kg svavel i bränslet. Svavelskatten på flytande bränslen (t.ex. dieselolja och eldningsolja) är 27 kr per kubikmeter för varje tiondels viktprocent svavel i oljan. Befrielse från svavelskatt medges i vissa fall.

Regeringen tillsatte i april 2007 en parlamentarisk utredning med uppdrag att genomföra en övergripande översyn av den svenska klimatpolitiken. Beredningen, som antog namnet Klimatberedningen, lämnade i mars 2008 betänkandet Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24). Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Klimatöverenskommelsen

De regeringsbildande partierna har den 5 februari i år träffat en överenskommelse angående hållbar energi- och klimatpolitik för miljö, konkurrenskraft och trygghet. Överenskommelsen bygger bl.a. på underlag från den parlamentariska Klimatberedningen. I överenskommelsen konstateras att EU:s nyligen beslutade klimat- och energipaket utgör grunden för Sveriges politik. Avsikten med överenskommelsen är att presentera en väg ut ur beroendet av fossil energi. Målen som satts upp i överenskommelsen är att till år 2020 nå fram till 50 % förnybar energi, 10 % förnybar energi i transportsektorn, 20 % effektivare energianvändning och 40 % minskning av utsläppen av klimatgaser. Målet avser den icke handlande sektorn och innebär en minskning av utsläppen av klimatgaser med 20 miljoner ton i förhållande till 1990 års nivå. Två tredjedelar av dessa minskningar sker i Sverige och en tredjedel i form av investeringar i andra EU-länder eller flexibla mekanismer som CDM (Clean Development Mechanism). Regeringen har aviserat att den för att nå målet kommer att presentera förslag om utvecklade ekonomiska styrmedel, bl.a. höjd koldioxidskatt, samt minskade eller slopade undantag. Även drivmedelsskatter och övriga energiskatter kan komma att höjas. Sammantaget ska dessa utvecklade ekonomiska styrmedel ge ett bidrag om två miljoner ton i minskade utsläpp av klimatgaser.

Handeln med utsläppsrätter

Den 1 januari 2005 inleddes den första perioden av handel med utsläppsrätter inom EU. Handel med utsläppsrätter är en del i de internationella ansträngningarna att minska och begränsa utsläppen av växthusgaser i enlighet med åtaganden i Kyotoprotokollet till Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar. De grundläggande reglerna om handelssystemet finns i det s.k. handelsdirektivet. EU knyter det europeiska handelssystemet till Kyotoprotokollets regelverk och mekanismer genom det s.k. länkdirektivet. Handelsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter (prop. 2004/05:18).

Handelssystemet omfattar utsläpp av koldioxid från större förbränningsanläggningar inom industrin, kraft- och värmeverk samt oljeraffinaderier och anläggningar där produktion och bearbetning sker av järn, stål, glas, glasfiber, cement, keramik, papper och pappersmassa. För de svenska anläggningarna inom handelssystemet betalas i dag koldioxidskatt för den del av bränsleförbrukningen som avser uppvärmning eller motordrift, med undantag för kondenskraftverk och oljeraffinaderier. Vidare betalas energiskatt, i den mån det rör sig om värmeproduktion som inte sker i industri- och kraftvärmeanläggningar. Bränslen som används i vissa industriella processer (s.k. råvaruanvändning respektive dubbel användning av bränslen) är undantagna från beskattning. Motsvarande gäller för bränslen som används för att framställa el. Skattereglerna finns i energiskattelagen.

I budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1 Förslag till statsbudget, finansplan m.m. avsnitt 5.6.3) aviserade regeringen att koldioxidbeskattningen på bränslen som förbrukas i anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter ska sänkas och att ändringen bör genomföras i två steg.

Som ett första steg har fr.o.m. den 1 juli 2008 den procentuella skattnedsättningen för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet ökats med 6 procentenheter. Genom ändringen minskas skattebelastningen från tidigare 21 % av den generella koldioxidskattenivån till 15 %. Motsvarande ökning av nedsättningen, uttryckt i procentenheter, gjordes samtidigt för bränslen som förbrukas i övriga värmeanläggningar inom handelssystemet. Koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar minskades därmed från tidigare 100 % av den generella koldioxidskattenivån till 94 % (prop. 2007/08:121, 2007/08:SkU27, rskr.).

Det andra planerade steget innebär ändringar av beskattningen som resulterar i att den koldioxidskatt för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar som omfattas av handelssystemet tas ut med belopp som motsvarar ca 7 % av 2008 års koldioxidskattenivå. Härigenom iaktas EU:s minimiskattenivåer. Även övriga värmeanläggningar inom handelssystemet kommer enligt vad som är planerat att ges en motsvarande ökning av skattnedsättningen, uttryckt i procentenheter. Detta skulle med dagens skatteregler innebära att koldioxidskattebelastningen för dessa

anläggningar skulle motsvara 86 % av 2008 års koldioxidskattenivå. Det andra steget bedöms kunna genomföras den 1 januari 2010 (2007/08:SkU1y s. 53).

Även flygtrafiken ska införlivas i utsläppshandeln. Detta kommer att ske enligt direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen. Syftet med ändringarna är att minska luftfartens påverkan på klimatet genom att utsläpp från luftfartsverksamhet integreras i gemenskapssystemet. För att undvika snedvridningar av konkurrensen och förbättra miljöeffektiviteten ska utsläppen från alla flygningar till och från Gemenskapens flygplatser ingå från och med 2012. Tilldelningen av utsläppsrätter ska harmoniseras på EU-nivå. Den totala tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektor kommer år 2012 att vara 97 % av medelutsläppen 2004–2006. Den årliga tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn reduceras därefter till 95 % av medelutsläppen 2004–2006 för perioden 2013–2020. Den senare nivån kan komma att ändras. Under 2012 kommer 15 % av utsläppsrätterna att fördelas genom auktionering. Samma nivå, 15 %, kommer fortsatt att gälla om inte nivån ändras inom ramen för den allmänna översynen av utsläppsdirektivet.

Diskussioner har förts inom EU om att även införliva fartygstrafiken i utsläppshandeln.

Åtgärder för att nå energibesparingar

Den 1 januari 2005 infördes en möjlighet för energiintensiva industriföretag att delta i ett femårigt program för energieffektivisering (prop. 2003/04:170, bet. 2004/05:NU7, rskr. 2004/05:90). De företag som är med i programmet slipper betala energiskatt på el. Deltagande i programmet innebär bl.a. att företaget ska införa och certifiera ett standardiserat energiledningssystem, göra fördjupade kartläggningar och analyser av sin energianvändning, införa energieffektiviserande rutiner för projekteringar, ändringar och renoveringar av företagets anläggningar och för inköp av elkrävande utrustning till dessa anläggningar samt åta sig att genomföra eleffektiviserande åtgärder. Under 2008 deltog 110 företag. För de flesta företag som deltar tar den femåriga programtiden slut till sommaren 2009. Företagen kan ansöka om ny period för att fortsätta deltagandet.

Regeringen har under vintern lagt fram propositionen Ändringar i lagen (2003:113) om elcertifikat – tilldelningsprinciper och förhandsbesked (prop. 2008/09:92). Bakgrunden är att åtskilliga produktionsanläggningar fasas ut ur elcertifikatssystemet vid utgången av 2012 eller 2014. Det är angeläget att det finns ett tydligt regelverk som gör det möjligt att investera i kapacitetsökningar som ger en ökad förnybar elproduktion i dessa anläggningar. I propositionen föreslås därför ändringar i lagen (2003:113) om elcertifikat som syftar till att även fortsättningsvis stimulera en ökad

produktion av el från förnybara energikällor och ge företagen möjlighet att få ett bättre beslutsunderlag inför nya investeringar i anläggningar för förnybar elproduktion.

Förslagen möjliggör tilldelning av elcertifikat för ökad produktionskapacitet för samtliga förnybara energikällor på liknande sätt som i dag finns för vattenkraft.

Cirkulationsdirektivet

Förfarandet vid beskattning av de EG-harmoniserade punktskatterna regleras i rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (cirkulationsdirektivet). Rådet har den 16 december 2008 antagit ett nytt direktiv som ska ersätta cirkulationsdirektivet, rådets direktiv 2008/118/EG av den 16 december 2008 om allmänna regler för punktskatt och om upphävande av direktiv 92/12/EEG. Det nya direktivet ska vara genomfört i medlemsländerna den 1 januari 2010 och tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010.

Det nya direktivet innehåller den rättsliga grunden för tillämpning av det kommande datoriserade transportkontrollsystemet på punktskatteområdet, Excise Movement Control System (EMCS), samt ytterligare några ändringar som syftar till större öppenhet i punktskattesystemet. Bakgrunden till EMCS är behovet av att komma till rätta med bedrägerier inom den s.k. suspensionsordningen, som är en form av skatteuppskov på punktskatteområdet.

Energibeskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden angående tillkännagivanden om att utreda en strategi för skattenedsättningar för moderna basnäringar, att se över energibeskattningen, att utgångspunkten för skatteförändringar måste vara att det ska vara mer lönsamt att göra ett riktigt val utifrån klimat- och miljösynpunkt (en grönare beskattning för klimatet), att miljö- och klimatskatter ska användas på visst sätt för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem, att beskattningen av koldioxid ändras så att de klimatpolitiska målen uppnås, att Sverige ska agera för att nationella klimatskatter kan behållas tills EU:s handelssystem med utsläppsrätter nått vissa mål, att energitorv inte ska vara befriad från koldioxidskatt, att en ny strategi för beskattning av koldioxid upprättas, att avskaffa naturgrusskatten och höja koldioxidskatten för att täcka skattebortfallet, att sågspån som används för energiframställning bör energibeskattas, att beskattningen av el ska ses över samt att en översyn görs av möjligheterna att samordna en effektiv distribution av biogas i samma ledningsnät som naturgas utan att det inverkar på respektive beskattningsnivå.

Jämför reservationerna 1 (s), 2 (v) och 3 (mp).

Motionerna

Camilla Lindberg (fp) föreslår i motion Sk477 att en strategi för skattenedsättningar för moderna basnäringar utreds. Moderna basnäringar bör undantas från, eller få nedsättning av, punktskatter som belastar produktion eller distribution av elenergi.

I motion Sk471 av Louise Malmström (s) begärs att energibeskattningen ses över i syfte att stimulera till energieffektiviseringar inom industrin. De elintensiva företag som deltar i energieffektiviseringsprogrammet får i dag skattenedsättning. Detta och andra åtgärder har gett goda resultat, utsläppen har kunnat begränsas och ekonomin har förbättrats. Ytterligare åtgärder krävs emellertid för fortsatt fart i energieffektiviseringsarbetet. Fokus måste flyttas från ständigt utökad energiproduktion till hur den producerade energin faktiskt används.

Lars Johansson m.fl. (s) föreslår i motion Sk501 yrkande 3 att utgångspunkten för skatteförändringar på miljöområdet, som måste till för att uppnå det svenska klimatmålet till 2020, ska vara att ett riktigt val utifrån klimat- och miljösynpunkt är mer lönsamt än motsatsen. Med ökad rörlighet av varor och människor följer mer av transporter, vilka innebär bränsleförbrukning och utsläpp. Det behövs också stora investeringar i främst

spårbunden trafik men också i vägar. Även villkoren för boende i glesbygd måste beaktas. Motionärerna föreslår även att viss angivna miljöskatter införs eller övervägs.

I motion T9 yrkande 1 föreslår Lars Ohly m.fl. (v) att miljö- och klimatskatter ska användas för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem. Motionärerna föreslår därför att vissa angivna miljö- och klimatskatter inom trafikområdet införs eller ändras i syfte att uppnå ett ekologiskt hållbart transportsystem. Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar på en fortsatt kraftig ökning.

I motion T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 9 begärs att beskattning av koldioxid ändras i syfte att de klimatpolitiska målen ska nås. Myndigheter med uppgift att övervaka att klimatmålet uppfylls bör ges i uppdrag att årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen.

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslår i motion T206 yrkande 5 att regeringen ska återkomma till riksdagen med en strategi för en beskattning av koldioxid, som leder till att de klimatpolitiska målen nås. SIKA beräknar att koldioxidskatten skulle behöva höjas till en nivå som ger ett bensinpris på ungefär 27,50 kr per liter för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp med 20 % till 2020, i förhållande till 1990 års nivå.

Lars Ohly m.fl. (v) föreslår i motion MJ459 yrkande 24 att Sverige agerar för att nationella klimatskatter kan behållas tills EU:s handelssystem med utsläppsrätter minst kan garantera nivån på de utsläppsminskningar som dessa skatter bidrar till. Vänsterpartiet anser att skatter och avgifter är effektivare styrmedel än handel med utsläppsrätter för att minska utsläppen. En av riskerna med EU:s handelssystem med utsläppsrätter är att nationella åtgärder som koldioxidskatter eller avgifter på flygresor avskaffas för de sektorer som är inne i handelssystemet, innan handelssystemet har kunnat påvisa några minskade utsläpp eller att det över huvud taget fungerar.

I motion N375 av Kent Persson m.fl. (v) yrkande 7 begärs att energitorv ska beläggas med koldioxidskatt. Torv är i allt väsentligt likställt med fossila bränslen och kan inte ses som en förnybar resurs. Brytning av torv står i stark konflikt med klimatmål och naturvårdsmål. Brytningen är inte försvarbar med tanke på den marginella energi torven bidrar med.

I motion Sk400 av Krister Hammarbergh (m) yrkande 1 anförs att naturgrusskatten spelat ut sin roll. Nämnda skatt är inte ett effektivt styrmedel i miljöpolitiken, detta med anledning av formuleringen av målet för 2020 vad gäller brytning av naturgrus. Sveriges geologiska undersökning (SGU) har i sin rapport 2007:21 även konstaterat att det inte finns något statistiskt samband mellan förändringar av naturgrusskatten och leveranserna av naturgrus. I yrkande 3, samma motion, föreslås att koldioxidskatten höjs motsvarande det skattebortfall som ett avskaffande av naturgrusskatten innebär.

I motion Sk287 av Marie Weibull Kornias (m) föreslås att en översyn görs av energibeskattningen av sågspån, som används för energiframställning för att värna konkurrensneutraliteten mellan olika industrier på en fri marknad. Många industrier upplever en allt hårdare konkurrens från bioenergisektorn om skogsråvaran. Bioenergisektorns efterfrågan av sågspån som blir till bränslepellets ökar, och tillverkningen av bränslepellets har på tre år mer än fördubblats. Den globala handeln med trä för energjämdamål har ökat med 100 % sedan 2003. Avsaknaden av energibesättning på sågspån snedvrider konkurrensen på råvaran och missgynnar övrig industri.

Jan Ericson (m) framför i motion Sk257 att beskattningen av el bör ses över. El som produceras av vattenkraft, kärnkraft och förnybara energikällor bör gynnas vid beskattningen medan el som produceras på ett mindre miljövänligt sätt bör beskattas hårdare.

I motion N238 föreslår Hans Rothenberg och Jan R Andersson (m) att en översyn görs av möjligheterna att samordna en effektiv distribution av biogas i samma ledningsnät som naturgas utan att det inverkar på respektive beskattningsnivå.

Utskottets ställningstagande

Vid den gångna höstens budgetbehandling ställde sig riksdagen bakom regeringens energipolitik (bet. 2008/09:FiU1, s. 73). Som regeringen påpekar (prop. 2008/09:1, volym 1, s. 151) står Sverige och andra länder inför stora utmaningar inom klimat- och energiområdet, vilka måste tacklas gemensamt, effektivt och utan dröjsmål.

Klimat, energi och miljö är ett av regeringens prioriterade områden inför Sveriges ordförandeskap i EU andra halvåret 2009. Det internationella klimatarbetet går in i en intensiv fas under 2009 inför FN:s klimatkonferens i Köpenhamn i december 2009. Ett nytt globalt klimatavtal måste beslutas senast hösten 2009 för att kunna träda i kraft när Kyotoprotokollets första period löper ut den sista december 2012. Arbetet med klimatavtalet sammanfaller med Sveriges ordförandeskap i EU, och Sverige kommer då att ha en viktig roll som förhandlingsledare för att föra klimatavtalet i hamn.

Miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel är av central betydelse för att målen på klimat- och energiområdet ska kunna nås. Regeringen bedriver, som aviserades redan i förra årets budgetproposition, ett arbete med syfte att föreslå vissa ändringar av främst miljöskatterna så att effektiviteten av den förda miljö- och energipolitiken förbättras. Detta arbete är angeläget och inriktas på att åstadkomma en förbättrad samordning mellan de olika ekonomiska styrmedlen på området. Utskottet noterar att regeringen senare i vår avser att återkomma med två klimat- och energipropositioner. I nämnda propositioner kommer regeringen att precisera principer

och riktlinjer för förändringar av miljö- och energiskatter som ska bidra till att uppfylla Sveriges del av EU:s klimat och energipolitiska mål samt de av regeringen uppställda målen.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att de olika skatternas roll bör göras tydligare för att skapa ett överskådligt och begripligt system samt att det bör prövas om energiskatten ska tas ut på en mer generell bas än i dag. I likhet med regeringen anser utskottet att beskattning även fortsättningsvis bör vara det primära styrinstrumentet för att minska koldioxidutsläppen från bränsleförbrukningen utanför den handlande sektorn och att skatter kan behöva kompletteras med andra styrmedel för att åstadkomma en effektiv miljöstyrning.

Utskottet vill betona att den förda politiken samt det förhållandet att regeringen bedriver ett aktivt arbete för att nå fram till en än mer effektiv användning av de ekonomiska styrmedlen i energipolitiken innebär en anpassning till behovet av en mer klimatinriktad beskattning. Som ovan angetts avser regeringen att under våren precisera principer och riktlinjer för det fortsatta arbetet med miljö- och klimatskatterna. Utskottet anser inte mot denna bakgrund att det i dagens läge finns skäl för att utreda en strategi för skattenedsättningar för moderna basnäringar, att se över energibeskattningen, att ändra eller införa nya miljö- och klimatskatter i syfte att uppnå ett ekologiskt hållbart transportsystem eller att se över beskattningen av el och energibeskattningen av sågspån. I stället bör resultatet av regeringens arbete avvaktas. Utskottet avstyrker därmed motionerna Sk257, Sk477, Sk471, Sk501 yrkande 3, T9 yrkande 1 och Sk287. Utskottet avstyrker av samma anledning även motionerna T10 yrkande 9 och T206 yrkande 5 om att beskattningen av koldioxid ska ändras i syfte att de klimatpolitiska målen ska nås. Utskottet ser inte heller något skäl till att ställa sig bakom ett utskottsinitiativ med den innebörd som efterfrågas i motion MJ459 yrkande 24.

Vad gäller yrkandet om en översyn av möjligheterna att samordna en effektiv distribution av biogas i samma ledningsnät som naturgas utan att det inverkar på beskattningsnivåerna har utskottet erfarit att regeringen avser att under hösten återkomma med en proposition som bl.a. behandlar nämnda fråga. Den fråga som motionären tar upp är således redan uppmärksammas av regeringen, och utskottet avstyrker därför motion N238.

En motion rör beskattningen av torvbränsle. Torv återbildas mycket långsamt och används främst som komplement till andra bränslen i kraftvärmeanläggningar. Torv är klassat som en långsamt förnybar energikälla och därmed undantagen från energi- och koldioxidskatt. Utskottet har tidigare uttalat förståelse för tveksamheten inför torvens energiklassning men då avstyrkt en liknande motion med motiveringen att med en slopad eller nedsatt koldioxidskatt för de industrier som omfattas av utsläppshandeln skulle torven komma att förlora en del av sin konkurrensfördel i den sektorn (bet. 2006/07:SkU12 s. 15). Utskottet är inte heller nu berett att ställa

sig bakom förslaget i motion N375 yrkande 7 om att ändra beskattningen av torv, men utgår ifrån att frågan kan få aktualitet i regeringens fortsatta arbete med energi- och klimatskatter.

Skatt på naturgrus tas ut enligt lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus. Utskottet har tidigare avstyrkt motioner om sänkning eller slopande av naturgrusskatten (bet. 2005/06:SkU20, bet. 2004/05:SkU23). Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därmed motion Sk400 yrkandena 1 och 3.

Beskattning av drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att kompensera boende på landsbygden för bensinskatten, att utreda möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten när oljepriset stiger, att utreda skatten på diesel och göra en koppling till handeln med utsläppsrätter och att priset på bensin ska höjas.

Jämför särskilt yttrande 1 (v).

Bakgrund

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

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

Enligt energiskattedirektivet är medlemsländerna skyldiga att ta ut punktskatt som uppgår till minst de fastlagda minimiskattenivåerna för motorbränslen. 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 302 euro per 1 000 liter. Nivåerna är oförändrade från 2004 och fram t.o.m. 2010.

Energi- och koldioxidskatten på bensin (miljöklass 1) 5,52 kr per liter och på diesel (omärkt miljöklass 1) är motsvarande 4,34 kr per liter. Alkylatbensin beskattas med 3,82 kr per liter.

Kommissionen har i mars 2007 föreslagit förändringar av energiskattedirektivet (2003/96/EG) för att harmonisera skattesatsen på diesel som används som drivmedel vid yrkesmässiga motorfordonstransporter (KOM

(2007) 52). Bakgrunden till förslaget är den skatteplanering som förekommer bland transportföretagen och som består i att fordonen tankas där dieseln är lågt beskattad. Detta innebär längre transportsträckor och inkomstförluster för de medlemsstater som har relativt högt beskattad diesel. Förslaget innebär att energiskattedirektivets minimiskattesats för diesel höjs till samma nivå som minimiskatten på blyfri bensin. Höjningen föreslås ske i två steg: till motsvarande 3,35 kr per liter den 1 januari 2012 och till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari 2014. Minimiskattesatsen på blyfri bensin föreslås således också höjas till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari 2012 och till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari 2014. Vidare innebär förslaget att medlemsstaterna inte tillåts ha lägre nationella skattesatser på blyfri bensin och diesel som används för privata transporter än på diesel som används för yrkesmässiga transporter. Medlemsstaterna ska dock, liksom i dag, kunna beskatta diesel som används yrkesmässigt lägre än diesel som används för privata transporter. Skillnaden i beskattning ska enligt förslaget åstadkommas genom ett återbetalningssystem. Inom EU pågår, som nämnts tidigare, arbetet med översyn av energiskattedirektivet.

Energiskattedirektivet har en central roll för att bistå medlemsstaterna med tydliga verktyg för att nå uppsatta mål på miljöområdet. Kommissionen kan, som också nämnts tidigare, väntas lämna förslag om ändring av energidirektivet senare under våren 2009. Detta förslag väntas omfatta även drivmedelsbeskattningen, och bestämmelserna om yrkesmässigt använd diesel kan väntas vara en del i det kommande direktivförslaget och fortsättningsvis behandlas inom ramen för denna översyn.

Motionerna

I motion Sk250 av Sten Bergheden (m) föreslås att möjligheten att kompensera boende på landsbygden för bensinskatten ses över (yrkande 1) samt att en översyn företas av möjligheten att skatten på bensin- och diesel kan fungera som en regulator: när oljepriset stiger sjunker skattesatsen (yrkande 2). Samma motionär föreslår i motion Sk218 att regeringen bör se över skatten på diesel och göra en tydlig koppling mellan skatten och handeln med utsläppsrätter. Sänkningen av koldioxidskatten för de företag som ingår i systemet med utsläppsrätter bör ses över snarast så att den planerade tidsplanen kan hållas. En översyn av dieselskatten bör ske omgående så att inte våra skatter hämmar vår egen produktion och försämrar våra konkurrensmöjligheter.

Magdalena Streiffert och Maryam Yazdanfar (s) föreslår i motion Sk352 yrkande 2 att priset på bensin ska höjas kraftigt. En sådan höjning av priset på miljöfarliga drivmedel måste enligt motionen göras för att skapa en miljömässig fördelaktig prissättning.

Utskottets ställningstagande

Enligt energiskattelagen beskattas bränslen med tre olika punktskatter, energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt. Energiskatten är utformad på grundval av såväl energi- och miljöpolitiska som statsfinansiella skäl. Koldioxidskatten på bränslen är en miljörelaterad skatt, som införts av miljöskäl och syftar till att minska utsläppen av koldioxid. Meningen är att användare av bränsle med hög kolhalt och höga halter av koldioxid i utsläppen ska byta till bränslen med lägre kolhalt samt att gamla förbränningsanläggningar ska bytas mot nya.

Den av regeringen i april 2007 tillsatta Klimatberedningen avlämnade, som nämnts ovan, i mars 2008 betänkandet Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24). Enligt beredningen behöver en betydande minskning av koldioxidutsläppen i Sverige åstadkommas genom att bensen och diesel ökar i pris under de närmaste åren. Beredningen bedömer därför att skatten på bensen och diesel behöver höjas till en nivå som motsvarar en prisökning på ungefär 70 öre per liter jämfört med nuvarande prisnivåer. Vid en höjning av skatten behöver hänsyn samtidigt tas till de negativa fördelningseffekter som kan uppstå. Förslagen bereds för närvarande av Regeringskansliet inom ramen för arbetet med klimatpropositionerna. Utskottet vill avvakta regeringens förslag och avstyrker motion Sk352 yrkande 2 med begäran om höjning av skatten på bensen. Utskottet ser inte heller skäl för att en utredning om möjligheten att använda skatterna på bensen och diesel som regulatorer för att se till att priset i handeln på nämnda varor håller en jämn nivå och avstyrker även motion Sk250 yrkande 2.

Beträffande beskattning av diesel och frågan om koppling till handel med utsläppsrätter har kommissionen diskuterat om utsläppshandelssystemet ska omfatta även landtransporter. Som utskottet tidigare anfört vid behandling av liknande yrkanden (bet. 2007/08:SkU21) anser utskottet att det är bra att kommissionen tar upp frågan om att utvidga utsläppshandelssystemet till fler sektorer. Utskottet anser emellertid att det bör övervägas om inte transportsektorn ska utgöra en egen del av utsläppshandelssystemet, för att inte riskera att tränga ut industrin. De frågor som tas upp i motion Sk218 är således redan uppmärksammade, varför motionen avstyrks. Utskottet ser inte heller något skäl för att initiera en översyn av den planerade sänkningen av koldioxidskatten för de företag som ingår i systemet med utsläppsrätter.

Utskottet har under hösten 2007 tillstyrkt regeringens förslag om höjt avdrag för resor till och från arbetet med egen bil (yttr. 2007/08:SkU1y s. 25). Avdraget höjdes fr.o.m. den 1 januari 2008 från 18 kr till 18 kr och 50 öre per mil. I skälen för höjningen angavs bl.a. att bosatta i glesbygdsregionerna är beroende av bilen för att kunna ta sig mellan bostad och arbetsplats utan orimligt långa restider. Vidare avsåg höjningen av resebidraget att kompensera för de höjda skatterna på drivmedel (prop. 2007/08: 11). Utskottet har i ovannämnda sammanhang (yttr. 2007/08:SkU1y) även avstyrkt motionsyrkanden om sänkt fordonsskatt för dem som lever i gles-

bygd med motiveringen att nedsättningen av fordonsskatten redan innebär att medborgare och företag med ökade kostnader till följd av långa transportavstånd får en skattesubvention. Utskottet ansåg inte att det var motiverat att införa ytterligare skattesubvention för den aktuella gruppen. Utskottet vidhöll detta ställningstagande vid behandlingen av 2007 års allmänna motioner och avstyrkte motioner om bl.a. förslag om differentierad drivmedelsbeskattning eller differentierade reseavdrag eller en regional differentiering av beskattning av bilismen (bet. 2007/08:SkU21). Utskottet är inte berett att ändra dessa tidigare ställningstaganden och anser inte att det finns skäl att se över möjligheten att kompensera boende på landsbygd för kostnader för bensinskatten. Motion Sk250 yrkande 1 avstyrks därmed.

Alternativa drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden angående förslag om tillkännagivande av att syntetisk diesel medges förlängd dispens med nedsatt skatt, att syntetiska drivmedel beskattas som naturgas för drift av motorer alternativt naturgas för andra energiändamål, att vid beskattning gynna syntetiska drivmedel med goda miljövärden, att syntetiska drivmedel ska beskattas som naturgas samt att utreda förutsättningarna kring import av palmolja.

Jämför reservation 4 (mp) och särskilt yttrande 2 (s, v, mp).

Bakgrund

Genom 2002 års skattestrategi för alternativa drivmedel var koldioxidneutrala drivmedel befriade från både koldioxidskatt och energiskatt under perioden 2004–2008. Kommissionen har godkänt den svenska skattestrategin för alternativa drivmedel t.o.m. 2013 (EUT C 303, 12.12.2006, s. 77). För närvarande sker skattebefrielse genom dispensbeslut med stöd av 2 kap. 12 § energiskattelagen. Mervärdesskatt är således den enda skatt som belastar biodrivmedel.

I budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1 finansplan m.m. avsnitt 5.6.13 s. 128 f.) har regeringen förklarat att skattestrategin bör föras in som en generell skattebefrielse i lagstiftningen senast den 1 januari 2009. För närvarande pågår dock förhandlingar i rådet om ändringar av bränslekvalitetsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, senast ändrat genom direktiv 2003/17/EG). Ändringarna avser bl.a. möjligheter för medlemsstaterna att öka andelen etanol som kan låginblandas i bensin, men även införandet av ett bindande mål för drivmedelsdistributörer att minska utsläppen av växthusgaser från bränslen för vägfordon och mobila maskiner.

För närvarande pågår, som nämnts ovan, förhandlingar i rådet om ändringar av bränslekvalitetsdirektivet. Det är inte klarlagt vilka statsstödsrättsliga effekter ett sådant bindande mål får för medlemsstaternas möjlighet att ge skattelättnader för bränslen som används för att uppfylla målet. Det är således osäkert om det skulle vara möjligt att över huvud taget ha kvar skattebefrielsen för biodrivmedel. Regeringen har därför uttalat att den vill avvakta med att föra in generella regler om skattebefrielse för biodrivmedel i svensk lagstiftning till dess det är klart vad som blir resultatet av förhandlingarna kring bränslekvalitetsdirektivet. I stället fortsätter regeringen att besluta om skattenedsättning genom dispensbeslut (prop. 2008/09:1 finansplan m.m. avsnitt 6.2.5.4 s 153).

Motionerna

I motion Sk276 av Birgitta Sellén och Sven Bergström (c) föreslås att syntetisk diesel, som tidigare har beviljats nedsatt skatt, medges en fortsatt sådan nedsättning för att främja introduktionen på marknaden. I annat fall skulle sådan diesel beskattas som vanlig mk 1-diesel trots att den ger renare avgaser och bidrar till en bättre miljö.

Anita Brodén (fp) yrkar i motion Sk393 att syntetiska drivmedel framställda ur naturgas beskattas som "naturgas för drift av motorer" alternativt "naturgas för andra energiändamål". Enligt bestämmelserna i energiskattelagen beskattas syntetiska drivmedel som "ett slags dieselolja, framställd ur råolja", vilket innebär en högre beskattning trots att syntetisk diesel också framställs ur annan råvara än råolja.

I motion Sk420 av Sven Gunnar Persson (kd) begärs att syntetiska drivmedel med goda miljövärden ska gynnas vid beskattning. Energiskattelagen är i dagsläget inte tillräckligt anpassad för ny drivmedelsteknik. Skattenivån för syntetiska drivmedel från naturgas är i dag densamma som för dieselolja.

Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (c, m) föreslår i motion Sk489 att syntetiskt drivmedel bör beskattas som naturgas. Syntetiska drivmedel är i dag skattemässigt missgynnade då det belastas med samma skatt som mk 1-diesel. Syntetiska drivmedel framställs syntetiskt ur naturgas och inte från råolja via oljeraffinering.

I motion Sk506 av Emma Henriksson m.fl. (kd, mp, fp, c) yrkas att förutsättningarna kring import av palmolja utreds. Även andra möjligheter att komma till rätta med de miljöproblem palmoljeproduktion ger upphov till samt möjligheten till och effekten av ett importförbud för palmolja bör ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i samband med behandlingen av budgeten för 2009 uttalat att utskottet, i likhet med regeringen, anser att klimatfrågan är särskilt angelägen (yttr. 2008/09:SkU1y s. 67). Utskottet har även vid detta tillfälle

konstaterat att förutsättningarna för att införa generella skattebefrielser för koldioxidneutrala drivmedel har förändrats i och med förhandlingarna i rådet om ändringar av bränslekvalitetsdirektivet.

Som utskottet tidigare anfört (yttr. 2008/09:SkU1y s. 67) är det angeläget att de företag som är verksamma på alternativbränslemarknaden får långsiktigt gynnsamma skattevillkor för att kunna utveckla sina verksamheter. Det finns olika sorters biodrivmedel som sinsemellan visar upp skillnader vad gäller miljöpåverkan, vilket medför att det kommer att behövas miljöstyrning även med avseende på biodrivmedel. Frågan om miljöstyrning av biodrivmedel är emellertid både komplicerad och mångfasetterad och kräver därför noggranna överväganden. Klimatberedningen har i betänkandet Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24) bl.a. föreslagit att en ny utredning tillsätts för att se över och ta fram förslag till hur styrmedlen som ska stimulera den fortsatta introduktionen av biodrivmedel långsiktigt ska utformas. Det är inte klarlagt vilka statsstödsrättsliga effekter ett sådant bindande mål får för medlemsstaternas möjlighet att ge skattelättnader för bränslen som används för att uppfylla målet. Det är således osäkert om det skulle vara möjligt att över huvud taget ha kvar skattebefrielsen för biodrivmedel. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att man bör avvakta med att införa generella regler om skattebefrielse för biodrivmedel i avvaktan på resultatet av förhandlingarna. Utskottet avstyrker därför motionerna Sk393, Sk420 och Sk489 angående beskattning av syntetiska drivmedel. Frågan huruvida syntetisk diesel bör beviljas en förlängd dispens med nedsatt skatt är uppmärksammas av regeringen. Utskottet avstyrker följaktligen motion Sk276. Utskottet är inte heller berett att ställa sig bakom ett sådant tillkännagivande till regeringen. Utskottet avstyrker även motion Sk506 om att utreda förutsättningarna kring import av palmolja, då frågan om miljöstyrning av biodrivmedel är under översyn.

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om omläggning av fordonsskatten till att baseras på körsträckan, att fordonsskatt och eventuell miljöbilspremie ska utgå efter miljöbelastning, att företa en omfördelning av fordonsskatten i syfte att stimulera utvecklingen mot fler dieslbilar, att företa en översyn av beskattningen av personbilar med syfte att få en koldioxidneutral beskattning på alla personbilar oavsett drift, att se över fordonsskatten i syfte att nå en annan balans mellan vägtrafikskatt och koldioxidskatt på bränslet, att se över fordonsskatten för att göra den mer rättvis, att utreda fordonsskatten och då även överväga att införa en fast fordonsskatt, att se över beskattningen av dieselfordon och beskattningen av diesel samt att se över möjligheten att införa en differentierad fordonsskatt.

Jämför reservation 5 (mp).

Bakgrund

Kommissionen har föreslagit ett direktiv om beskattning av personbilar med inriktning att beskattningen ska koldioxidbaseras för att bidra till sänkt utsläpp och harmoniseras för att öka den inre marknadens funktion (KOM(2005) 261 slutlig). Kommissionen vill i förslaget avskaffa registreringsskatter för fordon och i stället enbart ha koldioxidbaserade fordonsskatter. Under 2007 ändrades förslaget, och i förslaget från det portugisiska ordförandeskapet togs den del av förslaget som avser avveckling av registreringsskatter bort, medan de regler som avser koldioxidrelatering av fordonsskatt och registreringsskatt ändrades till att bli mer flexibla. Emellertid lyckades man inte nå någon enighet om förslaget vid behandlingen i ministerrådet under hösten 2007, varför förslaget troligen inte kommer att genomföras.

Genom det i december 2008 av Europaparlamentet beslutade klimatpaketet har man kommit överens om att nya personbilar i genomsnitt ska få släppa ut högst 130 gram koldioxid per kilometer fr.o.m. 2012. Detta ska emellertid nås genom bättre fordonsteknik; därtill ska ytterligare en 10 grams minskning nås genom bättre däck och användning av biobränslen. Det långsiktiga målet är ett tak på 95 gram koldioxid per kilometer år 2020. I dag släpper nyutsläppta bilar ut i genomsnitt 160 gram koldioxid per kilometer.

Sedan maj 2006 gäller den nya vägtrafikskattelagen (2006:227) och lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (prop. 2005/06:65, bet. 2005/06:SkU15, rskr. 2005/06:167). I syfte att öka miljöstyrningen har fordonsskatten för personbilar lagts om till att vara baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt. Detta gäller fr.o.m. den 1 oktober

2006. Övergångsvis finns även den viktbaserade fordonsskatten kvar. Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp (360 kr/år) och ett koldioxidbelopp. Koldioxidbeloppet är per år 15 kr per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram som en bil släpper ut per kilometer vid blandad körning. Koldioxidbeloppet är lägre för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.

Från och med den 1 januari 2008 sänktes fordonsskatten för dieselpersonbilar. För dieselpilar som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av 2007 ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,3. För dieselpilar som blivit skattepliktiga för första gången efter 2007 ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en miljö- och bränslefaktor om 3,15.

Motionerna

I motion Sk224 av Christer Winbäck (fp) föreslås att beskattningen av bilar ändras. Den konstruktion som fordonsskatten har i dag stimulerar inte till ett minskat åkande. Beskattningen bör i stället för att som i dag baseras på bilens genomsnittliga koldioxidutsläpp ta hänsyn till körsträcka.

Staffan Appelros (m) begär i motion Sk228 att bilskatt och eventuell miljöbilspremie ska utgå efter miljöbelastning. Det ska löna sig att satsa på så miljövänlig teknik som möjligt, varför man bör öppna för mer flexibla lösningar när det gäller miljöbilspremier och eventuella sänkningar av fordonsskatten för miljöbilar.

I motion Sk253 av Margareta B Kjellin och Sven Bergström (m, c) föreslås att riksdagen ska göra följande tillkännagivande: För att uppnå en rättvisare beskattning och för att stimulera utvecklingen mot fler dieselpilar bör en omfördelning av fordonsskatten göras så att den bättre motsvarar bilarnas miljöegenskaper. En dieselpil släpper ut omkring 20 % mindre koldioxid och förbrukar omkring 30 % mindre bränsle per mil än en motsvarande bensinbil.

Finn Bengtsson och Anders Hansson (m) yrkar i motion Sk323 att en översyn görs av möjligheterna att införa en koldioxidneutral beskattning på alla personbilar oavsett drift och att beskattningen ska få miljöeffekter på den totala koldioxidutsläppsnivån för fordonet. Om obalanser uppstår mellan olika behov för olika transporter, bör detta analyseras och bemötas på ett sätt som inte diskriminerar dem som valt att köra moderna dieseldrivna personbilar.

I motion Sk350 av Hans Rothenberg (m) föreslås att fordonsbeskattningen ses över med målet att den ska bli mer miljösmart. Med en annan balans mellan vägtrafikskatt och koldioxidskatt på bränslet kan därigenom de fasta kostnaderna minskas för bilisten samtidigt som de rörliga ökar.

Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (m) yrkar i motion Sk411 att fordonsskatten görs mer rättvis vad gäller beskattningen av dieslbilar. Generellt sett har dieslbilar en mycket låg bränsleförbrukning och släpper ut betydligt mindre koldioxid än motsvarande bensinbilar. Trots att dieslbilarna är 30 % mer energieffektiva än bensinbilarna har de avsevärt högre skatt.

I motion Sk414 av Lars Hjalmered och Oskar Öholm (m) begärs att en miljönriktad översyn av fordonsskattningen görs och att det i samband med detta utreds om fordonsskatten kan avskaffas. I stället för fordonsskatt kan införandet av en fast fordonssavgift som täcker kostnaderna för registreringsskyltar och administration övervägas. Skatten på bränsle skulle i sådana fall kunna höjas för att kompensera staten för resterande bortfall av intäkterna från fordonsskatten. På så sätt skulle skatten riktas mot de miljöpåverkande avgaserna i stället för som nu på själva ägandet av fordonet.

Ann-Kristine Johansson och Lars Mejern Larsson (s) föreslår i motion Sk473 att skattelagstiftningen rörande dieslbilar ses över. Det behövs en teknikneutral beskattning, vilket innebär att man inte gör någon skillnad på vilket bränsle som fordonet drivs med. Fordonsskattningen bör i stället baseras på vilka miljöfarliga avgaser som fordonet släpper ut.

I motion T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 38 begärs att möjligheten att införa en differentierad fordonsskatt för bussar utreds. En sådan konstruktion av fordonsskatten skulle stimulera till energieffektiva och rena fordon och skulle på så sätt driva fram en minskad klimatpåverkan från busstrafiken.

Utskottets ställningstagande

Den svenska fordonsskatten är fr.o.m. den 1 oktober 2006 baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt. Utskottet anser att den nya fordonsskatten stimulerar till att välja bränsleeffektiva fordon. Utskottet anser därmed att miljöaspekterna är beaktade och att det i dagsläget, utifrån miljöskäl, varken föreligger skäl att företa en omläggning av fordonsskatten eller skäl att se över den. Utskottet avstyrker därmed motionerna Sk224, Sk228, Sk323, Sk350, Sk414 och T206 yrkande 38.

En utgångspunkt för uttaget av fordonsskatt är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på diesel är lägre än skatten på bensin finns därför ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna bilar. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Energiskatten på diesel har höjts fr.o.m. den 1 januari 2008 utan att någon motsvarande höjning gjorts av energiskatten på bensin. Skillnaden i fordonsskatt mellan bensin- och dieseldrivna personbilar har därför minskats genom en sänkning av fordonsskatten för

dieslbilar, som utskottet har ställt sig bakom (prop. 2007/08:11, bet. 2007/08:SkU17). Utskottets uppfattning kvarstår emellertid att fordonsbeskattningen ska vara teknikneutral och att en alltför stor skillnad fortfarande föreligger i fordonsbeskattningen av bensen- respektive dieseldrivna fordon (bet. 2007/08:SkU21 s. 23). Utskottet har därför förståelse för delar av vad som anförs i motionerna Sk253, Sk411 och Sk473 om att uppnå en rättvisare beskattning för dieslbilar och att nå fram till en teknikneutral fordonsbeskattning. Utskottet utgår dock, liksom tidigare, från att regeringen närmare prövar en rimlig nivå för beskattning av dieseldrivna bilar jämfört med bensindrivna fordon och avstyrker därför de senast nämnda motionerna.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att grunden för uttag av trängselskatt i Stockholm ska ändras, att trängselskatt ska införas i Göteborg och Malmö, att en översyn av trängselskatten bör göras i syfte att koppla uttaget av skatten till den mängd föroreningar det aktuella fordonet släpper ut, att undanröja de juridiska hindren för att man på kommunal nivå ska kunna besluta om trängselskatt och att den kommun som inför trängselskatten också får det ekonomiska ansvaret.

Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt utgör grund för uttag av tids- och platsrelaterad skatt för trafik med vissa fordon. Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm fr.o.m. den 1 augusti 2007 (prop. 2006/07:109, bet. 2006/07:SkU19, rskr. 2006/07:212).

Under försöksperioden för trängselskatt i Stockholm undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När trängselskatten sedan återinfördes stadigvarande den 1 augusti 2007 behölls undantaget, men begränsades till att gälla under en övergångstid fram t.o.m. den 31 juli 2012. Under hösten 2008 har riksdagen emellertid antagit en lagändring vilken innebär att miljöbilsundantaget från trängselskatt upphörde att gälla den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012 (prop. 2008/09:12, bet. 2008/09:SkU6, rskr. 2008/09:67). För bilar som var undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan också är införda i vägtrafikregistret gäller emellertid undantaget även i fortsättningen fram till den 1 augusti 2012.

Bakgrunden till beslutet är att det under 2007 skett en kraftig ökning i Stockholmstrafiken av antalet personbilar som omfattas av miljöbilsundantaget. Den andel som sådana bilar utgör av det totala antalet bilar i Stockholms län är också väsentligt större än motsvarande andelar för andra län. Det ökade antalet undantagna personbilar och den redan nu stora andelen passager med sådana bilar riskerar att underminera trängselskattens primära syfte, att leda till minskad trängsel. Undantaget innebar vidare en risk för att skatteintäkterna skulle minska. Intäktsbortfallet på grund av de i dag undantagna fordonen kan enligt regeringens beräkningar, vid antagande om att fordonen skulle användas i Stockholmstrafiken även om undantaget inte fanns, bedömas uppgå till 30–40 miljoner kronor per år. Detta motsvarar 4–5 % av de totala intäkterna. Med minskade intäkter skulle också de medel som kan finansiera satsningar på t.ex. körfält för kollektivtrafik och annan väginfrastruktur minska.

Motionerna

I motion Sk297 av Sven Yngve Persson (m) föreslås att grunden för uttag av trängselskatt i Stockholm ändras. Ett nytt system bör införas och utformas på ett sådant sätt att bilens storlek och bränsleförbrukning ligger till grund för hur mycket trängselskatt som ska erläggas. Även den tid fordonet befinner sig i innerstaden bör kunna beaktas genom en smärre dygnsavgift. Skillnader i kostnader beroende på tidpunkten när vägtullen passerar bör emellertid kvarstå.

Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (s) begär i motion Sk352 yrkande 3 att trängselskatter införs i Göteborg och Malmö för att finansiera en utbyggnad av kollektivtrafiken.

I motion Sk449 av Olle Thorell (s) yrkas att en översyn görs av trängselskatten. Målet för utformningen av trängselskatten bör vara att trängselskattens storlek, på ett bättre sätt än vad som i dag är fallet, ska ha en bättre koppling till bilens storlek och den mängd föroreningar som fordonet släpper ut.

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslår i motion T206 yrkande 6 att de juridiska hinder som föreligger mot att på kommunal nivå införa trängselavgifter undanröjs. I samma motion, yrkande 7, föreslås att den kommun som inför trängselavgifter ska, i likhet med vad som gäller beträffande parkeringsavgifter, ha det ekonomiska ansvaret.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att trängselskatten med dagens utformning leder till mindre trängsel och förbättrar därmed också framkomligheten i tätort samt ger en renare stadsmiljö. Utskottet ser i dagsläget inte något behov av att ändra utformningen av trängselskattesystemet och är därmed inte berett att initiera en utredning om en omläggning av trängselskatten. Motionerna Sk297 och Sk449 avstyrks därför.

Grundlagsberedningen lämnade i december 2008 betänkandet En reformerad grundlag (SOU 2008:125). Nämnda utredning har i sitt arbete bl.a. sett över frågan om möjligheten att delegera normgivningsmakt till kommuner avseende bl.a. trängselskatt. Detta är något som skatteutskottet efterfrågat bl.a. i samband med trängselskattens införande den 1 augusti 2007 (bet. 2006/07:SkU19).

Grundlagsberedningen konstaterar att den nu gällande lydelsen av bestämmelserna i regeringsformen medför att normgivningsmakten vad gäller trängselskatt inte kan delegeras till kommuner. I sitt betänkande föreslår utredningen att en bestämmelse införs i regeringsformen vilken ger riksdagen möjlighet att bemyndiga kommuner att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållandena i kommunen. Utredningen anser att, på liknande sätt som gäller för parkeringsavgifter (enligt lagen [1957:259] om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m.), bör föreskrifter om trängselavgifter kunna meddelas av kommuner. Varken parkeringsavgifter eller trängselavgifter är en påлага som är typisk för skatteområdet utan får anses ligga förhållandevis nära avgiftsområdet. Vidare förutsätter trängselskatter föreskrifter med detaljbestämmelser bl.a. om det geografiska tillämpningsområdet. Grundlagsberedningen konstaterar att det råder en bred samsyn om att det bör vara möjligt för kommuner att meddela föreskrifter om trängselskatt. Enligt utredningens uppfattning bör därför de konstitutionella hindren för detta tas bort. Grundlagsberedningens förslag har sänts ut på remiss och kommer därefter att beredas inom Regeringskansliet.

Utskottet ser positivt på utredningens förslag och finner det motiverat att riksdagen kan bemyndiga kommuner att meddela föreskrifter om sådan skatt. Utskottet avstyrker därmed motion Sk352 yrkande 3 om att genom beslut i riksdagen införa trängselskatter i Göteborg och Malmö. Vidare avstyrks motion T206 yrkande 6 och yrkande 7 om att undanröja alla juridiska hinder mot att införa trängselskatt på kommunal nivå samt att den aktuella kommunen ska ha det ekonomiska ansvaret, då frågorna är under övervägande.

Kilometerskatt för lastfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att se över möjligheterna för införandet av en kilometerskatt för tunga fordon, att införa en kilometerskatt för tunga transporter och att verka för att nationella kilometerskatter samordnas på EU-nivå.

Jämför reservation 6 (s, v, mp).

Bakgrund

I betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63) föreslog Vägtrafikskatteutredningen att ett svenskt kilometerskattesystem för tunga lastfordon under vissa förutsättningar skulle införas. I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) gjorde regeringen bedömningen att en kilometerskatt för tunga lastbilar kan hjälpa till att nå en hållbar utveckling, bl.a. genom att bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen. Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) och Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) har haft regeringens uppdrag att analysera konsekvenserna av en svensk kilometerskatt. Sika och ITPS lämnade den 15 mars 2007 rapporten Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner till regeringen. Regeringen har i september 2007 uppdragit åt Sika att, i samarbete med ITPS, komplettera den tidigare rapporten. En komplettering av rapporten har inkommit. Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Kommissionen har lämnat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv till ändring av det s.k. Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG (KOM (2008) 436). I faktapromemoria (2007/08:FPM136) angående det nämnda förslaget till direktiv anges att kommissionens förslag även har betydelse för förutsättningarna att i framtiden införa en distansbaserad vägavgift (kilometerskatt) i Sverige. Regeringen bedömer att nuvarande direktiv ger utrymme för att införa en differentierad marginalkostnadsbaserad kilometerskatt i Sverige, givet att vägtrafikens marginalkostnader beräknas till en nivå under den infrastrukturfinansierade avgiftsnivå som direktivet tillåter. Förslaget innebär att utrymmet att utforma en sådan skatt blir snävare. Samtidigt blir högre avgiftsnivåer tillåtna.

Motionerna

I motion Sk352 yrkande 5 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (s) föreslås att en kilometerskatt införs snarast för kommersiella transporter som drivs med fossila bränslen.

Ibrahim Baylan m.fl. (s) begär i motion T8 yrkande 16 att införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter övervägs. En lämpligt genomförd kilometerskatt bör kunna öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller och utsläpp av partiklar, kväveoxider, svavel-dioxid och koldioxid särskilt om införandet kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter till sjöss och på järnväg.

I motion T10 yrkande 8 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) föreslås att en kilometerskatt med en geografisk differentiering införs fr.o.m. den 1 januari 2011 på tunga lastbilstransporter.

Karin Svensson Smith m.fl. (mp) begär i motion T382 yrkande 1 att en avstånds-baserad skatt på trafik med tunga lastbilar införs senast 2011.

I motion T503 yrkande 3 av Karin Svensson Smith m.fl. föreslås att en kilometerskatt ska införas fr.o.m den 1 januari 2011.

I Vänsterpartiets motion MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås i yrkande 11 att Sverige ska verka för att nationella kilometerskatter samordnas på EU-nivå i syfte att skapa lika konkurrensvillkor för transportsektorn. Kilometerskatt för tunga fordon bör införas i Sverige senast den 1 januari 2011.

Gunilla Tjernberg (kd) föreslår i motion Sk419 att riksdagen gör ett tillkännagivande med innebörden att, om en kilometerskatt på tung trafik införs i Sverige, får denna inte medföra konkurrensnackdelar jämfört med övriga EU-länder. Det är viktigt att den svenska beskattningen av vägtrafiken ligger i linje med våra grannländers.

Utskottets ställningstagande

Enligt det s.k. Eurovinjettdirektivet, och även enligt förslaget om ändring av detta, är det möjligt att ta ut kilometerskatt. Utskottet anser, som också tidigare anförts (senast i ytr. 2008/09:SkU1y), att näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft på den globala marknaden i hög grad är relaterad till ett väl fungerande transportsystem. De miljömässiga effekterna av ett kilometerskattesystem måste därför analyseras i relation till framför allt de nordliga regionernas konkurrenskraft och näringsliv. Utskottet konstaterar att frågan om kilometerskatt för närvarande bereds av Regeringskansliet. I avvaktan på resultat av nämnda beredning avstyrker utskottet motionerna Sk352 yrkande 5, T8 yrkande 16, T10 yrkande 8, T382 yrkande 1 och T503 yrkande 3. Utskottet förutsätter att regeringen i sitt eventuellt kommande förslag angående kilometerskatt tar hänsyn till den svenska marknadens konkurrensmöjligheter. Detta torde förutsätta samarbete på EU-nivå. Utskottet avstyrker därmed även motionerna MJ459 yrkande 11 och Sk419.

Skatt på flygbränsle

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att införa en koldioxidbeskattning av flygbränslet för inrikesflyget och att Sverige ska vara pådrivande för att få till stånd en beskattning av flygbränsle på EU-nivå. Riksdagen avslår – med hänsyn till arbete som redan pågår i dessa frågor – motionsyrkanden med förslag om tillkännagivanden om att ta kontakt med andra länder för att skapa bilaterala avtal om flygbränslebeskattning och att Sverige ska agera kraftfullt i ICAO för att flygtrafiken internationellt ska bekosta sin miljöpåverkan genom att göra beskattning av flygbränsle möjlig.

Jämför reservation 7 (v, mp).

Bakgrund

Som nämnts ovan ska även flygtrafiken införlivas i utsläppshandeln. Detta kommer att ske enligt direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen. Syftet med ändringarna är att minska luftfartens påverkan på klimatet genom att utsläpp från luftfartsverksamhet integreras i gemenskapssystemet. För att undvika snedvridningar av konkurrensen och förbättra miljöeffektiviteten ska utsläppen från alla flygningar till och från gemenskapens flygplatser ingå fr.o.m. 2012. Tilldelningen av utsläppsrätter ska harmoniseras på EU-nivå.

Miljödepartementet väntas under våren lägga fram en proposition vilken innehåller de lagändringar som är erforderliga för att införliva det ovan nämnda direktivet om ändring i svensk lag.

Huvudregeln i energiskattedirektivet är att yrkesmässigt använt flygbränsle ska vara skattefritt, medan flygbränslet ska beskattas när det används för privat ändamål. Sverige har tidigare haft ett undantag från direktivens regler om beskattning av flygbränsle som används för privat nöjesflygning. Detta undantag upphörde att gälla den 1 januari 2007. Genom en lagändring i energiskattelagen som trädde i kraft den 1 juli 2008 beskattas numera flygbränsle som förbrukas för privat ändamål (prop. 2007/08:122, bet. 2007/08:SkU28, rskr. 2007/08:164.).

Motionerna

I motion T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 9 föreslås att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att införa en koldioxidbeskattning av flygbränslet för inrikesflyget. I yrkande 10 samma motion föreslås att regeringen tar kontakt med andra länder för att skapa bilaterala avtal om flygbränslebeskattning, och i yrkande 11 begärs att regeringen ska vara pådrivande för att få till stånd en beskattning av flygbränsle på EU-nivå.

I Vänsterpartiets motion MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 18 föreslås att Sverige ska agera kraftfullt i ICAO för att flygtrafiken internationellt ska bekosta sin miljöpåverkan genom att göra beskattning av flygbränsle möjlig.

Utskottets ställningstagande

Som framgår ovan pågår arbete med att infoga luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Problemet med flygets miljöpåverkan är således uppmärksammat av regeringen. Utskottet anser att det mot den bakgrunden inte finns anledning att utreda införandet av en koldioxidbeskattning av inrikesflyget och avstyrker därför motion T206 yrkande 9.

Vad gäller yrkanden om att Sverige på EU-nivå ska verka för att få till stånd en beskattning av flygbränsle konstaterar utskottet att detta i nuläget inte är aktuellt med anledning av att flyget kommer att införlivas i handeln med utsläppsrätter. Motion T206 yrkande 11 avstyrks därför.

Beträffande yrkanden om att regeringen inom ICAO, som är FN:s organ för civil luftfart, ska verka för att flygtrafiken internationellt ska bekosta sin miljöpåverkan genom att göra beskattning av flygbränsle möjlig konstaterar utskottet att Sverige genom ICAO verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. På internationell nivå arbetar Transportstyrelsen, som har sektorsansvar för miljöfrågor, för ett system för handel med utsläppsrätter. Transportstyrelsen har fr.o.m. den 1 januari 2009 övertagit Luftfartsstyrelsens uppgifter. Utskottet konstaterar att arbete med miljöfrågor i relation till flyget pågår även internationellt och avstyrker därför motionerna T206 yrkande 10 och MJ459 yrkande 18.

Sjöfart – beskattning av fartygsbränsle och kilometerskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att regeringen bör se över om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränslen kan avskaffas eller om den kan begränsas på annat sätt, att Sverige ska agera för att ändra EU:s energiskattedirektiv så att skattesubventionerna till fossilt fartygsbränsle upphör, att Sverige ska utnyttja undantaget i EU:s energiskattedirektiv för att nationellt fasa ut bränslesubventioner till fartyg och fiskefartyg och att tillsätta en utredning om hur kilometerskatt för sjöfarten i Östersjön skulle kunna införas.

Jämför reservationerna 8 (v) och 9 (mp).

Bakgrund

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

Enligt förordningen (1997:1121) om farledsavgift ska en farledsavgift erläggas för fartyg som i Sverige lastar eller lossar last eller lämnar eller hämtar passagerare. En rad undantag från denna avgiftsskyldighet finns, bl.a. för arbetsfartyg. Vid fastställande av farledsavgiften ska hänsyn tas till fartygets storlek, last och utsläpp av luftföroreningar. Sjöfartsverket svarar för fastställelse och uppbörd av farledsavgift.

I kommissionens Grönbok om marknadsbaserade styrmedel för miljöpolitiken och närliggande politikområden (KOM(2007) 140) har även utsläppen från sjöfarten uppmärksammats. Kommissionen anför att när det gäller sjöfarten har det angetts att man inom den framtida sjöfartspolitikerna ska ta ställning till förslag som innebär att sjöfart med små utsläpp främjas. Varje marknadsbaserat styrmedel för sjöfarten måste utformas med omsorg, så att det inte strider mot avgiftsbestämmelserna i Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos).

Regeringen har uttalat att tillståndet i Östersjön är bekymmersamt och att arbete pågår med att ta fram en nationell havsmiljöstrategi. I juli 2006 tillsatte regeringen Havsmiljöutredningen som bl.a. utrett hur den vattenrelaterade forskningen och utbildningen kan användas för att lösa miljöproblemen i havet. Havsmiljöutredningen har i maj 2008 redovisat sitt arbete i betänkandet En utvecklad havsmiljöförvaltning (SOU 2008:48).

I oktober 2008 fattade IMO:s miljökommitté (International Maritime Organization) beslut om att svavelhalten i fartygsbränsle ska sänkas från högst 4,5 viktprocent till max 3,5 viktprocent fr.o.m. 2012 och till högst 0,5 viktprocent fr.o.m. 2020. I dag uppgår världsgenomsnittet på svavel i fartygsbränsle till 2,6–2,7 viktprocent. I svavelkontrollområden, Östersjöområdet, Nordsjön och Engelska kanalen, ska svavelgränserna sättas betydligt lägre; en successiv skärpning från dagens 1,5 viktprocent ned till 0,1 viktprocent fr.o.m. 2015 är beslutad. Beslutet innebär vidare att krav ställs på minskade utsläpp av kväveoxider (NOx). Beslutet innebär bl.a. en utfasning av tjockoljan, vilket enligt Sjöfartsverket är en stor miljömässig framgång. Sjöfartsverket kan konstatera att lågsvavlig olja i dag inte finns i de volymer som kommer att behövas. I uppföljningen har flera aktörer framfört att de nya IMO-reglerna är en stor framgång (Rapport från riksdagen 2008/09:RFR3). Regeringen har välkomnat detta beslut av IMO.

Motionerna

I motion Sk448 av Olle Thorell (s) föreslås att regeringen ser 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 sker på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) föreslår i motion MJ457 yrkande 15 att Sverige ska agera för att ändra EU:s energiskattedirektiv så att skattesubventionerna till fossilt fartygsbränsle upphör. I yrkande 16 i samma motion föreslås att Sverige utnyttjar undantaget i EU:s energiskattedirektiv för att nationellt fasa ut bränslesubventioner till fartyg och fiskefartyg.

I Vänsterpartiets motion MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås i yrkande 9 att en utredning tillsätts för att se över hur en kilometerskatt för sjöfarten i Östersjön skulle kunna införas. I samma motion, yrkande 35, begärs att Sverige ska agera för att de EG-bestämmelser som bidrar till att underhålla en överdimensionerad fiskeflotta genom att subventionera fiskarnas fossila bränslen fasas ut.

Utskottets ställningstagande

Medlemsstaterna inom EU 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. Sverige har behållit denna skattebefrielse.

Den årliga skattebefrielsen för yrkesfisket motsvarar över 200 miljoner kronor per år. Det kan jämföras med den samlade nettovinsten för fisket som uppskattas till drygt 68 miljoner kronor 2006. Ett viktigt mål inom fiskeripolitiken är att anpassa fiskeansträngningen till fiskemöjligheten, dvs. till tilldelad kvot. Skattebefrielsen motverkar detta mål eftersom den bidrar till att det kostar betydligt mindre än det annars skulle ha gjort för yrkesfiskarna att öka fiskeansträngningen, samtidigt som det inom flera segment vore önskvärt att i stället minska fiskeansträngningen för att nå målen. Marginalkostnaden för exempelvis ett extra tråldrag blir avsevärt lägre än vad den skulle ha varit utan skattebefrielse (Riksrevisionen RiR2008:23 Statens insatser för ett hållbart fiske s. 56).

Utskottet har förståelse för det önskvärda i att begränsa fiskarnas skattesubventioner. Emellertid delar utskottet även denna gång (jfr bet. 2007/08: SkU21) regeringens skepsis när det gäller att inkludera sjöfarten i den nationella energibeskattningen. Utskottet anser inte att det i dagsläget finns skäl att initiera en sådan utredning och avstyrker därmed motionerna Sk448, MJ457 yrkande 16 och MJ459 yrkande 9. Vidare konstaterar utskottet att regeringen arbetar för att även sjöfarten ska inlemmas i systemet för handel med utsläppsrätter och på sikt även i en ny internationell klimatöverenskommelse. Regeringen har även tagit initiativ till att utveckla ett nytt system med handel av utsläppsrätter för svavel och kväve från sjöfarten. Frågan är således aktualiserad av regeringen. Att inom EU arbeta för en ändring av energiskattedirektivet med den innebörd som efterfrågas i motio-

nerna MJ457 yrkande 15 och MJ459 yrkande 35 torde enligt vad utskottet erfarit vid kontakter med Finansdepartementet vara utsiktslöst. Utskottet avstyrker därmed senast nämnda motionsyrkanden.

Beskattning av landström till fartyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att införa skattebefrielse för el som tillförs fartyg från land.

Bakgrund

Kommissionen har den 8 maj 2006 utfärdat en rekommendation om främjande av landström för fartyg i gemenskapshamnar (2006/339/EG). I rekommendationen anges bl.a. att medlemsstaterna bör överväga att installera landström för fartyg som ligger vid kaj i hamn, särskilt i hamnar där luftkvalitetsvärdena överskrids eller där allmänheten klagat över buller, särskilt vid kajer i närheten av bostadsområden. I rekommendationen anges även att medlemsstaterna bör reflektera över att ge operatörer ekonomiska incitament att använda landström för sina fartyg, och de bör för detta utnyttja gemenskapslagstiftningens möjligheter. Bakgrunden till rekommendationen är bl.a. att kommissionen 2002 antog ett meddelande till Europaparlamentet och rådet om en strategi för Europeiska unionen i syfte att minska utsläppen till atmosfären från havsgående fartyg. I meddelandet uppmanas hamnmyndigheterna att kräva, uppmuntra eller underlätta användning av landström ombord när fartyget ligger i hamn.

En förutsättning för att öka användningen av landström är att anslutningsutrustningen standardiseras internationellt så att fartyg kan ansluta sig varhelst de ligger vid kaj. Sverige föreslog därför i oktober 2006 att FN:s sjöfartsorganisation IMO tar fram regler som underlättar för handelssjöfarten att utnyttja landström vid kaj. Förslaget har fått stöd av IMO:s miljökommitté, som gav klartecken för att gå vidare och reda ut vissa tekniska frågeställningar. Sjöfartsverket har genom regeringens regleringsbrev för 2008 i uppdrag att bidra till att sjöfartens negativa miljöpåverkan minskar. Detta omfattar både nationella åtgärder och att Sjöfartsverket inom ramen för IMO ska fortsätta att verka för att utsläppsreducerande åtgärder införs på nya fartyg och att åtgärder som förbättrar reningen i redan existerande fartyg stimuleras.

Motionen

I motion Sk431 av Jan-Olof Larsson (s) föreslås att, i syfte att minska sjöfartens koldioxidutsläpp, bör skattebefrielse för elektricitet som tillförs fartyg från land övervägas. Bränsle som används ombord på fartyg för att

generera el är befriat från skatt, men el som tillförs fartyg från land är alltså inte befriat från beskattning. Därför finns ett motstånd för en fartygsoperatör att investera i anläggningar för att ta emot landström. Landström medför att fartygens utsläpp av luftföroreningar minskar avsevärt.

Utskottets ställningstagande

Frågan om utsläpp från sjötrafiken är, som framgår ovan, aktualiserad på många plan. Genom att använda landström, vilket innebär att man kopplar upp båtens elsystem mot det som finns på land, minskas utsläppen av luftföroreningar.

Finansminister Anders Borg har som svar på en skriftlig fråga (2008/09:427) gällande landström och beskattning av el som förbrukas i hamn uppgett bl.a. följande.

Ett fartyg som ligger i hamn använder i dag för sin elförsörjning oftast en hjälpmotor som drivs med diesel eller tjackolja. En anslutning av dessa fartyg till eldistributionsnätet är därför en av flera möjligheter som kan prövas för att bland annat förbättra luftkvaliteten i hamnar. En grundläggande förutsättning för att användningen av landström ska öka är att en internationell standard tas fram avseende den utrustning som används. Sverige föreslog därför i oktober 2006 att IMO skulle ta fram regler i syfte att underlätta användandet av landström. Förslaget utreds fortfarande av IMO. En annan åtgärd som skulle kunna öka användningen är att skattebefria den el som fartygen förbrukar i hamn. Regeringen ser positivt på alla möjligheter för att förbättra luftkvaliteten i hamnar. Jag är dock inte för dagen beredd att ange om eller i så fall när det kan bli aktuellt att skattebefria el till fartyg i hamn.

Enligt uppgift från Finansdepartementet avser regeringen att belysa om det är möjligt att befria landströmmen från energiskatt och därefter ta ställning till frågan om en sådan befrielse skulle kräva ett statsstödsgodkännande från EU. Utskottet noterar att framåtsträvande hamnar redan på eget initiativ, för att tydliggöra hamnens miljöprofil, infört möjligheter för fartygen att koppla till landström. Den i motionen aktuella frågan är redan uppmärksammat av regeringen. Utskottet avstyrker därför motionen.

Beskattning av djurförsök

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att tillsätta en utredning för att se över möjligheterna att i Sverige införa en beskattning av djurförsök.

Jämför reservation 10 (mp).

Bakgrund

Bestämmelser om användning av försöksdjur finns i djurskyddslagen (1988:534), djurskyddsförordningen (1988:539) och i myndighetsföreskrifter. För att djur ska få användas i djurförsök krävs att användningen godkänns av en djurförsöksetisk nämnd innan användningen påbörjas.

Stödet till forskning om alternativ till djurförsök har fr.o.m. den 1 januari 2009 inordnats i Vetenskapsrådets verksamhet. Tidigare var det placerat i Jordbruksverket.

Motionen

I motion Sk427 av Ulf Holm och Helena Leander föreslås att en utredning tillsätts för att se över möjligheterna för ett införande av en beskattning av djurförsök i Sverige. För att motverka ökningen av antalet djurförsök har den nederländska djurrättsorganisationen tillsammans med ett konsultföretag tagit fram tre modeller för att beskatta djurförsök. En ökad forskning kring alternativ till djurförsök kan göra Sverige till en ledande nation på området. Den föreslagna lösningen gynnar inte bara djuren utan även den medicinska forskningen.

Utskottets ställningstagande

Av budgetförslaget för 2009 framgår att utveckling av alternativa metoder till djurförsök har beviljats stöd med 13 miljoner kronor. I förhållande till förra årets anslag om 8 miljoner kronor är detta en kraftig ökning. Utskottet konstaterar att frågan om hur stöd till och forskning kring alternativa metoder till djurförsök är föremål för särskild uppmärksamhet och medeltilldelning i 2009 års statsbudget. Utskottet vidhåller sin tidigare framförda uppfattning (bet. 2007/08:SkU21) att någon särskild beskattning av djurförsök inte bör övervägas och avstyrker därmed motionen.

Beskattning av animalieproduktion

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att Sverige ska agera för att kraftfoder som används till djuruppfödning beläggs med en miljöavgift.

Jämför särskilt yttrande 3 (v, mp).

Motionen

I Vänsterpartiets motion MJ459 yrkande 3 föreslås att Sverige ska agera inom EU för att kraftfoder som används till djuruppfödning beläggs med miljöavgift.

Allmänt

Jordbruksminister Eskil Erlandsson (c) har som svar på en interpellation (2006/07:318) angående köttkonsumtionens miljöpåverkan bl.a. anfört att regeringen inte avser att införa miljöavgifter på de vegetabilier som används för djuruppfödning eller miljöbonus till vegetabilisk produktion då detta inte är styrmedel som regeringen förespråkar. Utskottet har med hänvisning till uttalandet vid behandlingen av allmänna motioner från år 2007 avstyrkt motioner angående beskattning av animalieproduktionens miljöpåverkan (bet. 2007/08:SkU21). Utskottet har inte ändrat inställning i frågan och avstyrker därför motionen.

Beskattning av handelsgödsel och bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda en differentiering av bekämpningsmedelsskatten utifrån medlens farlighet för miljön och att överväga avskaffandet av handelsgödselavgiften.

Bakgrund

Särskilda miljöskatter på bekämpningsmedel och handelsgödsel tas ut med stöd av lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, respektive genom lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel. Syftet med miljöskatterna är att minska användningen av kemikalier i jordbruket och på så sätt minska jordbrukets negativa påverkan på miljön.

Gödselmedelsskatten är 1:80 kr för varje helt kg kväve, förutsatt att andelen kväve i medlet är minst 2 %, och 30 kr för varje helt gram kadmium i gödselmedel, till den del kadmiuminnehållet överstiger 5 gram per ton fosfor. Bekämpningsmedelsskatten är 30 kr för varje helt kg verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet.

Riksdagen har efter förslag i budgetpropositionen för 2002 beslutat om en återföring av skatten på bekämpningsmedel och handelsgödsel till jordbruksnäringen (vilket inbegriper växthusnäringen). Uppburen skatt på bekämpningsmedel och kväve i handelsgödsel återförs till jordbruket via ett särskilt anslag. Huvuddelen av den återförda skatten används till åtgärder för att minska växtnäringens förluster från jordbruket och minska miljöriskerna inom växtskyddsområdet. Skatten på bekämpningsmedel återförs kollektivt för forsknings- och utvecklingsinsatser med syfte att främja en hållbar utveckling inom jordbruket och trädgårdsnäringen.

Motionerna

I motion Sk428 av Betty Malmberg (m) föreslås att regeringen bör överväga att avskaffa handelsgödselavgiften. Handelsgödselavgiften kan i dag varken motiveras av ett behov av att begränsa skördarna av spannmål eller av miljöskäl. Vidare kan den nämnda avgiften allvarligt skada svenskt jordbruk och t.ex. leda till att fläskproduktionen flyttar utomlands. Regeringen bör därför överväga att avskaffa handelsgödselavgiften.

I motion Sk322 av Helena Leander (mp) föreslås att regeringen bör utreda en differentiering av bekämpningsmedelsskatten utifrån medlens farlighet för miljö och hälsa. I betänkandet Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel (SOU 2003:9), även kallad HOBStutredningen, kritiserar bl.a. skattens utformning. Utredningen ansåg sig inte ha underlag att ta ställning i valet av skattebas, men däremot föreslogs en differentiering utifrån bekämpningsmedlens farlighet för miljö och hälsa. Detta förslag står sig än men behöver ytterligare utredning för att närmare kunna ta ställning till lämplig utformning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen den 18 december 2008 tillsatt en utredning som har till uppdrag att utreda användningen av ekonomiska och andra styrmedel som kan förbättra vattenkvaliteten (dir. 2008:157). I uppdraget ingår att se över om det finns anledning att komplettera eller på annat sätt förändra befintliga ekonomiska, administrativa eller andra styrmedel för vattentjänster och annan vattenanvändning så att de sammantaget, på ett kostnadseffektivt och i övrigt ändamålsenligt sätt, ger möjlighet att förbättra vattenmiljön i Sverige. I uppdraget anges även att påverkan på vattenmiljön förutom med lagstiftning kan begränsas med ekonomiska styrmedel. Som exempel nämns här skatter på handelsgödsel och bekämpningsmedel. Utredaren ska redovisa uppdraget senast den 30 december 2009.

Utskottet anser att miljöaspekter bör prioriteras och finner att resultatet av den ovan nämnda utredningen bör avvaktas och avstyrker därmed motion Sk428 om avskaffande av handelsgödselavgiften. Även yrkandet i motion Sk322 avstyrks med hänvisning till den aktuella utredningen.

Skatt på blyhagel och blykulor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att göra tillkännagivanden att skatt eller avgifter inte bör införas på blyammunition.

Bakgrund

Enligt regeringens förordning (1998:944) om förbud m.m. i vissa fall i samband med hantering, införsel och utförsel av kemiska produkter får ammunition som innehåller blyhagel inte användas vid skytte som inte är jakt, vid jakt på våtmarker eller över grunda delar av öppet vatten (14 b §). Om det med hänsyn till syftet eller säkerheten vid användningen inte finns något godtagbart blyfritt ammunitionsalternativ, får hagel som innehåller bly trots det nu nämnda förbudet användas vid provskjutning, jaktstigs-skytte, och prov avseende jägarexamen för godkänd provledare (14 c §). Naturvårdsverket kan i vissa föreskrivna fall meddela undantag från bestämmelserna vad gäller förbudet från användning av patroner som är laddade med blyhagel vid skytte som inte är jakt (14 d §).

Kemikalieinspektionen har i rapport nr 4/08 Ekonomiska styrmedel för bly i ammunition – Rapport från ett regeringsuppdrag föreslagit bl.a. följande angående ekonomiska styrmedel för att minska användningen av bly i ammunition. ”Skatt framstår som det mest intressanta alternativet. En skatt bör kunna leda till en omfattande övergång till alternativ som är hälso- och/eller miljömässigt bättre än bly. Om en skatt ska ha styrande effekt bör den ligga på minst 80 kronor per kilo bly för hagel och på 420 kronor per kilo bly för kula. Till detta kommer moms varvid den sammanlagda skatten blir 100 respektive 525 kronor per kg bly. Detta är baserat på den undre gränsen för beräknade intervall för vad som krävs för en markant minskad användning av bly i ammunition. Om inte önskad effekt uppnåtts inom ca fem år är det möjligt att öka skattesatserna. Subventioner rekommenderas endast som komplement till andra ekonomiska styrmedel. Bidrag till miljökulffång är det alternativ, bland tänkbara subventioner, som är mest motiverat ur miljösynpunkt.”

Regeringen har emellertid enligt ett pressmeddelande från Regeringskansliet den 19 december 2008 kommit överens med jägarnas och skyttarnas organisationer om att de ska verka för att minska användningen av och riskerna med bly i ammunition. Dessa åtgärder inkluderade bl.a. en övergång till blyfri ammunition, miljöåtgärder vid skjutbanor och information till jägare och skyttar. Miljöminister Andreas Carlgren uttalade i detta sammanhang att han, med anledning av de ytterligare åtgärder som kommer att vidtas genom överenskommelsen, inte anser att det är nödvändigt att införa ekonomiska styrmedel för bly i ammunition.

Motionerna

I motion Sk464 av Michael Hagberg och Karl Gustav Abramsson (s) föreslås ett tillkännagivande att skatt på blyammunition inte bör införas. En sådan skatt skulle leda till att jägarna använder en ammunition som ur miljösynpunkt inte är bättre än bly och som har sämre förutsättningar att avliva djur effektivt. Vidare har jakt- och sportskyttet redan fasat ut det mesta av den blyade ammunitionen.

Patrik Forslund (m) föreslår i motion MJ349 yrkande 2 ett tillkännagivande att skatt inte ska införas på blyammunition innan godtagbara alternativ finns. Blyets effekter sammantaget gör det till det djuretiskt bästa materialet för ammunition. Det är träffsäkert och vållar stor skada. Inte heller har någon miljöskadlig effekt kunnat påvisas.

I motion Sk370 av Ronny Olander m.fl. (s) yrkas ett tillkännagivande att skatt på blyhagel och blykolor inte bör införas så länge som det inte finns bra, miljövänlig och djuretisk ammunition.

Karl Gustav Abramsson m.fl. (s) föreslår i motion MJ370 yrkande 11 ett tillkännagivande att omotiverade avgifter inte bör läggas på användningen av bly i jaktammunition. Blyförbud vid jakt över öppet vatten och i våtmarker gäller redan och bör ligga fast. Blyets påverkan på miljön vad gäller övrig jakt har konstaterats vara försumbar.

Utskottets ställningstagande

Av regeringens pressmeddelande ovan framgår att regeringen tillsammans med berörda organisationer verkar för att minska användningen av bly i ammunition. Miljöministern har därför inte ansett det nödvändigt att använda ekonomiska styrmedel för att minska användningen av bly i ammunition. Utskottet instämmer i denna bedömning och anser följaktligen inte att skäl föreligger att ställa sig bakom de tillkännagivanden som efterfrågas. Utskottet avstyrker därför motionerna Sk464, MJ349 yrkande 2, Sk370 och MJ370 yrkande 11.

Ankomsthandel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att taxfreevaror bör kunna handlas vid ankomsten till hemflygplatsen, om att onödigt flygvikt på grund av alkoholtransporter bör undvikas och om att se över det regelverk som hindrar ankomsthandel.

Bakgrund

Den 1 juli 1999 upphörde den skattefria försäljningen (den s.k. taxfreeförsäljningen) inom EU. Skattefria alkoholdrycker och tobaksvaror kan fortfarande säljas till resenärer som ska resa till en destination utanför EU. Detta regleras i lagen (1999:445) om exportbutiker. Vidare kan sådana varor föras in skattefritt i Sverige från tredjeland, vilket följer av bestämmelserna i lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import, m.m.

Sedan den 1 december 2008 gäller ett nytt resandedirektiv (rådets direktiv 2007/74/EEG av den 20 december 2007 om undantag från mervärdesskatt och punktskatt på varor som införs av resande från tredjeländer).

Nämnda direktiv är införlivat i svensk lag genom lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import, m.m. Gemensksrätten tillåter inte att medlemsstaterna undantar varor vid ankomstförsäljning från punktskatt. Detta följer av bestämmelser i cirkulationsdirektivet.

Motionerna

I motion Sk203 av Rolf Gunnarsson (m) föreslås att taxfreevaror bör kunna handlas vid ankomsten till hemflygplatsen. Genom detta iakttas miljöhänsyn då onödiga transport av taxfreevaror i flygplanen undviks.

Anita Brodén och Christer Winbäck (fp) begär i motion Sk251 yrkande 1 att onödiga transporter av varor av miljöskäl ska undvikas. Som exempel på sådana onödig transport nämns de volymer alkohol som säljs inom chartertrafiken och som transporteras från avreseorten i Sverige till destinationsorten utomlands och tillbaka igen. I samma motion, yrkande 2, anges att bestämmelser som hindrar ankomsthandel i samband med flygresor bör ses över.

I motion Sk299 av Bengt-Anders Johansson (m) föreslås att taxfreevaror ska vara möjliga att inhandla vid ankomsten till Sverige. Denna försäljning skulle då, jämfört med vad som i dag är fallet, ske utan miljökonsekvenser och ökade fraktkostnader.

Krister Örnfjäder och Agneta Gille (s) begär i motion Sk315 att resenärer ska ges möjlighet att handla alla förekommande varor även vid ankomst. Detta skulle öka de svenska skatteintäkterna genom att en större del av varorna skulle köpas på svenska flygplatser i stället för på utländska. Förutom miljöbelastningen är de strikta regler för framför allt alkoholförsäljning som i dag gäller på svenska flygplatser en allvarlig konkurrensnackdel för de svenska flygplatsbutikerna.

I motion Sk413 av Kent Olsson (m) föreslås att regelverket bör ses över så att det blir tillåtet att handla taxfreevaror även efter landning på hemresan. Dagens system innebär att passagerare vid flygresor har onödig vikt med sig, vilket innebär ökad bränslekonsumtion och större koldioxidutsläpp. Även flygsäkerhetsaspekter och resenärernas bekvämlighet talar för att ankomsthandel bör tillåtas.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av en interpellation om ankomsthandel (ip. 2006/07:278) anförde finansminister Anders Borg den 16 februari 2007 bl.a. att utgångspunkten för regeringen i hanteringen av alkoholfrågorna är att Sverige ska driva en konsekvent linje i EU, där folkhälsofrågorna är centrala för alkoholpolitiken. Regeringens uppfattning är att det är bra med minimiregler för alkoholskatter inom EU och vill gärna att de höjs. Finansministern framhöll också att regeringen även vill försvara Systembolagets detaljhandelsmonopol, eftersom det har viktiga folkhälsoaspekter. Med de utgångspunkterna, påpekade finansministern, blir det besvärligt för Sverige att å ena

sidan driva frågan om att ändra direktiv så att det blir större möjligheter att bedriva handel med alkohol och att å andra sidan i alla andra avseenden driva att EU, Sverige och Norden bör stå för en restriktiv alkoholpolitik.

Som framgått ovan följer av cirkulationsdirektivet 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 gemenskapsrätten. Ankomsthandel med obeskattade varor kräver däremot förändringar av EU:s bestämmelser om punktskatt och mervärdesskatt på alkoholdrycker, dvs. åtgärder på gemenskapsnivå. Detta gäller oavsett om resenärerna ankommer från ett annat land inom EU eller från tredjeland.

Ankomsthandel med obeskattade alkoholvaror kräver som framgått ovan förändringar av gemenskapsrätten avseende beskattningen av alkoholvaror. Som utskottet tidigare påpekat (bet. 2007/08:SkU25) delar utskottet regeringens uppfattning och kan inte se någon anledning att förorda att Sverige ska göra avsteg från den restriktiva hållning som vi i övrigt intar på EU-nivå i frågor om alkoholbeskattning. Därtill innebär Systembolagets monopolställning ett hinder för ankomsthandel avseende alkoholvaror av annan än just Systembolaget (se bet. 2005/06:SkU22 s. 14). Utskottet avstyrker de i avsnittet behandlade motionerna.

Tull på gåvor och tullklarering

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att överväga en höjning av beloppsgränsen vad gäller tullfria varor till en rimlig nivå samt yrkanden om tillkännagivande om vikten att införa tullklarering vid Luleås och Kirunas flygplats.

Bakgrund

Inom EU gäller rådets direktiv 2006/79//EG av den 5 oktober 2006 om befrielse från införselskatter på varor i småförsändelser av icke-kommersiell karaktär från tredjeländer (gåvodirektivet). Nämnda direktiv är genomfört i svensk lag genom lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import, m.m. Av gåvodirektivet framgår att varor i små försändelser av icke-kommersiell karaktär, som skickas från ett tredjeland av enskilda personer till andra enskilda personer i en medlemsstat vid införseln ska vara befriade från omsättningsskatt och punktskatt. Med ”små försändelser av icke-kommersiell karaktär” avses försändelser som är av tillfällig natur, innehåller varor endast avsedda för mottagarens eller dennes familjs eget bruk, av en beskaffenhet och till en mängd som inte tyder på att de importeras för

något kommersiellt ändamål, innehåller varor med ett sammanlagt värde som inte överstiger 45 euro och, till sist, skickas av mottagaren utan betalning av något slag.

Av rådets förordning (EEG) nr 918/83 av den 28 mars 1983 om upprättande av ett gemenskapssystem för tullbefrielse framgår att värdegränsen är densamma vad gäller befrielse från tull. Enligt Tullverkets föreskrifter om vissa beloppsgränser uttryckta i svenska kronor (TFS 2008:14) motsvaras 45 euro av 500 kr.

I förordningen (2007:782) med instruktion för Tullverket föreskrives regeringen att Tullverket ska ha den geografiska spridning som motiveras av uppdraget. Tullverket bestämmer den närmare utformningen av organisationen (7 §).

Motionerna

I motion Sk245 av Margareta B Kjellin (m) föreslås att regeringen ska överväga att höja beloppsgränsen vad gäller tullfria varor till en rimlig nivå. Alternativt kan gåvor emellan privatpersoner med släktband helt tullbefrias.

Karin Åström och Fredrik Lundh (s) föreslår i motion Sk357 att ett tillkännagivande ska göras om vikten att införa tullklarering av passagerartrafik och bagage vid Luleås och Kirunas flygplatser. Lappland är i dag ett eftertraktat resmål för utländska turister, vilka vill åka direkt med reguljärflyg och slippa att stanna i Stockholm för att förtulla sitt bagage.

Utskottets ställningstagande

Efter Sveriges inträde i EG regleras frågor om tull av EG-rätten. Den svenska regeringen har således inte möjlighet att ensam höja beloppsgränsen för tullfrihet vad gäller försändelser från tredjeland. Motion Sk245 avstyrks därför.

Som framgår ovan bestämmer Tullverket utformningen av sin organisation. Det är därmed verket som beslutar vid vilka flygplatser som klarering ska kunna ske. Enligt utskottets mening bör riksdagen inte besluta om tillkännagivande av den innebörd som föreslås i motion Sk357. Motionen avstyrks följaktligen.

Införsel av eldningsolja för eget bruk

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om ett tillkännagivande av att transport av eldningsolja vid införsel för privatbruk bör kunna ske genom användandet av för ändamålet godkänd behållare.

Bakgrund

Genom cirkulationsdirektivet (rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor) finns det inom EG gemensamma förfaranderegler för punktskatter på bl.a. energiprodukter. I artikel 8 i direktivet finns huvudregeln för beskattning av varor som förvärvas av enskilda personer för deras eget bruk. I artikeln anges att om varor förvärvats av enskilda individer för deras eget bruk och transporteras av dem själva, följer det av principen för den inre marknaden att punktskatt ska tas ut i den medlemsstat där varorna har förvärvats.

När det gäller beskattning av bränslen finns det i artikel 9.3 ett undantag från artikel 8 som gör det möjligt även för den medlemsstat där bränslet förbrukas att under vissa förutsättningar ta ut punktskatt. Detta är möjligt om bränsle, som redan släppts för förbrukning i en annan medlemsstat, transporteras med ett ovanligt transportsätt till den enskilde individen eller för dennes räkning. Med "ovanligt transportsätt" avses enligt artikel 9.3 transport av bränsle på annat sätt än i fordons tankar eller lämpliga reservdunkar liksom transport av flytande eldningsbränsle på annat sätt än med tankar som används vid yrkesmässig handel.

Skattskyldighet på bränsle regleras i energiskattelagen. I 4 kap. 1 § 5 energiskattelagen föreskrivs att den som – utan att vara upplagshavare, varumottagare, skatterepresentant eller distansförsäljare – från ett annat EG-land till Sverige för in eller tar emot leverans av bränsle är skyldig att betala energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt här. Skattskyldigheten omfattar såväl dem som för in bränsle i kommersiellt syfte som dem som för in bränsle för privatbruk.

Sedan den 1 januari 2009 gäller dock skattefrihet för bränsle som förs in till Sverige av en enskild person som har förvärvat bränslet i ett annat EG-land och som själv transporterar bränslet hit, om bränslet är avsett för dennes eller dennes familjs personliga bruk (4 kap. 1 a § energiskattelagen). Skattefriheten gäller dock inte flytande bränsle som är avsett att förbrukas för uppvärmning här i landet, och som förs in hit på annat sätt än i tankfordon som används vid yrkesmässig handel med sådant bränsle (prop. 2008/09:48, bet. 2008/09:SkU14, rskr. 2008/09:110). Ändringen tillkom för att de svenska bestämmelserna dessförinnan inte helt överensstämde med gemenskapsrätten, vilket aktualiserats genom en dom från EG-

domstolen (mål C-330/05, det s.k. fallet Granberg). I domen, vilken gällde privat införsel av uppvärmningsbränsle för eget bruk, anför EG-domstolen bl.a. att all transport av eldningsolja, som inte utförs med tankfordon som används vid yrkesmässig handel, ska anses utförd med ovanligt transportsätt.

Motionen

I motion Sk401 av Krister Hammarbergh (m) begärs att riksdagen ska tillkänna att transport av eldningsolja vid införsel för eget bruk ska kunna ske genom användandet av för ändamålet godkända behållare. De svenska reglerna bör inte utformas så att de kräver att införseln av eldningsolja för eget bruk sker i egen tankbil. Regelverket bör säkerställa säkra transporter, inte utformas så att det i huvudsak syftar till att motverka intentionerna i cirkulationsdirektivet.

Utskottets ställningstagande

Bestämmelsen i 4 kap. 1 a § energiskattelagen är utformad efter den tolkning av artikel 9.3 i cirkulationsdirektivet som EG-domstolen gjorde i fallet Granberg. EG-domstolen uttalade då att all transport av eldningsolja som inte utförs med tankfordon som används vid yrkesmässig handel, ska anses utförd med ovanligt transportsätt.

Enligt utskottets mening bör riksdagen inte besluta om ett tillkännagivande av den innebörd som föreslås i motion Sk401. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Alkoholbeskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att företa en översyn av alkoholbeskattningen i syfte att begränsa tillgängligheten, att utifrån ett europeiskt perspektiv harmonisera den svenska skattenivån, att sänka alkoholskatten i syfte att ta tillbaka och behålla kontrollen av försäljning av alkohol, att alkoholskatten måste sänkas för att eliminera prisskillnaden mellan Systembolagets alkohol och den illegala gatuförsäljningen, att se över den svenska alkoholbeskattningen i syfte att minska belastningen på miljön, om tillkännagivande av att den svenska alkoholskatten måste vidmakthållas, om tillkännagivanden av att Sverige inom EU bör verka för en gemensam höjning av minimiskatten på alkohol eller en diskussion av en gemensam strategi för alkoholbeskattningen samt om att höja skatten på alkoholisk, minska skatteskillnaderna mellan svenskt och europeiskt öl och att se över möjligheterna för att sänka alkoholskatten för små bryggerier.

Jämför reservation 11 (s, v, mp).

Bakgrund

Av direktiven 92/84/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker och 92/83/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker framgår bl.a. följande om alkoholbeskattningen inom EU:

Minimiskattesatsen på öl uppgår till 1,87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. Detta motsvarar ca 1,01 kr (1 euro = 10,85 kr) per liter öl med en alkoholstyrka om 5 volymprocent. Noteras ska att i EU:s punktskattesammanhang betraktas inte öl med en alkoholstyrka om högst 0,5 volymprocent som öl. Medlemsländerna får tillämpa reducerade skattesatser för öl som har en alkoholhalt om högst 2,8 volymprocent.

Med vin avses jästa drycker av druvor med en alkoholhalt om 1,2–15 volymprocent samt på samma sätt framställda drycker med en alkoholhalt om 16–18 volymprocent under förutsättning att drycken inte innehåller några tillsatser. Skatt på vin ska tas ut med ett fast belopp per hektoliter dryck. Minimiskattesatsen på vin är 0 euro. Detta innebär att medlemsländerna är skyldiga att ha en beskattningsordning; samtidigt är man inte skyldig att ta ut någon skatt. Reducerad skattesats får tillämpas för vin med en alkoholhalt om högst 8,5 volymprocent.

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

Mellanprodukt är en dryck som är baserad på vin men som inte faller in 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 4,88 kr per liter. Medlemsländerna får införa en reducerad skattesats för mellanprodukter med en alkoholhalt om högst 15 volymprocent. Den ordinarie skattesatsen får då reduceras med högst 40 %.

Skatt ska tas ut på etylalkohol och spritdryck. Minimiskattesatsen är 550 euro per hektoliter ren alkohol. Detta svarar mot ca 51,30 kr per liter ren alkohol. För sprit finns i direktiven en bestämmelse som säger att medlemsländer som vid utgången av 1992 tillämpat en skattesats om upp till högst 1 000 euro per hektoliter ren alkohol inte får sänka skattesatsen. Bestämmelsen anger också att länder som har en skattesats överstigande 1 000 euro inte får sänka den till ett mindre belopp än 1 000 euro.

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

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

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

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

Förslaget behandlades på Ekofinrådets möten den 7 och 28 november 2006. Någon enighet kunde inte nås, och på Ekofinrådets möte den 28 november 2006 gav rådet kommissionen i uppdrag att göra en fullständig studie av beskattningen av alkohol. Resultatet skulle ha presenterats under

det första halvåret 2007 men har ännu inte lämnats. Enligt uppgift från kommissionen görs nu en studie angående klassificeringen av alkohol. Därefter kommer kommissionen att skriva en rapport, vilken förmodligen också kommer att beröra frågan om minimiskatterna på alkohol. Kommissionen beräknar att denna rapport, med eventuella direktivändringsförslag, kan lämnas under första halvåret 2010.

Europaparlamentets utskott för ekonomi och valutafrågor anförde i ett yttrande till kommissionen den 7 maj 2007 att minimiskattesatserna på alkohol bör slopas och ersättas av en uppförandekod. Genom en uppförandekod ska medlemsstaterna uppmuntras att anpassa sina skattesatser och närma sig genomsnittsnivån i EU. Notera dock att – eftersom det gäller skatter – parlamentet endast kan lämna synpunkter. Det är ministerrådet som beslutar, och där krävs enhällighet i skattefrågor (artikel 93 i EG-fördraget).

Enligt huvudreglerna för alkoholbeskattningen ska skatt betalas i Sverige för öl, vin och andra jästa drycker (t.ex. fruktviner, cider och mjöd), mellanklassprodukter (t.ex. portvin och sherry) samt etylalkohol när produkten tillverkas i Sverige, förs in till eller tas emot i Sverige från ett land inom EG eller importerats till Sverige från ett land utanför EG.

Från och med den 1 januari 2008 höjdes skatten på öl från 1,47 kr till 1,66 kr per volymprocent alkohol och liter. Skatten på vin samt andra jästa drycker än vin eller öl sänktes från 22,08 kr till 21,58 kr per liter för drycker med en alkoholhalt över 8,5 men inte över 15 volymprocent. Även den skatt som i vissa fall tas ut vid import av alkoholvaror från ett tredjeländ justerades på motsvarande sätt som skatten på öl och vin. Ändringarna genomfördes som ett led i finansieringen av jobbskatteavdraget och andra skattesänkningar. Vidare anfördes att folkhälsoskäl motiverade att det inte borde föreligga någon skillnad i beskattningen av öl respektive vin per volymprocent alkohol (yttr. 2007/08:SkU1y s. 76). Även utifrån EG-bestämmelserna finns det skäl för en överensstämmelse mellan skatten på vin och skatten på öl (prop. 2007/08:11 s. 55).

Skattesatserna på alkohol:

Öl

| <u>Volymprocent</u> | <u>Skattesats/liter</u> |
|---------------------|-------------------------|
| Över 0,5 högst 2,8 | 0,00 kr |
| Över 2,8 | 1,66 kr |

Vin samt andra jästa drycker än vin och öl

| <u>Volymprocent</u> | <u>Skattesats/liter</u> |
|---------------------|-------------------------|
| 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.)

Mellanklassprodukter

| <u>Volymprocent</u> | <u>Skattesats/liter</u> |
|---------------------|-------------------------|
| Över 1,2 högst 15 | 27,20 kr |
| Över 15 högst 22 | 45,17 kr |

Etylalkohol

501,41 kr/liter ren alkohol

Motionerna

Beskattnng av alkohol

I motion Sk268 av Jan R Andersson m.fl. (m) begärs att en översyn av alkoholskatten görs i syfte att begränsa tillgängligheten. Att sänka alkoholskatten, och därigenom återta kontrollen över försäljningen från dem som smugglar in spriten illegalt och säljer till ungdomar, är att värna svensk alkoholpolitik.

Sven Yngve Persson (m) anför i motion Sk298 att alkoholskatten måste sänkas för att eliminera prisskillnaden mellan Systembolagets försäljning och den illegala gatuförsäljningen. En sådan sänkning kommer med största sannolikhet att leda till att de kunder som har möjlighet att handla på Systembolaget gör det. Av detta följer att kundunderlaget för den illegala handeln minskar så pass mycket att det är tveksamt om den blir kvar bara för att tillgodose ungdomarnas efterfrågan.

I motion Sk345 av Mats Sander (m) begärs ett tillkännagivande av att det behövs en harmonisering av den svenska skattenivån på alkohol till en europeisk nivå. Detta behövs för att minska privat införsel och organiserad kriminalitet. En harmoniserad alkoholskatt minskar eller tar helt bort utrymme för den kriminella hanteringen av alkohol.

Anna König Jerlmyr (m) föreslår i motion Sk424 att en sänkning av alkoholskatten görs i syfte att ta tillbaka och behålla kontrollen över försäljningen av alkohol. Dagens system drabbar de grupper som monopolet var tänkt att skydda.

I motion Sk466 av Sofia Arkelsten (m) begärs att den svenska alkoholbeskattnngen ses över i syfte att minska belastningen på miljön. Miljökonsekvenserna av den nationella alkoholbeskattnngen, vilken leder till att alkohol inhandlas utomlands och transporteras hit, är inte tillräckligt utredda. Klart är att det är skadligt för miljön att svenskproducerat öl fraktas till t.ex. Danmark och Tyskland för att där säljas till svenskar som åkt dit för att handla alkohol.

Mats G Nilsson (m) föreslår i motion So537 yrkande 1 att alkoholbeskattnngen bör harmoniseras till EU-nivå. Det är rimligt med en alkoholskatt då alkoholkonsumtion medför kostnader. Skatten borde emellertid vara lägre för att minska smuggling och hembränning.

I motion So317 av Anita Brodén och Christer Winbäck (fp) begärs i yrkande 3 att Sverige inom EU verkar för en gemensam höjning av minimiskatten på alkohol.

Désirée Pethrus Engström (kd) föreslår i motion So569 yrkande 5 att Sverige inom EU ska verka för att en gemensam strategi för alkoholskatten diskuteras. En samsyn om att åtgärder krävs för att minska alkoholkonsumtionen bör eftersträvas. Vidare bör EU hitta en gemensam linje för alkoholskatter, så att det inte längre lönar sig att åka över landgränser för att inhandla billigare sprit.

I motion Sk501 av Lars Johansson m.fl. (s) anges i yrkande 5 att folkhälsoskäl, och i alkoholens fall, även brottsbekämpning, talar för ett vidmakthållande av svenska alkoholskatter samt för att Sverige inom EU måste åstadkomma höjda minimiskatter på dessa produkter.

Beskattning av alkoläsk och söt cider

I motion So516 av Agneta Lundberg m.fl. (s, v, mp, kd) föreslås i yrkande 5 att ett förslag om höjning av skatten på alkoläsk och söt cider med ett påslag motsvarande Tysklands skyndsamt ska presenteras.

Kent Härstedt m.fl. (s) föreslår i motion So561 yrkande 1 att skatten på alkoläsk ska höjas i syfte att minska konsumtionen av sådana drycker bland unga.

Beskattning av öl

I motion Sk453 av Ola Sundell (m) föreslås att möjligheterna att sänka alkoholskatten för små lokala bryggerier ses över. De små bryggerierna betalar långt mer i arbetsgivaravgifter och sociala avgifter per liter producerat öl jämfört med vad de multinationella bryggerierna betalar.

Jan Andersson och Claes Västerteg (c) föreslår i motion Sk408 att skatteskillnaderna mellan svenskt och europeiskt öl ska minska. Som skäl för detta nämns bl.a. minskad miljöbelastning och minskad lagring av öl i hemmet.

Utskottets ställningstagande

Beskattning av alkohol

I motionerna Sk268, Sk298, Sk345, Sk424, Sk466 och So537 yrkande 1 tar motionärerna upp olika problem som hänger samman med att Sverige generellt har högre skatt på alkoholdrycker än många andra länder inom EU. De problem som nämns är smuggling av alkohol och gatuförsäljning till ungdomar, den organiserade brottslighetens verksamhet med att smuggla och saluföra alkoholdrycker, att staten förlorat kontrollen över marknaden, hembränning samt den påverkan på miljön som transporten av alkohol mellan länder innebär. Utskottet instämmer i motionärernas beskrivning av problemen. Emellertid ställer sig utskottet bakom regeringens

alkoholpolitik och hyser förhoppningen att de problem som de skilda skattenivåerna medför kan lindras av den av regeringen förda politiken som bl.a. syftar till att genom förhandlingsarbete inom EU nå fram till förhöjda minimiskattenivåer. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet berörda motioner om skatteförändringar. Som utskottet tidigare anfört (bet. 2007/08: SkU25) är det med rådande skattenivåer vad gäller alkohol mycket angeläget att sådan införsel som inte är avsedd för personligt bruk aktivt stävjas av berörda myndigheter. Införsel som inte kan anses vara för personligt bruk sker i betydande omfattning och används för kriminell vidareförsäljning i stora delar av landet. Utskottet vill därför återigen framhålla vikten av en effektiv och intensifierad samverkan mellan Tullverket, Kustbevakningen, polis, åklagare och domstolar för att bekämpa denna typ av brottslighet.

Utskottet delar regeringens och flera av motionärernas uppfattning att det är angeläget att få till stånd en bredare debatt om alkoholpolitiken och alkoholbeskattningen inom EU samt att en höjning av minimiskatterna på alkohol görs. Utskottet anser liksom regeringen att folkhälsoaspekter är betydelsefulla i sammanhanget. Frågan om minimiskatter har tagits upp på nordisk nivå, och i oktober 2006 uttalade de nordiska finansministrarna gemensamt att de välkomnade en höjning av minimiskattesatserna. Ett förslag från kommissionen om att inflationsuppräknade minimiskattesatserna diskuterades vid Ekofinrådets möte i november 2006. Enighet nåddes inte i frågan, utan kommissionen fick i uppdrag att göra en fullständig studie av beskattningen av alkohol. Studien skulle vara genomförd under första halvåret 2007. Enligt uppgift från kommissionen kommer nu en studie angående klassificeringen av alkohol att göras. Därefter kommer kommissionen att skriva en rapport vilken förmodligen också kommer att beröra frågan om minimiskatterna på alkohol. Kommissionen beräknar att denna rapport, med eventuella direktivändringsförslag, kan lämnas under första halvåret 2010.

Mot bakgrund av regeringens och kommissionens här redovisade arbete anser utskottet att motion So569 yrkande 5 om regeringens EU-strategi inte motiverar något uttalande av riksdagen. I motion So317 yrkande 3 begärs att regeringen inom EU ska verka för höjda minimiskatter på alkohol. Utskottet beklagar att medlemsländerna inte har lyckats enas om att höja minimiskattesatserna men utgår från att regeringen fortsätter att driva frågan utan något tillkännagivande från riksdagen. Påpekas ska emellertid att höjda minimiskattesatser inte i sig har någon omedelbar påverkan på svenska förhållanden, eftersom de svenska punktskatterna på alkohol vida överstiger gällande minimiskattesatser.

I motion Sk501 yrkande 5 anförs bl.a. att folkhälsoskäl och i alkoholens fall även brottsbekämpning talar för ett vidmakthållande av svenska alkohol- och tobaksskatter. Utskottet instämmer i detta och då det är i överensstämmelse med den förda alkoholpolitiken ser utskottet inte skäl för att ställa sig bakom ett tillkännagivande i frågan.

Utskottet avstyrker samtliga ovan behandlade motioner.

Beskattning av alkoholisk och söt cider

I budgetpropositionen för 2006 anförde 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. Regeringen gjorde, liksom utredningen, bedömningen att den ytterligare skatten sammantaget bör överstiga den nuvarande spritskatten per liter ren alkohol med 20 % och betalas till förmån för alkoholförebyggande åtgärder. Regeringen avsåg att under våren 2006 återkomma till riksdagen med ett lagförslag. Så har emellertid inte skett.

Frågan om alkoholisk har vid flera tidigare tillfällen behandlats av utskottet (bet. 2007/08:SkU25, yttr. 2007/08:SkU1y s. 76 och bet. 2007/08:SkU17). Utskottet förväntar sig att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett lagförslag om ytterligare beskattning av alkoholisk och cider. Frågan om hur de beskattningsbara dryckerna ska definieras har dock visat sig oväntat komplicerad då den spritbaserade alkoholsken redan är beskattad enligt den högsta spritskattesatsen. Utskottet har tidigare förklarat sig ha förståelse för frågans komplexitet och var därmed inte berett att ställa sig bakom något riksdagsinitiativ i frågan.

Utskottet vidhåller sin inställning och avstyrker motionerna So516 yrkande 5 och So561 yrkande 1.

Beskattning av öl

Skattesänkningar på enbart öl är problematiskt av EU-skäl eftersom balansen i förhållande till skatten på vin då rubbas. Utskottet har tidigare avstyrkt motioner om sänkt skatt på öl, vilket följts av riksdagen (senast i bet. 2007/08:SkU25, se även bet. 2005/06:SkU22). Den svenska skatten på vin sänktes efter beslut av riksdagen den 1 december 2001 (bet. 2001/02:SkU2). Sänkningen beslutades för att tillgodose krav från kommissionen på Sverige om viss utjämning av skatterna på öl och vin. Skatten på vin har ytterligare sänkts från årsskiftet 2008, och skatten på öl höjdes samtidigt. Detta motiverades bl.a. av gällande EG-bestämmelser.

Enligt kommissionen åsidosatte Sverige sina skyldigheter enligt artikel 90 i fördraget genom att tillämpa skatter som indirekt skyddar handeln med öl och missgynnar varor från andra länder. Kommissionen stämde därför Sverige inför EG-domstolen för fördragsbrott (mål C-167/05). Generaladvokaten föreslog i ett yttrande den 18 juli 2007 att domstolen skulle bifalla kommissionens talan. Den 8 april 2008 meddelade EG-domstolen dom i målet. EG-domstolens slutsats var att kommissionen inte bevisat att skillnaden mellan priset på starköl respektive på vin, som konkurrerar med ölet, var så stor att skillnaden i punktskatt som påfördes dessa varor i Sve-

rige kan påverka konsumenternas beteende. Domstolen ansåg således att den högre skatten på vin inte kan påverka den aktuella marknaden och att den därmed inte kan skydda det svenska ölet indirekt.

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa nedsatta skattesatser på öl bryggt av oberoende små bryggerier (rådets direktiv 92/83/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol). Utskottet anser, mot bakgrund av den restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning.

Utskottet avstyrker motionerna Sk453 och Sk408.

Tobaksbeskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en ändring av tobaksbeskattningen och begäran om tillkännagivande av behovet av höga tobaksskatter.

Bakgrund

EG-reglerna på tobaksskatteområdet innebär bl.a. att punktskatt ska tas ut på cigaretter dels med en skatt per styck, dels med en proportionell skatt som beräknas på det högsta detaljhandelspriset på cigaretter. Punktskatten på cigaretter ska vara minst 57 % av detaljhandelspriset på cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin. EG-reglerna ger möjlighet att tillämpa en särskild nivå för s.k. lågpriscigaretter, dvs. för sådana cigaretter som säljs till ett lägre pris än detaljhandelspriset på cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin. Detta innebär att som mest får det skattebelopp som tas ut för cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin tas ut för cigaretter som har ett lägre detaljhandelspris än dessa.

Kommissionen lämnade den 16 juli 2008 en rapport till rådet och Europaparlamentet angående funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på tobaksskatteområdet. Med anledning av sin granskning föreslår kommissionen ändringar av gemenskapens nuvarande lagstiftning på tobaksskatteområdet. Det föreslås att ett minsta skattebelopp och en lägsta skattnivå bör fastställas för alla cigaretter som säljs i EU, för att ta itu med hälsoriskerna för alla cigarettklasser. Minimiskatten på cigaretter föreslås bli höjd för att bidra till minskad tobakskonsumtion under de kommande fem åren. Förslaget ger medlemsstaterna större flexibilitet att tillämpa särskild skatt och att ta ut minimipunktskatt på cigaretter för att uppnå hälsomålen. Vidare föreslås att minimiskatterna och strukturerna för finskuren tobak avsedd för rullning av cigaretter anpassas till skattesatserna och

strukturerna för cigaretter för att motverka att cigaretterna ersätts med finskuren tobak. Minimiskatterna på cigarrer, cigariller och rökto bak föreslås räknas upp med hänsyn till inflationen under perioden 2003–2007.

Direktivändringsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010. För de nya medlemsstater som har beviljats övergångsperioder för att uppfylla gällande minimiskatt på cigaretter, förlängs tidsfristen för införlivande av den höjda minimiskatten på cigaretter med ett eller två år beroende på de för närvarande återstående övergångsperioderna.

Sverige utnyttjar sedan den 1 mars 2003 möjligheten att ha en särskild minimipunktskatt på lågpriscigaretter. Denna minimiskatt tas sedan den 1 januari 2006 ut med 100 % av skatten på cigaretter i den mest efterfrågade priskategorin. Minimiskatten för 2009 har fastställts till 1 kr och 27 öre.

Skatten på rökto bak (rullto bak och pipto bak) höjdes från 975 kr per kilo till 1 560 kr per kilo fr.o.m. den 1 januari 2008. Skatten på snus höjdes fr.o.m. samma tidpunkt från 243 kr per kilo till 336 kr per kilo (prop. 2007/08:11, bet. 2008/07:SkU17, rskr. 2007/08:89).

Motsvarande höjning av beskattningen har även skett beträffande cigaretter och rökto bak som, utöver vissa mängder, beskattas vid införsel till Sverige från vissa nya medlemsstater enligt bestämmelserna i lagen (2004:228) om beskattning av viss privatinförsel av tobaksvaror. Samma höjning har även gjorts av skatt som tas ut på tobaksvaror som förs in vid privatimport från tredjeland.

Motionerna

I motion Sk468 av Mats G Nilsson (m) föreslås att medicinska riktlinjer tas fram som vägledning för tobaksbeskattningen. Expertis bör ges uppdraget att ta fram medicinska riktlinjer som bedömer de olika tobaksslagens skadeverkningar och värdkostnader. Farligare tobak ska leda till en högre beskattning och mindre skadlig tobak ska beskattas lägre.

Jan Lindholm m.fl. (mp) föreslår i motion So497 yrkande 13 att skattesatserna på tobaksvaror höjs. Åtgärder mot tobaksbruk är bland de mest kostnadseffektiva åtgärder som finns för att förbättra folkhälsan. Beräkningar visar att kostnaden för tobak är 26 miljarder kronor per år i produktionsbortfall och sjukvårdskostnader.

Utskottets ställningstagande

Skatten på tobak höjdes fr.o.m. den 1 januari 2008. Utskottet ansåg, i likhet med regeringen, att det var skäligt att höja skatten på tobak som ett bidrag till finansieringen av jobbskatteavdraget och vissa andra skattesänkningar. Även folkhälsoskäl talade enligt utskottets uppfattning för höjd skatt på tobak (bet. 2007/08:SkU17). Utskottet ser i nuläget inte skäl för att höja tobaksskatten ytterligare. Inte heller anser utskottet det befogat att initiera en översyn av tobaksbeskattningen. Utskottet avstyrker motionerna.

Införsel av alkohol och tobak

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om tillkännagivande av att regeringen inom EU ska arbeta för sänkta införselkvoter, att Sverige tillsammans med andra berörda EU-länder ska ta initiativ till en översyn av bestämmelserna om införsel, att Sverige ensidigt ska återinföra de införselregler som gällde för alkohol före Sveriges inträde i EU och att alkoholens allvarliga hot mot folkhälsan ska användas som argument i fall Sveriges beslut om införselbegränsning skulle ifrågasättas.

Jämför reservation 12 (mp).

Bakgrund

Alkoholvaror som förvärvas av en enskild person för dennes eller familjens eget bruk och transporteras av den enskilde själv beskattas i inköpslandet. Detta följer av bestämmelserna i rådets direktiv 92/12/EEG om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor, det s.k. cirkulationsdirektivet. Att bestämmelserna innebär att det bara är varor som förs in för eget personligt bruk, där transporten sköts av köparen personligen, som är befriad från punktskatt i hemlandet har klargjorts genom EG-domstolens dom i det s.k. Joustramålet den 23 november 2006 (mål C-5/05).

En privatperson har således rätt att föra in alkoholdrycker, avsedda för eget personligt bruk och inköpta i en annan medlemsstat, till Sverige utan att någon ytterligare punktskatt tas ut här. För att avgöra om det är fråga om införsel för personligt eller kommersiellt ändamål ska enligt EG:s regler bl.a. mängden varor beaktas. Medlemsstaterna får använda sig av s.k. indikativa nivåer till ledning för bedömningen av 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 nuvarande indikativa nivåerna är alltså inte tillåtna kvoter för privatinförsel utan ett hjälpmedel till ledning för att avgöra om införsel är privat eller kommersiell och därmed i vilken medlemsstat beskattning ska ske. Det innebär att om en tullmyndighet fastställer att införsel av mindre kvantiteter är avsedd för kommersiella ändamål ska beskattning ske i införsellandet.

Enligt alkohollagen var det tidigare inte tillåtet för en enskild person att köpa spritdrycker, vin eller starköl utomlands och föra in dryckerna genom anlåtande av transportör. Sedan några personer, Rosengren m.fl., 2001 hade beställt vin från Spanien, huvudsakligen via Internet, och låtit föra in det med hjälp av en särskilt anlätad transportör, beslagtogs vinet av Tullverket och varorna förklarades förverkade genom beslut av såväl tingsrätt som hovrätt. Hovrättens dom överklagades till Högsta domstolen, som

beslöt inhämta ett yttrande. EG-domstolen meddelade dom i målet den 5 juni 2007, mål C-170/04 (det s.k. fallet Rosengren). Domstolens slutsats blev att det ifrågavarande förbudet mot privatinförsel utgjorde en kvantitativ importrestriktion i den mening som avses i artikel 28 i EG-fördraget. Vidare kunde det enligt domstolen inte anses grundat på hänsyn till intresset av att skydda människors hälsa och liv enligt artikel 30 i fördraget, eftersom det inte var ändamålsenligt för att uppnå syftet att begränsa alkoholkonsumtionen och inte stod i proportion till syftet att skydda ungdomar mot alkoholkonsumtionens skadeverkningar. Högsta domstolen meddelade dom i målet den 4 december 2007 och hävde förverkandet av tidigare beslagttaget vin.

Med anledning av EG-domstolens dom i fallet Rosengren infördes fr.o.m. den 1 juli 2008 vissa anpassningar av alkohollagen (1994:1738) till EG-rätten. Ändringarna innebär bl.a. att spritdrycker, vin och starköl får föras in till Sverige från ett annat EG-land av en enskild person som har fyllt 20 år, genom yrkesmässig befördran eller annan oberoende mellanhand om dryckerna är avsedda för den enskildes eller dennes familjs personliga bruk.

I syfte att säkerställa identifikationen av skattskyldiga beställare av punktskattepliktiga varor som beskattas i ett annat EG-land tydliggjordes fr.o.m. den 1 januari 2009 skyldigheten för föraren att medföra förenklat ledsagardokument. För det fall att denna skyldighet inte iaktas ska föraren påföras transporttillägg. Syftet är att underlätta för Tullverket att utreda och kontrollera skattskyldig beställare (prop. 2008/09:48, bet. 2008/09:SkU14, rskr. 2008/09:110).

Motionerna

I motion So317 av Anita Brodén och Christer Winbäck (fp) föreslås i yrkande 1 att Sverige i EU-arbetet görs ytterligare ansträngningar för att nå acceptans för en restriktiv alkoholpolitik genom att föra in folkhälsoaspekten och verka för att införselkvoterna mellan länderna i EU sänks till en nivå som anses rimlig för privat bruk.

Désirée Pethrus Engström (kd) begär i motion So569 yrkande 4 att Sverige inom EU ska verka för att införselkvoterna för alkohol minskas.

I motion So336 av Eva-Lena Jansson (s) föreslås i yrkande 1 att Sverige inom EU ska verka för sänkta införselregler vad gäller alkohol och tobak. I samband med Sveriges ordförandeskap bör regeringen ta initiativ till att frågan om alkohol, tobak och folkhälsa kommer upp på den officiella dagordningen.

Jan Lindholm och Gunvor G Ericson (mp) begär i motion So470 yrkande 1 att Sverige snarast ensidigt ska återinföra införselregler för alkohol på den nivå som gällde före det svenska EU-medlemskapet för att skydda folkhälsan. I samma motion, yrkande 2, begärs ett tillkännagivande

om att alkoholens allvarliga hot mot folkhälsan ska användas som huvudsakligt argument för det fall att Sveriges beslut om införselbegränsning skulle ifrågasättas.

I motion So516 av Agneta Lundberg m.fl. (s, v, mp, kd) föreslås i yrkande 7 att Sverige inom EU, tillsammans med andra berörda länder, med anledning av alkoholens skadeverkningar ska ta initiativ till att se över reglerna för införsel av alkoholdrycker utifrån folkhälsosynpunkt. Syftet med översynen ska vara att drastiskt minska införseln av alkohol.

Utskottets ställningstagande

I svar på skriftliga frågor angående sänkning av införselkvoter har finansminister Anders Borg den 26 november 2008 (fr. 2008/09:284 och 2008/09:288) uppgett bl.a. att frågan om de indikativa nivåerna för privat införsel av framför allt alkoholvaror är en viktig fråga och att Sverige i arbetet med att ta fram ett nytt cirkulationsdirektiv vid flera tillfällen framfört att de indikativa nivåerna för alkohol borde vara lägre. Diskussionerna har emellertid enligt finansministern lett till att dagens indikativa nivåer kvarstår oförändrade i det förslag som rådet ska ta ställning till. Regeringen arbetar emellertid enligt Anders Borg vidare med frågan genom att söka allianser och utveckla samarbete med andra länder där gränshandeln innebär stora problem.

I regeringens budgetförslag för 2009, som utskottet ställt sig bakom, anges särskilt att Tullverket ska prioritera bl.a. insatser mot storskalig eller frekvent illegal införsel av alkohol och tobak samt insatser mot den ekonomiska och organiserade brottsligheten (yttr. 2008/09:SkU1y s. 87 f.).

Utskottet har förståelse för uppfattningen att de gällande indikativa nivåerna för privatinförsel är väl höga för svenska förhållanden. Sverige har tillsammans med övriga nordiska länder tidigare verkat inom EU för en halvering av referensnivåerna och ansett att dessa bör ses som en maximi-gräns för privat införsel. Utskottet anser att det är bekymmersamt att både kommissionen och övriga medlemsstater ställt sig avvisande till den nordiska ståndpunkten. Utskottet har även anfört att det är viktigt att få till stånd en bredare debatt om alkoholpolitiken och alkoholbeskattningen där folkhälsoaspekten får en större tyngd och att utskottet förutsätter att regeringen i detta sammanhang tar upp frågan om sänkning av de indikativa nivåerna inom EU (bet. 2005/06:SkU22). Utskottet anser därmed inte att något riksdagsuttalande är motiverat med anledning av motionerna So317 yrkande 1, So336 yrkande 1 och So569 yrkande 4. Utskottet anser inte att det i dagsläget föreligger skäl att ställa sig bakom ett tillkännagivande om att Sverige tillsammans med andra länder ska ta initiativ till att se över reglerna för införsel utifrån folkhälsosynpunkt. Motion So516 yrkande 7 avstyrks därmed.

Utskottet har tidigare, senast i samband med behandling av allmänna motioner från 2007, ställt sig avvisande till förslag som innebär att Sverige ensidigt och i strid med de regler som gäller på området ska besluta om skärpta införselregler (bet. 2007/08:SkU25). Utskottet finner inte anledning att ompröva detta ställningstagande och avstyrker därmed motion So470 yrkandena 1 och 2.

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

Illegal gränshandel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om tillkännagivande av att metoder och tidsplan för att minska den illegala andelen av alkoholkonsumtionen bör ses över samt tillkännagivande av att Tullverket behöver resurser för att utveckla och fördjupa arbetet med att bekämpa den illegala gränshandeln med alkoholdrycker.

Bakgrund

En arbetsgrupp inom Tullverket avlämnade den 29 januari 2008 rapporten Åtgärder för verksamhetsutveckling med en budget i balans. Arbetsgruppen föreslog bl.a. att en ny enhet inrättas med funktioner för nationell styrning och samordning av brottsbekämpningens operativa verksamhet. Detta föreslås i syfte att uppnå en mer effektiv styrning och samordning av Tullverkets kontrollerande och brottsbekämpande verksamhet. Vidare föreslås att Brottsbekämpning och Effektiv handel i samverkan ska integrera underrättelse- och riskanalysverksamheten för att möjliggöra gemensamt stöd och styrning av Tullverkets förebyggande, brottsbekämpande och kontrollerande verksamhet. I rapporten konstateras att Tullverket har ett strukturellt underskott, och arbetsgruppen föreslår en rad åtgärder för att komma till rätta med detta problem. Med arbetsgruppens förslag skulle antalet anställda att minska med ca 300 personer.

I tilläggsbudgeten för 2008 föreslog regeringen att riksdagen skulle öka anslaget till Tullverket med 50 miljoner kronor. Regeringen anförde att Tullverket behövde tillföras mer resurser för att möjliggöra en fortsatt utveckling av nya och effektivare arbetsmetoder för verkets båda huvudprocesser Effektiv handel respektive Brottsbekämpning. Tullverket måste utveckla sin styrning och samordning både inom och mellan dessa huvudprocesser. Vidare måste Tullverket utveckla effektivare metoder för att bekämpa smuggling av narkotika, alkohol och tobak liksom annan gränsöverskridande brottslighet. Lika viktigt är det att effektivisera tullhanteringen för att förbättra servicen till de företag som verkar i det legitima

handelsflödet. Utskottet tillstyrkte i ett yttrande till finansutskottet regeringens förslag, och förslaget antogs av riksdagen (prop. 2007/08:99, ytr. 2007/08:SkU7y, bet. 2007/08:FiU21, rskr. 2007/08:262).

Tullverket har genom ett pressmeddelande den 28 april 2008 klargjort att förutsättningarna för arbetsgruppens förslag numera förändrats. Bland annat har tilläggsanslaget om 50 miljoner kronor för 2008 medfört att Tullverket bedömer att det fortsatta förändringsarbetet i största möjliga utsträckning ska kunna ske utan uppsägningar. Arbetet med att utveckla och styra om verksamheten går vidare. Tullverket arbetar nu till stor del efter de riktlinjer som arbetsgruppen lade fram.

Motionerna

I motion Sk500 av Margareta Cederfelt och Hans Rothenberg (m) föreslås att metoder och tidsplan för att minska den illegala andelen av alkoholkonsumtionen ses över. För att den svenska alkoholpolitiken ska ha någon reell effekt är det angeläget att göra den illegala sektorns andel mindre attraktiv. Samtidigt bör även möjligheten till att avskaffa Systembolaget ses över.

Kent Härstedt m.fl. (s) föreslår i motion So561 yrkande 3 ett tillkännagivande med innebörden att Tullverket behöver resurser för att kunna utveckla och fördjupa arbetet med att bekämpa den illegala gränshandeln med alkoholdrycker. Den illegala införseln är betydande, och Tullverket konstaterar att införseln har stor påverkan på annan brottslighet i Sverige, särskilt i ungdomsmiljöer och i samband med våldsbrott.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i samband med budgetbehandlingen för 2009 ställt sig bakom de mål och den verksamhetsinriktning som regeringen angett för Tullverket, bl.a. att den högst prioriterade uppgiften för den brottsbekämpande verksamheten även fortsättningsvis ska vara att förhindra införsel av narkotika i Sverige. Tullverket ska dessutom prioritera arbetet avseende organiserad brottslighet och storskalig brottslighet samt ekonomisk brottslighet. Myndigheten ska också prioritera arbetet avseende storskalig och frekvent illegal införsel av alkohol och tobak. Enligt utskottets uppfattning är verksamhetsinriktningen och målet för Tullverkets arbete väl formulerat och strävan är bl.a. att minska den illegala införseln av alkohol. Utskottet finner därför inte skäl att ställa sig bakom ett sådant tillkännagivande som efterfrågas i motion Sk500 och avstyrker därmed motionen.

Utskottet har vid sin beredning av Tullverkets anslag för 2008, i anslutning till de förändringar på alkoholskatteområdet som då aviserades, framhållit att förändringarna bör följas upp, och vid behov bör en resursförstärkning till bl.a. Tullverket aktualiseras. Utskottet anser att det är angeläget att Tullverket har resurser att förhindra storskalig och frekvent illegal införsel av alkohol och tobak. Tullverkets anslag har ökats

med 50 miljoner kronor 2009 och ska ökas med samma belopp 2010 och 2011. Anslagsförstärkningen syftar till att möjliggöra en fortsatt utveckling av nya och effektivare arbetsmetoder för Tullverkets båda huvudprocesser Effektiv handel och Brottsbekämpning (yttr. 2008/09:SkU1y). Utskottet anser att Tullverket genom medelstillelningen tillförts tillräckliga resurser för att bedriva ett effektivt arbete och ser inte skäl att initiera ett tillkännagivande av den innebörd som begärs i motion So561 yrkande 3. Motionen avstyrks följaktligen.

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. **Energibeskattnig, punkt 1 (s)**

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Christin Hagberg (s), Britta Rådström (s), Hans Olsson (s) och Birgitta Eriksson (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 motion 2008/09:Sk501 yrkande 3 och avslår motionerna 2008/09:Sk257, 2008/09:Sk287, 2008/09:Sk400 yrkandena 1 och 3, 2008/09:Sk471, 2008/09:Sk477, 2008/09:T9 yrkande 1, 2008/09:T10 yrkande 9, 2008/09:T206 yrkande 5, 2008/09:MJ459 yrkande 24, 2008/09:N238 och 2008/09:N375 yrkande 7.

Ställningstagande

Olika instrument kan användas för miljöstyrning. En förutsättningslös prövning av vilket styrmedel som framstår som mest effektivt måste ske från fall till fall. Ibland är det effektivast med ekonomiska stimulanser för bestämda åtgärder, i andra fall med åtgärder på skatteområdet. Det kan handla om reducerade skatter för miljövänlig verksamhet eller höjda skatter för miljöskadlig verksamhet. De skatter som ligger närmast till hands att använda för miljöstyrningen är punktskatterna. Alla styrmedel bör dock användas så att den samlade effekten blir den avsedda.

Höga skatter på energi, drivmedel och transporter påverkar företagande och konkurrens. Ibland kan höga miljöskatter bli kontraproduktiva ur miljöhänseende om de leder till att produktion förläggs till länder där mindre miljövänlig produktion tillåts. Det är viktigt att utveckla det internationella skattesamarbetet och beakta konsekvenserna av punktskatter och tullsatter.

Utgångspunkten för de skatteförändringar på miljöområdet som måste genomföras för att uppnå det svenska klimatmålet till 2020 är att införa mekanismer som gör det mer lönsamt att göra rätt klimat- och miljöval. Med ökad rörlighet av varor och människor följer mer av transporter, vilka innebär ökad bränsleförbrukning och utsläpp. Detta innebär en stor utmaning från miljösynpunkt. Det behövs stora investeringar i främst spår-

bunden trafik men också i vägar. Glesbygdens villkor med färre människor och längre transportsträckor måste ges särskild uppmärksamhet. Bland annat måste reseavdraget ses över.

Som föreslås i motion Sk501 är det också angeläget att en miljöskatt införs fr.o.m. 2010 på fluorerande gaser som används i stora kyl- och frysanläggningar och luftkonditioneringsanläggningars köldmedium. Även införandet av en kilometerskatt bör övervägas.

2. Energibesättning, punkt 1 (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T9 yrkande 1, 2008/09:MJ459 yrkande 24 och 2008/09:N375 yrkande 7 och avslår motionerna 2008/09:Sk257, 2008/09:Sk287, 2008/09:Sk400 yrkandena 1 och 3, 2008/09:Sk471, 2008/09:Sk477, 2008/09:Sk501 yrkande 3, 2008/09:T10 yrkande 9, 2008/09:T206 yrkande 5 och 2008/09:N238.

Ställningstagande

Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen ökat kraftigt under senare år och där prognosen visar på en fortsatt kraftig ökning. Transportsektorn måste omedelbart påbörja en omställning till ett ekologiskt hållbart transportsystem. För att nå de övergripande miljömålen kan inte infrastrukturinvesteringar ensamma bidra till måluppfyllelse. Lika viktigt är politiska beslut inom lagstiftning och utformandet av ekonomiska styrmedel, som skatter. Olika miljö- och klimatskatter bör införas inom trafikområdet i syfte att minska utsläppen av växthusgaser. I Vänsterpartiets motion T9 lämnas en rad konkreta förslag för att uppnå detta syfte; bl.a. föreslås höjda skatter på bensin och diesel och införande av kilometerskatt på tunga fordon. Även skatteförmåner, t.ex. i form av skattefrihet för fria resor i kollektivtrafik vilka ges som en löneförmån, ingår bland våra många förslag.

Enligt Vänsterpartiets uppfattning är skatter och avgifter effektivare styrmedel än handel med utsläppsrätter för att minska utsläppen. En koldioxidskatt på EU-nivå och helst på global nivå är därför att föredra framför ett system med handel med utsläppsrätter. En av riskerna med EU:s handelssystem är att nationella åtgärder som koldioxidskatter eller avgifter på flygresor avskaffas för de sektorer som är inne i handelssystemet, innan handelssystemet har kunnat påvisa några minskade utsläpp eller att syste-

met över huvud taget fungerar. Vänsterpartiet ställer sig vidare kritiskt till att införa nya sektorer, som transporter, i det nuvarande handelssystemet, eftersom detta minskar incitamenten för teknikutveckling.

Det är rimligt att EU:s handelssystem utformas så att det leder till att utsläppsminskningarna inom systemet motsvarar EU:s klimatmål. Regeringen bör agera för att 40-procentiga minskningar av utsläppen inom handelssystemet sker till 2020.

När det gäller energitorv stöder vi yrkandet i motion N375 att torvbränsle inte bör åtnjuta skattebefrielse vad gäller koldioxid. Torvbrytningen står i stark konflikt med klimatmål och naturvårdsmål. Brytningen är inte försvarbar med tanke på den marginella energi den bidrar med.

3. Energibesättning, punkt 1 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T10 yrkande 9, 2008/09:T206 yrkande 5 och 2008/09:N375 yrkande 7 och avslår motionerna 2008/09:Sk257, 2008/09:Sk287, 2008/09:Sk400 yrkandena 1 och 3, 2008/09:Sk471, 2008/09:Sk477, 2008/09:Sk501 yrkande 3, 2008/09:T9 yrkande 1, 2008/09:MJ459 yrkande 24 och 2008/09:N238.

Ställningstagande

Forskning har visat att bensinskatten är det enskilt viktigaste styrmedlet hittills för att minska klimatpåverkan. Världens utsläpp av koldioxid är ca 5 % lägre tack vare Europas bensinskatter, jämfört med vad som skulle ha varit fallet utan dem. Av totalt sex miljarder ton kol i världen kommer 1,13 miljarder ton från OECD-ländernas transportsystem. Om alla OECD-länder hade haft USA:s bensinpriser skulle dessa utsläpp ha varit 1,5 miljarder ton. Om Europas skattenivåer hade varit normen skulle utsläppen ha varit mycket lägre i dag och legat på 0,72 miljarder ton. Sika beräknar att koldioxidskatten skulle behöva höjas till en nivå som ger ett bensinpris på ungefär 27,50 kr per liter för att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp med 20 % till 2020 i förhållande till 1990 års nivå.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en beskattning av koldioxid som leder till att de klimatpolitiska målen nås. De myndigheter som har att övervaka klimatmålen bör ges ett uppdrag att löpande årligen inkomma med underlag som utvärderar de ekonomiska styrmedel som syftar till att nå klimatmålen och föreslå justeringar i nivå med dessa och eventuellt nya åtgärder om målen inte ser ut att nås. När skattenivåer förändras måste andra hänsyn också tas, men en uppföljning enligt ovan

utgör ett bra beslutsunderlag för riksdagen och möjliggör större målpuppfyllelse. En sådan process ger också tydliga signaler om allvaret i klimatambitionerna till marknadens aktörer, vilket minskar osäkerheten i klimatinvesteringar. Dessutom blir det tydligt att de skattenivåer som sätts är nödvändiga för att nå utsläppsmålen. Paralleller kan t.ex. dras till den penningpolitiska regimens ramverk och det finanspolitiska ramverket och de uppföljningsprocesser som genomförs på dessa områden.

Miljöpartiet delar uppfattningen att energitorv i allt väsentligt är likställt med fossila bränslen och inte kan ses som en förnybar resurs. Torv bör därför inte vara befriat från koldioxidskatt.

4. Alternativa drivmedel, punkt 3 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion 2008/09:Sk506 och avslår motionerna 2008/09:Sk276, 2008/09:Sk393, 2008/09:Sk420 och 2008/09:Sk489.

Ställningstagande

Oljepalmer odlas i dag framför allt i Malaysia och Indonesien som tillsammans står för över 80 % av den samlade produktionen av palmolja. Oljan används över hela världen, i Europa främst inom livsmedelsindustrin och den kemitekniska industrin.

Efterfrågan på palmolja har ökat i en sådan takt att stora ekologiska värden har gått förlorade i jakten på nya odlingsmarker. Skogsbränder, illegala avverkningar och vattenföroreningar är bara några exempel på negativa effekter som odlingarna förknippas med. I och med avskogningen följer även enorma utsläpp av växthusgaser.

Sedan 2004 är biodrivmedel skattebefriade i Sverige, detta för att underlätta en bred introduktion. Det är olyckligt om vi i Sverige försöker minska våra utsläpp av koldioxid genom att subventionera ett bränsle som har tydliga kopplingar till miljöförstöring i Sydostasien. Dessutom riskerar skattebefrielsen att få den effekten att Sverige, som är först i Europa med att använda det palmoljebaserade bränslet storskaligt, nu kommer att ge starka signaler till övriga länder om att vi betraktar palmolja som en acceptabel lösning att nå uppsatta mål om procentuell användning av biodrivmedel.

Motsvarande problemställningar lyftes fram i en motion under föregående riksdagsår. Med hänvisning till det då pågående arbetet med Klimatberedningen avslögs motionen. Klimatberedningen överlämnade sitt

betänkande våren 2008. Problemen med palmolja har inte specifikt berörts av beredningen. Med anledning av det ovannämnda, och i avvaktan på europeiska riktlinjer för vilka biobränslen som från miljösynpunkt ska kunna accepteras i framtiden, är det vår uppfattning att palmolja som används till drivmedel inte ska få fortsatt skattebefrielse. Vidare bör tydliga miljökrav ställas på produktionen av biobränslen. Regeringen bör även utreda andra möjligheter att komma till rätta med de miljöproblem palmoljeproduktion ger upphov till, vilket ytterst kan innebära att utreda möjligheten till och effekterna av ett eventuellt importförbud av palmolja.

5. Fordonsskatt, punkt 4 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T206 yrkande 38 och avslår motionerna 2008/09:Sk224, 2008/09:Sk228, 2008/09:Sk253, 2008/09:Sk323, 2008/09:Sk350, 2008/09:Sk411, 2008/09:Sk414 och 2008/09:Sk473.

Ställningstagande

Trots att klimatpåverkan från kollektivtrafiken redan är låg kan den minska ytterligare. En differentierad fordonsskatt för bussar som stimulerar energieffektiva och rena fordon är ett sätt att driva på denna utveckling. Regeringen bör därför utreda och ta fram förslag om en sådan differentierad fordonsskatt.

6. Kilometerskatt för lastfordon, punkt 6 (s, v, mp)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Christin Hagberg (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s) och Birgitta Eriksson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2008/09:T8 yrkande 16, 2008/09:T10 yrkande 8, 2008/09:T382 yrkande 1, 2008/09:T503 yrkande 3 och 2008/09:MJ459 yrkande 11 och avslår motionerna 2008/09:Sk352 yrkande 5 och 2008/09:Sk419.

Ställningstagande

Det ekonomiska styrmedel som har uppmärksammats av bl.a. Klimatberedningen för att styra över godstransporter från väg till järnväg är införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter. Klimatberedningen föreslog att en sådan skatt ska införas senast år 2011. Regeringen har än så länge inte presenterat något sådant förslag. Regeringens brist på konkreta initiativ visar återigen att man saknar en politik för att minska utsläppen från transportsektorn.

Det bör övervägas hur en kilometerskatt ska införas i Sverige. En kilometerskatt rätt genomförd bör kunna öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller samt utsläpp av partiklar, kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid, särskilt om införandet kombineras med satsningar på att bygga ut kapaciteten för godstransporter till sjöss och på järnväg.

Skatten bidrar också till konkurrensneutralitet mellan svenska åkerier och de utländskare åkerier som i dag står för 40 % av trafikarbetet i Sverige. När skatten utformas bör särskild hänsyn tas till transporter inom skogsnäringen som saknar alternativ till transport på väg.

EU har föreslagit att lastbilstransporternas prissättning i högre grad ska spegla dess kostnader och att detta kan göras genom exempelvis kilometerskatt. Ett flertal länder in EU har infört eller beslutat att införa sådana system. Bland dessa finns Tyskland, Schweiz, Tjeckien, Österrike, Nederländerna, Frankrike och Storbritannien.

7. Skatt på flygbränsle, punkt 7 (v, mp)

av Marie Engström (v) och Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:T206 yrkandena 9–11 och 2008/09:MJ459 yrkande 18.

Ställningstagande

Trots att flyget är ett av de transportmedel som har högst klimatpåverkan har flyget ingen bränslebeskattning över huvud taget. Skattebefrielsen är en subvention till flyget på cirka fem miljarder kronor per år bara i Sverige.

Sverige skulle redan i dag kunna införa en koldioxidbeskattning för inrikesflyget. Ett förslag till flygskatt arbetades fram av den förra regeringen i samarbete med Miljöpartiet och Vänsterpartiet, men förkastades av den nya regeringen.

Det är givetvis viktigt att också sträva efter att de olika transportslagen internationellt står för sina miljökostnader. Internationella Chicagokonventionen från 1944 hindrar beskattning av flygbränsle och förhindrar därmed en miljöanpassad utveckling. Konventionen hindrar undertecknande stater att beskatta bränsle som redan befinner sig ombord på annat lands flygplan som flyger till eller från avtalsslutande stat eller genom dess luftrum. Denna överenskommelse har sedan lett till att skattebefrielsen på bränsle har skrivits in i olika bilaterala avtal. Det betyder ofta att staterna förbinder sig att inte påföra skatt på in- eller utförsel av bränsle, och även att tankning av bränsle är befriat från skatter eller avgifter. Systemet är en förlegat och bör omgående förändras. En klimatskatt på flyget är av största vikt. Sverige bör kraftfullt agera för att EU driver på ICAO (International Civil Aviation Organization) för att flygtrafiken internationellt ska bekosta sin miljöpåverkan genom att göra beskattning av flygbränsle möjligt.

Avgörande är emellertid att den internationella flygtrafiken i framtiden, till skillnad från vad som nu är fallet, regleras i internationella klimatavtal. Vi anser att Sverige i internationella sammanhang aktivt ska agera både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i det klimatavtal som ska efterfölja Kyotoprotokollet efter 2012.

8. Sjöfart – beskattning av fartygsbränsle och kilometerskatt, punkt 8 (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna 2008/09: MJ457 yrkandena 15 och 16 samt 2008/09: MJ459 yrkandena 9 och 35 samt avslår motion 2008/09: Sk448.

Ställningstagande

Beskattning av fartygsbränsle

En viktig orsak till den legala utfiskningen i EU:s hav är att subventioner till yrkesfisket hållit en alltför stor fiskeflotta verksam. Hade subventionerna inte funnits hade fiskeflottan anpassat sig själv till resursen, dvs. till fisken. Det är inte rimligt att skattemedel ska subventionera bränslen som både leder till utfiskning och ökade utsläpp av växthusgaser.

EU:s skattebefrielse på bränsle har haft en avgörande del i utfiskningen av haven. Forskare vid Institutet för mat och bioteknik (SIK) visade år 2007 att det i genomsnitt går åt 8 liter diesel för att fånga ett kilo svensk havskräfta, en ekvation som inte skulle gå ihop om inte bränslet var sub-

ventionerat. Av klimatskäl är detta förkastligt då trålning efter havskräfta orsakar rekordstora utsläpp av växthusgaser för varje ton havskräfta, mer än dubbelt så mycket som biff.

Enligt EU:s energiskattedirektiv ska medlemsstaterna bevilja skattebefrielse för bränsle för fiskefartyg på gemenskapens vatten. Direktivet medger visst utrymme för nationella undantag och variationer, men alla fiskenationer runt Östersjön har någon form av skattebefrielse för bränsle avsett för fiskefartyg. Enligt Isabella Lövins uppgifter i boken Tyst hav får yrkesfisket 330 miljoner kronor per år i skattesubvention av bränsle.

Vi uppmanar regeringen att agera för att EU:s energiskattedirektiv skrivs om så att skattesubventionerna till EU:s fiskeflottas fossila bränslen upphör. Sverige bör utnyttja undantaget i direktivet för att nationellt fasa ut denna subvention.

En kilometerskatt för sjöfart

Ett stort transportarbete utförs via sjöfart, och det är nödvändigt att förbättra sjöfartens negativa inverkan på havsmiljön. Sjöfartens utsläpp till luften uppmärksammas alltmer då den internationella sjöfartens utsläpp av svaveldioxid har ökat. Om inga åtgärder sätts in uppskattas utsläppen från sjöfarten snart bli den största källan till svavelföreningar i Europas luft. Förklaringen är att trafiken till sjöss vuxit och att den inte har haft lika hårda miljökrav på sig som övrig trafik. För Sveriges del beräknas ca 15 % av svavel- och kväveoxiderna komma från den internationella sjöfarten.

Det är nödvändigt att reglera svavelhalten inom IMO (FN:s sjöfartsorgan), men det är en långsam process. European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsföreningen har lämnat ett förslag på hur man skulle kunna införa en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön. Vi ser det som ett intressant förslag till hur man på ett snabbare sätt kan internalisera sjöfartens kostnader för miljöpåverkan och därmed minska de luftförorenande utsläppen. Förslaget behöver analyseras vidare, och det är väsentligt att det genomförs av alla länder runt Östersjön. Vi har föreslagit detta i riksdagen tidigare och föreslår ännu en gång att regeringen utreder hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön ska kunna införas.

9. Sjöfart – beskattning av fartygsbränsle och kilometerskatt, punkt 8 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 2008/09:Sk448 och avslår motionerna 2008/09:MJ457 yrkandena 15 och 16 samt 2008/09:MJ459 yrkandena 9 och 35.

Ställningstagande

Den svenska fiskeflottan är överetablerad. Det handlar om en överetablering i förhållande till resursbasen, fiskbeståndet, inte i förhållande till marknaden. Vissa bedömare menar att flottan skulle behöva i det närmaste halveras för att nå acceptabel lönsamhet. Det övergripande målet för den inom EU gemensamma fiskeripolitiken är att nyttjandet ska vara hållbart ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt hänseende. Nationella regler kan medlemsländerna endast införa i begränsad omfattning.

Den svenska fiskeflottan gynnas av de fiskeribränslesubventioner i form av olika skattebefrielser som förekommer. Det är inte försvarbart miljömässigt, klimatmässigt eller ekonomiskt att subventionera bränslen till en fiskeflotta som redan är för stor. Därför bör regeringen utreda 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 fiskerieringen inte sker på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

10. Beskattning av djurförsök, punkt 10 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:Sk427.

Ställningstagande

Sedan 1999 har antalet djurförsök i Sverige stigit konstant. Det är inte bara av etiska skäl som många förkastar djurförsöken. Fler börjar komma till insikt om att djurförsöken även har ett flertal vetenskapliga brister, eftersom det finns fysiologiska och anatomiska skillnader mellan arterna.

För att motverka ökningen av antalet djurförsök har en nederländska djurrättsorganisationen tillsammans med ett konsultföretag tagit fram tre modeller för att beskatta djurförsök. Förslaget skulle innebära att de företag och universitet som använder sig av djurförsök måste satsa en viss procent av sin forskningsbudget på utveckling och införande av djurfria försöksmetoder.

Ökad forskning kring alternativ till djurförsök kan göra Sverige till en ledande nation på området. Med framtidens teknologi kommer alternativen till djurförsök förmodligen att utgöra en betydligt vetenskapligare forskningsmetod än plågsamma djurförsök. Regeringen bör tillsätta en utredning för att se över möjligheterna att införa en beskattning av djurförsök i Sverige. En sådan skatt skulle innebära en skatteväxling, som inte bara gynnar djuren utan även den medicinska forskningen.

11. Alkoholbeskattning, punkt 17 (s, v, mp)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Christin Hagberg (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s) och Birgitta Eriksson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2008/09:Sk501 yrkande 5, 2008/09:So516 yrkande 5 och 2008/09:So561 yrkande 1 och avslår motionerna 2008/09:Sk268, 2008/09:Sk298, 2008/09:Sk345, 2008/09:Sk408, 2008/09:Sk424, 2008/09:Sk453, 2008/09:Sk466, 2008/09:So317 yrkande 3, 2008/09:So537 yrkande 1 och 2008/09:So569 yrkande 5.

Ställningstagande

Försäljningen av alkoholisk och söt cider har ökat kraftigt sedan lanseringen i mitten av 90-talet. De söta dryckerna blir snabbt populära hos dem som inte har utvecklade alkoholvanor, främst ungdomar och särskilt unga kvinnor. I flera studier, såväl svenska som norska, visar det sig att de som börjar dricka alkohol i 17-års åldern, jämfört med dem som börjar redan i 13–14-årsåldern, har ungefär hälften så stor alkoholkonsumtion när de blir 21 år. Alkoholäskan och cidern är en inkörsdryck för många unga.

Flera länder som Frankrike, Tyskland och Luxemburg har infört en särskild skatt/avgift på alkoholäskan. Höjningarna är avsevärda. Resultatet av den tyska avgiftshöjningen är påtaglig och ett par produkter har redan tagits ur marknaden. I syfte att minska konsumtionen av alkoholisk och söt cider bland unga bör skatten på dessa produkter höjas.

Det som har anförts som skäl mot att införa en svensk tilläggsavgift är att det finns vissa definitionssvårigheter. Dessa borde med internationella erfarenheter nu vara lätta att övervinna. Ett förslag om höjning av skatten på alkoholisk och söt cider med ett påslag motsvarande Tysklands, bör därför skyndsamt presenteras.

Alkohol- och tobaksskatterna höjdes fr.o.m. den 1 januari 2008. Vi stöder dessa höjningar och anser att de var väl motiverade ur ett folkhälsoperspektiv.

12. Införsel av alkohol och tobak, punkt 19 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:So470 yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna 2008/09:So317 yrkande 1, 2008/09:So336 yrkande 1, 2008/09:So516 yrkande 7 och 2008/09:So569 yrkande 4.

Ställningstagande

I dag är det näst intill en omöjlighet att tala om legal och icke legal införsel av alkohol. Tillämpningen av de indikativa nivåerna med det särskilda undantaget för ökade nivåer vid 50-årsfester, bröllop och liknande tillställningar gör att det snarare är lastkapaciteten på fordonen som sätter stopp för hur stora mängder som förs in och inte några alkoholpolitiska ambitioner.

Trots det svenska EU-medlemskapet och de därtill hörande reglerna för varors fria rörlighet finns det utrymme för ett återinförande av tidigare gällande införselbestämmelser. Det är rimligt att Sverige med hänvisning till artikel 30 i EG-fördraget (konsoliderad Niceversion) hävdar rätten till kvantitativa begränsningar för att skydda folkhälsan. Sverige bör därför snarast ensidigt återinföra ändrade införselregler för alkohol på den nivå som gällde före det svenska EU-medlemskapet. Denna åtgärd är motiverad av behovet att skydda folkhälsan.

För det fall att Sveriges beslut om nya införselbegränsningar skulle ifrågasättas, ska alkoholens allvarliga hot mot folkhälsan användas som huvudsakligt argument till varför den nämnda införselrestriktionen ska tillåtas enligt EG-fördraget. Insikten om att folkhälsa är en viktig ekonomisk fråga är på framväxt inom EU. Det är därför ett argument i tiden. Att använda skyddet av folkhälsan är inte bara betydelsefullt utifrån möjligheterna att senare vinna den process som självklart skulle bli följd av ett återinförande av kraftigt sänkta införselnivåer för alkohol till Sverige. Det är även viktigt som motiv för det opinionsarbete som regeringen måste initiera om en förändring ska vara framgångsrik.

Särskilda yttranden

1. Beskattning av drivmedel, punkt 2 (v)

Marie Engström (v) anför:

Skatten på diesel bör höjas med 20 öre 2009 och ytterligare 20 öre år 2010, samtidigt som fordonsskatten för personbilar och tung trafik bör sänkas. Avsikten är att styra mot ett högre pris på den rörliga transportkostnaden och ett lägre på den fasta. Beskattningen av bensin och diesel bör bli mer likställd än vad i dag är fallet. Dieselskatten är i dag lägre än bensinskatten samtidigt som fordonsskatten för dieselfordon är högre. Detta trots att det är svårt att entydigt hävda att det ena drivmedlet är bättre än det andra.

Vidare bör bensinskatten höjas med 21 öre år 2009 och ytterligare 25 öre 2010 med syfte att i större utsträckning få över trafiken på vägarna till ekologiskt mer hållbara färdvägar. För att delvis kompensera boende i glesbygd bör fordonsskatten sänkas för dessa. Vänsterpartiet vill även avsevärt öka utbudet av kollektivtrafik i glesbygden, genom ett riktat statligt stöd som på årsbasis motsvarar 1 miljard kronor.

2. Alternativa drivmedel, punkt 3 (s, v, mp)

Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Christin Hagberg (s), Marie Engström (v), Britta Rådström (s), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s) och Birgitta Eriksson (s) anför:

Vår uppfattningen är att regeringen så snart som möjligt bör återkomma med en lösning på frågan om vilken skatt som ska gälla för syntetisk s.k. fossilbaserad diesel.

Enligt bestämmelserna i energiskattelagen har regeringen möjlighet att i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara källor. Med stöd av nämnda bestämmelse har två företag under drygt två år beviljats nedsatt koldioxidskatt med 60 % avseende syntetisk diesel framställd ur naturgas. Regeringen beslutade emellertid i juni 2008 att inte medge fortsatta skattelättnader för syntetisk diesel som är framställd ur naturgas, s.k. fossilbaserat bränsle. Dispenserna löpte ut vid årsskiftet, vilket innebär att beskattningen av fossilbaserad syntetisk diesel från årsskiftet ökat med knappt 2 kr per liter.

Frågan om syntetisk diesel är en fråga om hur vi ska se på möjligheterna att stimulera alternativa energikällor. Målet är att ta fram nya alternativ till de traditionella drivmedlen. Syntetisk diesel kan tillverkas bl.a. av naturgas eller av s.k. restgaser som facklas bort på raffinaderierna. Det handlar således om att ta till vara en sådan energikälla och utveckla en ny

form av syntetisk diesel. Både Vägverket och Energimyndigheten har uttalat att det är rimligt att man beskattar syntetisk diesel på samma sätt som naturgas. Naturgas är lägre beskattad medan syntetisk diesel som framställs av naturgas beskattas högre. Källan är således den samma, men i ena fallet åtnjuter produkten skattebefrielse och i andra fallet inte.

Den syntetiska dieseln har mycket små utsläpp. Användningen av sådant bränsle i truckar och andra maskiner som används på arbetsplatser är mycket positivt ur arbetsmiljösynpunkt för enskilda personer.

3. Beskattning av animalieproduktion, punkt 11 (v, mp)

Marie Engström (v) och Helena Leander (mp) anför:

I dag äts mer kött än någonsin. Animalieproduktionen står för en större klimatpåverkan än världens transporter. Animalieindustrin räknas också som en av de största bidragande orsakerna till en lång rad miljöproblem. Bland annat förmodas animalieproduktionen vara den sektor som orsakar mest vattenföroreningar, vilket i sin tur bidrar till bl.a. övergödning, förstörelse av korallrev, mänskliga hälsoproblem, etc. Det är hög tid att ifrågasätta dagens köttkonsumtion och låta köttet som produkt bära sina egna miljökostnader.

Det finns således starka miljöskäl för att animaliekonsumtionen bör minska. Utvecklingen går emellertid åt motsatt håll. Teoretiskt borde det bästa vara att direkt beskatta de miljöproblem som animalieproduktionen ger upphov till, t.ex. genom skatter på växthusgasutsläpp som verkligen speglar utsläppens samhällskostnad. Av praktiska skäl kan dock andra lösningar vara att föredra. Ett förslag för att priset på kött bättre ska avspejla köttproduktionens miljökostnader är att kraftfoder som används för djuruppfödning beläggs med miljöavgift. En annan väg är att lägga en schablon-skatt på animaliska livsmedel som ska täcka de genomsnittliga miljökonsekvenserna. Sammanfattningsvis anser vi att regeringen bör utreda hur animalieproduktionens miljökostnader kan beskattas.

EU understöder kött- och mejeriindustrin med ungefär 30 miljarder kronor per år i form av s.k. interventioner och direktstöd. Dessutom ger EU 400 miljoner kronor i stöd till marknadsföring av olika djurprodukter, så att försäljningen av dem därmed ska öka. EU blundar således för problemet med djurindustrins miljöpåverkan och understöder därtill denna produktion. Sverige bör agera för ett slutdatum då dessa kontraproduktiva subventioner som stöder kött- och mejeriindustrin ska vara borta.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition

2008/09:35

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en kilometerskatt för tunga lastbils-transporter.

2008/09:T9 av Lars Ohly m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att använda miljö- och klimatskatter för att få ett ekologiskt hållbart transportsystem.

2008/09:T10 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering från den 1 januari 2011.
9. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om en beskattning av koldioxid som leder till att de klimatpolitiska målen nås.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:Sk203 av Rolf Gunnarsson (m):

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

2008/09:Sk218 av Sten Bergheden (m):

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

2008/09:Sk224 av Christer Winbäck (fp):

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

2008/09:Sk228 av Staffan Appelros (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bils katt och eventuell miljöbilspremie bör utgå efter miljöbelastning.

2008/09:Sk245 av Margareta B Kjellin (m):

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

2008/09:Sk250 av Sten Bergheden (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att öka kompensationen till landsbygdsboende för bensinskatten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att skatten kan vara en regulator; när oljepriset stiger sjunker skattesatsen.

2008/09:Sk251 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda fp):

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

2008/09:Sk253 av Margareta B Kjellin och Sven Bergström (m, c):

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

2008/09:Sk257 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det behövs en översyn av beskattningen av el.

2008/09:Sk268 av Jan R Andersson m.fl. (m):

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

2008/09:Sk276 av Birgitta Sellén och Sven Bergström (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bevilja paradiesel förlängd dispens med nedsatt skatt.

2008/09:Sk287 av Marie Weibull Kornias (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra en översyn av energibeskattningen av sågspån som används för energiframställning för att värna konkurrensneutraliteten mellan olika industrier på en fri marknad.

2008/09:Sk297 av Sven Yngve Persson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förändring av grund för uttag av trängselskatt i Stockholm.

2008/09:Sk298 av Sven Yngve Persson (m):

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

2008/09:Sk299 av Bengt-Anders Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjlighet att göra taxfreaköp på ankomstflygplats i stället för avgångsflygplats.

2008/09:Sk315 av Krister Örnfjäder och Agneta Gille (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att tillåta ankomsthandel vid våra flygplatser.

2008/09:Sk322 av Helena Leander (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en differentiering av bekämpningsmedelsskatten utifrån medlens farlighet för miljö och hälsa.

2008/09:Sk323 av Finn Bengtsson och Anders Hansson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av beskattningen av personbilar med dieseldrift.

2008/09:Sk345 av Mats Sander (m):

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

2008/09:Sk350 av Hans Rothenberg (m):

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

2008/09:Sk352 av Magdalena Streijffert och Maryam Yazdanfar (båda s):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd bensinskatt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att trängselskatter bör införas i Göteborg och Malmö, för finansiering av utbyggd kollektivtrafik.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en kilometerskatt bör införas snarast för kommersiella transporter som drivs med fossila bränslen.

2008/09:Sk357 av Karin Åström och Fredrik Lundh (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att införa tullklarering vid Luleå airport och Kiruna flygplats.

2008/09:Sk370 av Ronny Olander m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skatt på blyhagel och blykulor inte bör genomföras.

2008/09:Sk393 av Anita Brodén (fp):

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

2008/09:Sk400 av Krister Hammarbergh (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om naturgrusskatten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att koldioxidskatten bör höjas motsvarande det skattebortfall som ett avskaffande av naturgrusskatten innebär.

2008/09:Sk401 av Krister Hammarbergh (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att transport av eldningsolja vid införsel för eget bruk kan ske genom användandet av för ändamålet godkända behållare.

2008/09:Sk408 av Jan Andersson och Claes Västerteg (båda c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att minska skatteskillnaderna mellan svenskt och europeiskt öl.

2008/09:Sk411 av Lars-Arne Staxäng och Betty Malmberg (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra fordonsskatten för dieselfordon mer rättvis.

2008/09:Sk413 av Kent Olsson (m):

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

2008/09:Sk414 av Lars Hjalmered och Oskar Öholm (båda m):

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

2008/09:Sk419 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att den svenska beskattningen av vägtransporter inte får medföra konkurrensnackdelar jämfört med övriga EU-länder.

2008/09:Sk420 av Sven Gunnar Persson (kd):

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

2008/09:Sk424 av Anna König Jerlmyr (m):

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

2008/09:Sk427 av Ulf Holm och Helena Leander (båda mp):

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

2008/09:Sk428 av Betty Malmberg (m):

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

2008/09:Sk431 av Jan-Olof Larsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga skattebefrielse för elektricitet som tillförs fartyg från land för att minska sjöfartens koldioxidutsläpp.

2008/09:Sk448 av Olle Thorell (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda 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 sker på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

2008/09:Sk449 av Olle Thorell (s):

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

2008/09:Sk453 av Ola Sundell (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en förändring av ölskatten för små bryggerier.

2008/09:Sk464 av Michael Hagberg och Karl Gustav Abramsson (båda s):

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

2008/09:Sk466 av Sofia Arkelsten (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöförbättringar genom en översyn av den svenska alkoholbeskattningen.

2008/09:Sk468 av Mats G Nilsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att medicinska riktlinjer bör tas fram som vägledning för tobaksbeskattningen.

2008/09:Sk471 av Louise Malmström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över energibeskattningen för att stimulera till energiefektiviseringar inom industrin.

2008/09:Sk473 av Ann-Kristine Johansson och Lars Mejern Larsson (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av skattelagstiftningen rörande dieselmotorer.

2008/09:Sk477 av Camilla Lindberg (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utredning av skattenedsättningar för moderna basnäringar.

2008/09:Sk489 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (c, m):

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

2008/09:Sk500 av Margareta Cederfelt och Hans Rothenberg (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska den illegala spritens andel av alkoholkonsumtionen.

2008/09:Sk501 av Lars Johansson m.fl. (s):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en grönare beskattning för klimatet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om punktskatter för folkhälsa.

2008/09:Sk506 av Emma Henriksson m.fl. (kd, mp, fp, c):

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

2008/09:So317 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda fp):

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

2008/09:So336 av Eva-Lena Jansson (s):

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

2008/09:So470 av Jan Lindholm och Gunvor G Ericson (båda mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige snarast ensidigt bör återinföra införselregler för alkohol på den nivå som gällde före det svenska EU-medlemskapet för att skydda folkhälsan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alkoholens allvarliga hot mot folkhälsan ska användas som huvudsakligt argument om Sveriges beslut om införselbegränsning ifrågasätts.

2008/09:So497 av Jan Lindholm m.fl. (mp):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av höga skatter.

2008/09:So516 av Agneta Lundberg m.fl. (s, v, mp, kd):

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

2008/09:So537 av Mats G Nilsson (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att på sikt harmonisera skatten på alkohol till EU-nivå.

2008/09:So561 av Kent Härstedt m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholisk.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om illegal gränshandel.

2008/09:So569 av Désirée Pethrus Engström (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige inom EU bör verka för att begränsa införselkvoter.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att en gemensam strategi för alkoholskatten diskuteras inom EU:s medlemsländer.

2008/09:T206 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

5. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med en strategi för en beskattning av koldioxid som leder till att de klimatpolitiska målen nås.
6. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på hur juridiska hinder mot att införa trängselavgifter kan undanröjas.
7. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på lagändring så att den kommun som inför trängselavgifter får det ekonomiska ansvaret, i likhet med lagstiftning om parkeringsavgifter.
9. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att införa en koldioxidbeskattning av flygbränslet för inrikesflyget.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör ta kontakt med andra länder för att skapa bilaterala avtal om flygbränslebeskattning.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör vara pådrivande för en beskattning av flygbränsle på EU-nivå.
38. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en differentierad fordonsskatt för bussar som stimulerar energieffektiva och rena fordon, för att driva på minskad klimatpåverkan från busstrafiken.

2008/09:T382 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om att senast 2011 återinföra en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilstransporter.

2008/09:T503 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kilometerskatt ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2011.

2008/09:MJ349 av Patrik Forslund (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte införa skatt på blyammunition innan godtagbara alternativ finns.

2008/09:MJ370 av Karl Gustav Abramsson m.fl. (s):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omotiverade avgifter inte bör läggas på blyanvändningen i jaktammunition.

2008/09:MJ457 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att ändra EU:s energiskattedirektiv så att skattesubventionerna till fossilt fartygsbränsle upphör.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör utnyttja undantaget i EU:s energiskattedirektiv för att nationellt fasa ut bränslesubventioner till fartyg och fiskefartyg.

2008/09:MJ459 av Lars Ohly m.fl. (v):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att kraftfoder som används till djuruppfödning beläggs med en miljöavgift.

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att se över hur en kilometerskatt för sjöfarten i Östersjön skulle kunna införas.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige i EU ska agera för samordning av medlemsstaternas nationella kilometerskatter för tunga fordon.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige kraftfullt bör agera för att ICAO öppnar för beskattning av flygbränsle.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör agera för att nationella klimatskatter kan behållas tills EU:s handelssystem med utsläppsrätter minst garanterar nivån på de utsläppsminskningar som dessa skatter bidrar till.
35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska agera för att EU:s subventioner som bidrar till att underhålla en överdimensionerad fiskeflotta och subventionerar fiskarnas fossila bränslen fasas ut.

2008/09:N238 av Hans Rothenberg och Jan R Andersson (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av möjligheterna att kunna samordna en effektiv distribution av biogas i samma ledningsnät som naturgas utan att det inverkar på de respektive beskattningsnivåerna.

2008/09:N375 av Kent Persson m.fl. (v):

7. Riksdagen beslutar att avslå torvens skattebefrielse på koldioxidområdet enligt vad som anförs i motionen.