



Punktskatter

Sammanfattning

Vid höstens behandling av regeringens budgetförslag för 2013 tog riksdagen ställning till motioner som innehöll förslag om sådana skatteförändringar, bl.a. på punktskatteområdet, som utgjorde en del av oppositionspartiernas förslag till finansiering av deras alternativa budgetförslag för 2013.

I detta betänkande behandlar skatteutskottet dels kvarvarande motionsyrkanden som väcktes av ledamöter från både oppositionen och regeringspartierna under den allmänna motionstiden 2012 och som tar upp frågor på punktskatteområdet, dels några yrkanden om punktskatter som väckts med anledning av proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart trafiksystem.

De aktuella motionerna handlar om energi- och koldioxidskatt i allmänhet, skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, jordbrukets drivmedelsskatter, skatt på fartygsbränsle och miljöskatt på flyg, fordonsskatt, trängsel-skatt samt skatt på alkohol och tobak. Det är vidare yrkanden som rör privatinförsel av alkohol och försäljning i exportbutiker, tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor samt skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel och fluorerade växthusgaser.

Utskottet behandlar även yrkanden om skatt på avfall som deponeras och på avfallsförbränning, skatt på naturgrus, animaliska livsmedel, lotterier och slutligen på socker och fett respektive frukt och grönt samt slutligen om skatt på gruvverksamhet.

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

Till betänkandet har lämnats 22 reservationer (S, MP, SD, V) och 3 särskilda yttranden (S, MP, SD, V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Utskottets överväganden	10
Energi- och koldioxidskatt, allmänt	10
Skatt på elektrisk kraft	14
Skatt på drivmedel	18
Jordbrukets drivmedelsskatter m.m.	26
Skatt på fartygsbränsle	28
Miljöskatt på flyg	31
Fordonsskatt	33
Trängselskatt	39
Alkoholskatt	41
Privatinförsel av alkohol och tobak samt försäljning i exportbutiker	47
Tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor m.m.	51
Skatt på handelsgödsel	57
Skatt på bekämpningsmedel	59
Skatt på fluorerade växthusgaser	61
Skatt på avfall som deponeras och skatt på avfallsförbränning	62
Skatt på naturgrus	64
Lotteriskatt	65
Skatt på animaliska livsmedel	66
Skatt på socker och fett respektive frukt och grönsaker	67
Gruvskatt	68
Reservationer	70
1. Energi- och koldioxidskatt, allmänt, punkt 1 (S, MP, V)	70
2. Skatt på elektrisk kraft, punkt 2 (MP)	71
3. Skatt på elektrisk kraft, punkt 2 (V)	72
4. Skatt på drivmedel, punkt 3 (S)	73
5. Skatt på drivmedel, punkt 3 (MP)	74
6. Skatt på drivmedel, punkt 3 (V)	75
7. Jordbrukets drivmedelsskatter m.m., punkt 4 (SD)	77
8. Miljöskatt på flyg, punkt 6 (MP, V)	77
9. Fordonsskatt, punkt 7 (S, MP, V)	78
10. Fordonsskatt, punkt 7 (SD)	80
11. Trängselskatt, punkt 8 (S, MP, V)	81
12. Trängselskatt, punkt 8 (SD)	82
13. Alkoholskatt, punkt 9 (S)	83
14. Privatinförsel av alkohol och tobak samt försäljning i exportbutiker, punkt 10 (S, V)	83
15. Tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor m.m., punkt 11 (S, MP, V)	84
16. Tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor m.m., punkt 11 (SD)	86
17. Skatt på handelsgödsel, punkt 12 (S, MP, V)	86
18. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (S, MP, V)	87

19. Skatt på fluorerade växthusgaser, punkt 14 (S, MP, V)	88
20. Skatt på naturgrus, punkt 16 (S)	88
21. Skatt på animaliska livsmedel, punkt 18 (MP)	89
22. Gruvskatt, punkt 20 (MP)	90
Särskilda yttranden	91
1. Skatt på fartygsbränsle, punkt 5 (S, MP, V)	91
2. Trängselskatt, punkt 8 (SD)	91
3. Gruvskatt, punkt 20 (V)	91
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	92
Motioner väckta med anledning av proposition 2012/13:25	92
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	93
 <i>Tabeller</i>	
Skattesatser för alkohol	45
Skattesatser på tobak (1 januari 2013)	52

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energi- och koldioxidskatt, allmänt

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk238 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2012/13:Sk268 av Matilda Ernkrans (S),

2012/13:Sk282 av Jan Lindholm (MP) och

2012/13:Sk297 av Hans Backman (FP).

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Skatt på elektrisk kraft

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:N253 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 7 och 8 samt

2012/13:N300 av Kent Persson m.fl. (V) yrkande 6.

Reservation 2 (MP)

Reservation 3 (V)

3. Skatt på drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk291 av Anita Brodén (FP),

2012/13:Sk324 av Ann-Kristine Johansson (S),

2012/13:Sk326 av Carina Herrstedt (SD),

2012/13:Sk404 av Matilda Ernkrans och Anders Ygeman (båda S),

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1,

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 5,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25,

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (MP)

Reservation 6 (V)

4. Jordbrukets drivmedelsskatter m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C),

2012/13:Sk399 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD) och

2012/13:Sk429 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M).

Reservation 7 (SD)

5. Skatt på fartygsbränsle

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk373 av Olle Thorell (S),

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 4 i denna del
och

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del.

6. Miljöskatt på flyg

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 21,

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 1, 4 i denna del och 5 samt

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del.

Reservation 8 (MP, V)

7. Fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk341 av Margareta B Kjellin (M),

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2012/13:Sk437 av Mats Pertoft m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 21,

2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 2,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 26 och 33,

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 20 och

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 16.

Reservation 9 (S, MP, V)

Reservation 10 (SD)

8. Trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk321 av Olle Thorell (S),

2012/13:Sk328 av Nina Lundström (FP),

2012/13:Sk338 av Per Lodenius (C),

2012/13:Sk378 av Rickard Nordin (C),

2012/13:Sk396 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD),

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 24,

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 17,

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 3 och

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2.

Reservation 11 (S, MP, V)

Reservation 12 (SD)

9. Alkoholskatt

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk244 av Jan R Andersson m.fl. (M),

2012/13:Sk290 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP)
yrkande 3 och

2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S) yrkandena 1–4.

Reservation 13 (S)

10. Privatinförsel av alkohol och tobak samt försäljning i exportbutiker

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk237 av Jonas Jacobsson Gjørtler (M),

2012/13:Sk254 av Elin Lundgren (S),

2012/13:Sk269 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),

2012/13:Sk290 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP)
yrkande 2,

2012/13:Sk304 av Karin Nilsson och Johan Linander (båda C),

2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S) yrkande 7,

2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 16 och

2012/13:So279 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 4.

Reservation 14 (S, V)

11. Tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk247 av Magnus Ehrencrona (MP) yrkandena 1 och 2,

2012/13:Sk284 av Kerstin Engle (S),

2012/13:Sk294 av Henrik Ripa (M),

2012/13:Sk362 av Johan Hultberg och Carl-Oskar Bohlin (båda M),

2012/13:Sk416 av Anders Karlsson och Peter Persson (båda S) yrkan-
dena 1–3 och

2012/13:So581 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD)
yrkande 3.

Reservation 15 (S, MP, V)

Reservation 16 (SD)

12. Skatt på handelsgödsel

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:MJ260 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 21 och

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 7.

Reservation 17 (S, MP, V)

13. Skatt på bekämpningsmedel

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk318 av Kew Nordqvist m.fl. (MP),

2012/13:MJ260 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 och

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 30.

Reservation 18 (S, MP, V)

14. Skatt på fluorerade växthusgaser

Riksdagen avslår motion

2012/13:MJ424 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 16.

Reservation 19 (S, MP, V)

15. Skatt på avfall som deponeras och skatt på avfallsförbränning

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk293 av Christer Akej (M),

2012/13:Sk327 av Gunilla Nordgren (M) och

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 6.

16. Skatt på naturgrus

Riksdagen avslår motion

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 31.

Reservation 20 (S)

17. Lotteriskatt

Riksdagen avslår motion

2012/13:Sk336 av Krister Hammarbergh och Saila Quicklund (båda M).

18. Skatt på animaliska livsmedel

Riksdagen avslår motion

2012/13:MJ404 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4.

Reservation 21 (MP)

19. Skatt på socker och fett respektive frukt och grönsaker

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:Sk271 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) yrkandena 1 och 2 samt

2012/13:Sk283 av Kerstin Engle (S).

20. Gruvskatt

Riksdagen avslår motion

2012/13:N306 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 8.

Reservation 22 (MP)

Stockholm den 5 mars 2013

På skatteutskottets vägnar

Henrik von Sydow

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Henrik von Sydow (M), Leif Jakobsson (S), Ulf Berg (M), Hannah Bergstedt (S), Lena Asplund (M), Christina Oskarsson (S), Fredrik Schulte (M), Peter Persson (S), Karin Nilsson (C), Anders Karlsson (S), Maria Abrahamsson (M), Mats Pertoft (MP), Lars Gustafsson (KD), Thoralf Alfsson (SD), Jacob Johnson (V), Teres Lindberg (S) och Stefan Käll (FP).

Redogörelse för ärendet

Riksdagen fattade beslut med anledning av budgetpropositionen för 2013 och oppositionspartiernas alternativa budgetförslag den 21 november 2012. Riksdagen antog i det sammanhanget bl.a. förändringar på punktskatteområdet som rörde beskattningen av biodrivmedel, beskattningen av kraftvärmeproduktion och värmeleveranser till industrin inom handelssystemet, beskattningen av miljöbilar och fordonsskatten i övrigt. Riksdagen avslog samtidigt motioner som innehöll en lång rad förslag om skatteförändringar på punktskatteområdet, som en del av oppositionspartiernas budgetalternativ, och som därför prövades tillsammans med regeringens beräkning av statsinkomsterna för 2013 (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:FiU1, ytr. 2012/13:SkU1y).

I detta betänkande behandlar skatteutskottet dels kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2012 med förslag om förändrade eller nya punktskatter, dels några yrkanden om punktskatter som väckts med anledning av proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart trafiksystem.

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

Utskottets överväganden

Energi- och koldioxidskatt, allmänt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en genomlysning av energiskattelagen, att även tjänstesektorn ska ha en reducerad energiskatt, att regeringen ska överväga den fortsatta avvecklingen av skatteundantagen och återkomma till riksdagen med en handlingsplan för de miljöskadliga subventionerna och om att regeringen ska utreda styrmedel för att utveckla och stimulera biokolteknik.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Bakgrund

Lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, innebär en sektorsvis differentiering av skattenivåerna för fossila bränslen som förbrukas som bränsle för uppvärmning och som motorbränsle. En lägre skattenivå än för hushåll och tjänstesektorn tillämpas vid förbrukning i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk.

Skatt tas inte ut alls vid användning av t.ex. kol i masugnar och andra metallurgiska processer inom järn- och stålindustrin för att åstadkomma kemiska eller fysikaliska förändringar. Bränslen som används inom sjöfart och luftfart beskattas som regel inte.

Sverige tillämpar en hög och en låg energiskattenivå på el. Uppdelningen i industri och jordbruk respektive hushåll och serviceföretag har sin grund i en bedömning av konkurrensutsattheten för de branscher som får låg skatt.

Riksdagen beslutade under hösten 2009 om förändrade energi- och koldioxidskattesatser för åren 2010–2015 för att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning kan uppnås. Ändringarna genomförs stegvis för att ge aktörerna långsiktiga förutsättningar för att planera sin verksamhet.

Principen för de beslutade förändringarna är att energiskatten ska vara proportionell efter bränslets energiinnehåll och tas ut för alla bränslen men vara högre för fossila bränslen. Den generella koldioxidskatten höjdes med 1 öre till 105 öre per kilo och ska framöver anpassas i den omfattning som tillsammans med övriga förändringar av de ekonomiska styrmedlen ger en sammanlagd minskning av utsläppen av växthusgaser utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter med 2 miljoner ton till 2020.

Riksdagens beslut när det gäller drivmedel innebar att energiskatten på diesel höjdes 2011 och 2013. Nedsättningen av koldioxidskatten på naturgas och gasol som drivmedel fasas ut till 2015. Energiskatten på diesel i arbetsmaskiner i jordbruk, skogsbruk och vattenbruk höjdes med 2 öre per kWh 2011 och 2013 samtidigt som återbetalningen av koldioxidskatten i dessa sektorer successivt sänks till 90 öre per liter 2015. Energiskatt införs på diesel i viss gruvindustriell verksamhet samtidigt som koldioxidskatten i sådan verksamhet successivt höjs från 21 procent till 60 procent av den generella nivån 2015.

När det gäller fossila bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer innebar riksdagens beslut bl.a. att energiskatt infördes i sektorer där energiskatten var noll, dvs. i industri, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk samt för värmeproduktion i kraftvärmeverk. Skattesatsen sattes till en lägre nivå än för förbrukning i övriga sektorer. Den lägre energiskattenivån motsvarar 30 procent av den generella energiskattenivån, dvs. 2,4 öre per kWh.

För industri, jordbruk, skogsbruk och vattenbruk utanför EU:s handelssystem höjs koldioxidskatten successivt från 21 procent till 60 procent av den generella nivån 2015. För industrin inom handelssystemet slopades koldioxidskatten medan koldioxidskatten för bränslen som förbrukas för värmeproduktion i kraftvärmeverk sänktes till 7 procent av den generella nivån.

Riksdagens beslut innebar vidare att den s.k. 0,8-procentsregeln fasas ut i två steg: 2011 och 2015. Regeln omfattar energiintensiva industriföretag samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter och innebär att företag där koldioxidskatten överstiger 0,8 procent av försäljningsvärdet ges ytterligare nedsättning av koldioxidskatten.

De beslutade förändringarna av energi- och koldioxidskatterna på bränslen för 2011, 2013 och 2015 tar hänsyn till prognostiserade förändringar i konsumentprisindex för dessa år. För 2012, 2014 och 2016 och fortsättningsvis ska skattebeloppen indexomräknas på sedvanligt sätt baserat på de faktiska förändringarna i konsumentprisindex (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21).

Efter förslag i budgetpropositionen för 2013 slopas fr.o.m. den 1 januari 2013 koldioxidskatten för bränslen som förbrukas för framställning av värme i kraftvärmeanläggningar inom EU:s system för handel med utsläppsrätter. Koldioxidskatten slopas även för bränslen som i kraftvärme- eller fjärrvärmeanläggningar förbrukas för framställning av värme som levereras till industriverksamheter inom handelssystemet.

Enligt budgetpropositionen för 2013 fortsätter regeringen under mandatperioden arbetet med att göra skatterna på klimat- och energiområdet mer träffsäkra och ändamålsenliga. Vid en kontrollstation 2015 ska en samlad analys och bedömning göras av den fortsatta vägen för att nå de energi- och klimatpolitiska målen för 2020. Vid denna kontrollstation ska inte den grundläggande energi- och klimatpolitiken förändras, men det kan bli fråga

om revidering och tillägg av styrmedel. Det är enligt propositionen angeläget att i kontrollstationsarbetet ha väl avvägda ekonomiska styrmedel som kan användas för att nå de mål som satts upp till 2020.

Efter att ha minskat med 1,9 procent under 2011 väntas intäkterna från punktskatterna öka med 2,2 procent till 125 miljarder kronor 2012. De minskade intäkterna 2011 berodde främst på att den milda vintern medförde lägre elkonsumention och att avmattningen av konjunkturen ledde till lägre användning av bensin och oljeprodukter.

År 2013–2016 väntas intäkterna från punktskatterna öka med mellan 1,4 och 2,9 procent per år, för att 2016 uppgå till 137 miljarder kronor. Ökningen av punktskatteintäkterna beror dels på att konjunkturläget väntas bli stärkt framöver, dels på att flera regeländringar inom fordonsskatteområdet leder till högre skatteintäkter.

Intäkterna från energi- och koldioxidskatt, som utgör ungefär hälften av punktskatteintäkterna, väntas öka under prognosperioden. Det är användningen av el och diesel som väntas stiga, och öka skatteintäkterna, medan däremot användningen av bensin och andra oljeprodukter än diesel väntas minska.

Motionerna

I motion 2012/13:Sk238 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M) anförs att det skulle vara värdefullt med en genomlysning av energiskattelagen. Oklarheten kring den ekonomiska och styrningsmässiga målsättningen med en rad energiskatter skapar enligt motionen behov av en genomlysning. Målet bör exempelvis vara att undersöka alla energiskatters syften, samhällsekonomiska och miljömässiga funktion och att säkerställa att ingen överbeskattning sker.

Enligt motion 2012/13:Sk297 av Hans Backman (FP) finns det goda skäl till att även tjänstesektorn ska ha en reducerad energiskatt eftersom även tjänstesektorn är utsatt för ökande internationell konkurrens.

I motion 2012/13:Sk268 av Matilda Ernkrans (S) begärs ett tillkännagivande från riksdagen om undantag för energi- och koldioxidskatt och miljöskadliga subventioner. I regeringens klimatproposition 2009 fanns förslag på avtrappning av subventioner. Inriktningen var att nedsättningen av koldioxidskatten skulle slopas på lång sikt. Regeringen bör, enligt motionen, överväga den fortsatta avvecklingen av undantagen och återkomma till riksdagen med en handlingsplan för de miljöskadliga subventionerna.

Enligt motion 2012/13:Sk282 av Jan Lindholm (MP) bör regeringen skyndsamt utreda styrmedel för att utveckla och stimulera biokolteknik. Ett system med statsstöd för biokol användning bör införas. Mest rättvist, säger motionären, vore att avskiljning av kol kompenseras med en ersättning av samma storlek som de utsläpp som beskattas via koldioxidskatten.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen beslutade under hösten 2009 om förändrade energi- och koldioxidskattesatser för åren 2010–2015 för att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till att målen för andelen förnybar energi- och effektivare energianvändning kan uppnås. Beslutet innebar bl.a. en successiv avtrappning av vissa skattesubventioner i form av nedsättningar av energi- och koldioxidskatt. Enligt budgetpropositionen för 2013 fortsätter regeringen arbetet med att göra skatterna på klimat- och energiområdet mer träffsäkra och ändamålsenliga.

Utskottet utgår från att regeringen utan ett särskilt uttalande från riksdagen överväger målsättningen med energi- och koldioxidskatterna och överväger om skattenedsättningarna bör trappas av ytterligare.

Frågan om även tjänstesektorn ska omfattas av en reducerad energiskatt är mycket komplicerad. Det framgår av Skattenedsättningskommitténs (Fi2001:09) betänkande Svåra skatter! (SOU2003:38). Kommittén föreslog att avgränsningen av de nedsättningsberättigade sektorerna skulle tas bort och att hela näringslivet skulle omfattas av samma modell för energibeskattnings. Inte minst frågan om hur en omläggning skulle finansieras var besvärlig. En konsekvens av förslaget var höjda energiskatter för industri-sektorn. Förslaget genomfördes inte.

Biokol är kol som framställs genom värmebehandling av naturliga organiska material, t.ex. avfall från grödor, träflis, kommunalt avfall eller gödsel, i en syrefattig miljö. Processen kallas för pyrolys och kan liknas vid processen i en kolmila. Biokolet är på grund av sin struktur kemiskt och biologiskt mer stabilt än sitt ursprung, vilket gör biokol svårt att bryta ned. Biokolmetoden syftar till att återföra biokolet till jorden och skapa bördigare jordar och binda kol i marken.

Utskottet anser att en sådan ersättning som motionären efterfrågar för att binda koldioxid inte är förenlig med energiskattelagens systematik. Ett bidragssystem är därmed alternativet. Utskottet vill i det hänseendet hänvisa till vad miljö- och jordbruksutskottet anfört i sitt av riksdagen godkända betänkande 2010/11:MJU12.

Utskottet har utförligt behandlat frågan om biokol i betänkande 2009/10: MJU1 då likalydande yrkanden avstyrktes. Utskottet anser nu som då att en storskalig produktion av biokol för nedbrukning i svensk åkerjord inte är rimlig att stödja och att det inte vore rimligt att bygga om dagens kraftvärmeverk till pyrolysuvar. I övrigt hänvisar utskottet till det som anfördes i betänkandet. Utskottet konstaterar vidare att forskning om biokolmetoden pågår vid Uppsala universitet, finansierad av bl.a. Mistra (Stiftelsen för miljöstrategisk forskning). Målsättningen med forskningen är att undersöka om och hur biokolmetoden kan användas vid arbetet med de globala klimatförändringarna, tillgången på användbar energi och matproduktionen.

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

Skatt på elektrisk kraft

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att energiskattebefrielsen för egenproducerad el inte ska försämras, om tilläggsdirektiv till nettodebiteringsutredningen om skattebefrielse för hushåll som producerar sin egen el via vindkraftsandelar i kooperativ och om en utredning som tar upp alla frågor som kommer upp i samband med utbyggnaden av den förnybara energin.

Jämför reservationerna 2 (MP) och 3 (V).

Bakgrund

Energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) lägger fast ramen för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Energiskattedirektivet anger minimiskattenivåer för elektricitet vid yrkesmässig respektive icke yrkesmässig användning. De svenska skattereglerna för el finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE.

Energiskatt tas ut vid förbrukning i Sverige av elektrisk kraft. Sverige tillämpar en hög och en låg energiskattenivå på el. Uppdelningen i industri och jordbruk respektive hushåll och serviceföretag har sin grund i en bedömning av konkurrensutsattheten för de branscher som får låg skatt.

Riksdagen ansåg vid behandlingen av budgetpropositionen för 2012 (bet. 2011/12:FiU1, yttr. 2011/12:SkU1y) att den lägre energiskattesatsen på el som gäller för förbrukning i hushålls- och servicesektorn i vissa kommuner i norra Sverige ska kvarstå i nuvarande form. Den regionalt baserade differentieringen av energiskatten på el är ett särskilt undantag enligt artikel 19 i energiskattedirektivet som gäller t.o.m. den 31 december 2017.

För 2011 och framåt sker en indexomräkning av skattebeloppen genom en förordning som utfärdas av regeringen senast i november året innan respektive kalenderår. Jämfört med 2012 års energiskattesatser på el medför indexomräkningen av skattesatserna på el för 2013 en höjning för hushåll och servicenäringen med 0,3 öre per kWh (0,375 öre inklusive moms) i södra Sverige och med 0,2 öre per kWh (0,25 öre inklusive moms) i norra Sverige.

Energiskatten på el för 2013 i södra Sverige är 29,3 öre per kWh (exklusive moms) och i norra Sverige 19,4 öre per kWh (exklusive moms). Den skattesats på el som tillämpas för industrin, jordbruket, skogsbruket och vattenbruket under 2013 är oförändrad 0,5 öre per kWh exklusive moms.

Vindkraftsproducerad el

Elektrisk kraft är inte skattepliktig om den framställs i Sverige i ett vindkraftverk av en producent som inte yrkesmässigt levererar el (11 kap. 2 § 1 LSE).

Energiskatt ska betalas av den som framställer skattepliktig el (producent) eller som yrkesmässigt levererar av honom framställd skattepliktig el eller av annan framställd skattepliktig el (leverantör) (11 kap. 5 § första stycket 1 och 2 LSE).

Skatteverket har i ett ställningstagande (Skatteverket 2008-10-06, 131 56 0566-08/111) redovisat uppfattningen att enbart den omständigheten att en elproducent matar in el på ett elnät, där elen sammanblandas med el av ett annat ursprung, inte medför att producenten ska anses leverera elen, i den mening som avses i 11 kap. 2 § 1 och 5 § 2 LSE. Skatteverket anser att en förutsättning för att en producent i denna mening ska anses leverera el är att producenten dessutom överlåter elen till någon annan genom försäljning eller genom annat avtal om överlåtelse.

Av Skatteverkets ställningstagande följer att en vindkraftsproducent i Sverige som inte överlåter elen till någon annan, utan enbart anlitar elnätsföretag för överföring av elen till en uttagpunkt där producenten själv förbrukar el, inte anses leverera elen. Under förutsättning att producenten inte heller yrkesmässigt levererar annan el är elen från vindkraftverket undantagen från skatteplikt. Undantag från skatteplikt gäller även om vindkraftsproducenten samtidigt köper ytterligare el från ett elhandelsföretag för att täcka resterande behov vid uttagpunkten. Det elhandelsföretag som levererar el vid uttagpunkten anses endast ha levererat den mängd el som överskrider den mängd el som producenten inte tillgodoser via den egna framställningen av el.

Skatteverket har i ett ställningstagande (Skatteverket 2012-01-30, 131 72782-12/1211) bedömt om LSE medger tillämpning av ett skattemässigt avräkningsförfarande mellan tidsperioder med överskott respektive underskott i vindkraftsproduktionen jämfört med den egna elförbrukningen. Frågan gällde om man vid tillämpningen av LSE skattemässigt kan anse att el som producenten förbrukat vid en viss tidpunkt är sådan el som producenten framställt vid ett senare eller tidigare tillfälle än den faktiska förbrukningstidpunkten.

Skatteverket konstaterar att LSE inte har bestämmelser om avräkning för el, vilket innebär att bestämmelserna om skattskyldighetens inträde för el gäller varje enskild kilowattimme för sig. Det är således inte möjligt att skattemässigt anse att en vindkraftsproducents elförbrukning vid en viss uttagpunkt utgörs av el som producenten framställt vid ett senare tillfälle än förbrukningstidpunkten. Det är inte heller möjligt att göra en avräkning gentemot ett tidigare överskott som uppstått då producenten framställt mer el än vad denne för tillfället haft behov av.

Skatteverket anför att enligt förordningen (1999:716) om mätning, beräkning och rapportering av överförd el ska mätning normalt avse överförd el under varje timme. Vid kontroll av att energiskatt på el redovisats korrekt kommer Skatteverket därför inte att kräva mätvärden för kortare tidsperioder än en timme.

Skatteverket har i ett ställningstagande (2008-10-08, 131 571875-08/11) bedömt att en ekonomisk förening som vid ett vindkraftverk producerar el som föreningen matar ut på elnätet och säljer till sina medlemmar levererar elen yrkesmässigt i den mening som avses i 11 kap. 2 § LSE. Det innebär att sådan el inte kan omfattas av undantaget från skatteplikt enligt lagen.

Utredningen om nettodebitering av el och skattskyldighet för energiskatt (Fi2012:06)

Regeringen har tillsatt en utredning som ska ta fram lagförslag om införandet av ett system för nettodebitering som även omfattar kvittning av energi- och mervärdesskatt. Med nettodebitering avses ett system där den förnybara el som privatpersoner eller företag med mikroproduktion producerar och överför till elnätet kvittas mot annan el som de tar emot från elnätet. Syftet med ett sådant system är främst att stärka elkonsumenternas ställning på elmarknaden genom att underlätta för enskilda att leverera sin egenproducerade förnybara el till nätet. Utredaren ska bedöma för- och nackdelar med ett system med nettodebitering. I uppdraget ingår att bedöma de unionsrättsliga förutsättningarna för införandet av ett sådant system. Utgångspunkten är att nettodebitering ska administreras inom energi- och mervärdesskattesystemen. Utredaren ska dock även utreda och föreslå andra alternativa sätt att administrera skattelättnaden.

Utredaren ska dessutom analysera och lämna lagförslag om vem som bör vara skattskyldig för energiskatt på el. Skattskyldigheten för el ska utredas självständigt i förhållande till den del av uppdraget som avser nettodebitering, och ett förslag ska kunna genomföras oberoende av slutsatserna om eller genomförandet av ett system med nettodebitering.

Analyserna ska göras utifrån ett juridiskt, samhällsekonomiskt och offentliga finansiellt, miljömässigt samt administrativt perspektiv.

Utredningen beräknas avsluta sitt arbete senast den 14 juni 2013.

Motionerna

Enligt kommittémotion 2012/13:N253 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 7 bör inte möjligheten för kommuner och företag att få energiskattebefrielse för egenproducerad el försämrats. Vindkraftsel som produceras för egen förbrukning är energiskattebefriad. Eftersom all överproduktion måste skänkas bort dimensioneras vindkraftverket efter den tidpunkt då förbrukaren har lägst konsumtion. Det optimala, enligt motionen, är att utgå från konsumtionen på årsbasis, där ett överskott av produktion under delar av året kvittats mot ett underskott under andra delar av året. Men praxis har varit att kvittningen sker per månad.

Enligt motionen meddelade Skatteverket i januari 2012 att produktion och förbrukning inte längre ska stämmas av per månad utan timme för timme. Det betyder att den andel av den egna årskonsumtionen som van-

ligtvis har kunnat täckas av egen energiskattebefriad produktion minskar, vilket innebär att endast ett fåtal aktörer – med en hög och över dygnet jämnt fördelad förbrukning i förhållande till produktionen – kan utnyttja skattebefrielsen, säger motionärerna.

I samma motion (yrkande 8) föreslås att Nettodebiteringsutredningen får tilläggsdirektiv att underlätta för egenägd förnybar elproduktion. Om ett enskilt hushåll sätter upp ett vindkraftverk på gården och producerar sin egen el betalar man ingen energiskatt. När flera hushåll däremot går samman i ett vindkraftskooperativ och producerar elen tillsammans måste man betala energiskatt. Utredningen bör, enligt motionen, överväga om inte hushåll som producerar sin egen el via vindkraftsandelar i kooperativ bör energiskattebefrias.

I kommittémotion 2012/13:N300 av Kent Persson m.fl. (V) yrkande 6 anføres att en utredning bör ta upp alla de frågor som kommer upp i samband med utbyggnaden av den förnybara energin så att det inte är myndigheter utan miljömässiga, ekonomiska och politiska faktorer som styr. Skatteverket har genom en egen tolkning av ellagen kraftigt reducerat energiskattebefrielsen för kommuner och företag som äger och producerar vindkraftsel för egen förbrukning.

Utskottets ställningstagande

Nettodebiteringsutredningen (Fi2012:06) utreder för närvarande ett system med nettodebitering, dvs. ett system där den förnybara el som privatpersoner eller företag med mikroproduktion producerar och överför till elnätet kvittas mot annan el som de tar emot från elnätet. Syftet är främst att stärka elkonsumenternas ställning på elmarknaden genom att underlätta för enskilda att leverera sin egenproducerade förnybara el till nätet. Utredningen ska också se över vem som bör vara skattskyldig för energiskatt på el.

Utskottet anser att utredningens uppdrag har nära anknytning till flera av de frågor som motionärerna tar upp. Riksdagen bör inte föregripa utredningens arbete genom olika uttalanden.

Med anledning av vad som sägs i motionerna om Skatteverket vill utskottet betona att det är verkets uppgift att tolka den gällande lagstiftningen i den mån lagen inte är tillräckligt uttömmande. Den som inte är nöjd med ett beskattningsbeslut har möjlighet att få saken prövad i domstol. I den mån lagstiftningen bör ändras är det regeringens och riksdagens uppgift att ta ett sådant initiativ. Utskottet anser inte att det av motionerna framkommit något som bör leda till ett särskilt uttalande från riksdagen.

Utskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

Skatt på drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om höjda drivmedelsskatter, om åtgärder för rättvisa drivmedelsskatter, om beskattningen av biodrivmedel, om en översyn av reglerna som gynnar dieslbilar, om beskattningen av syntetiska drivmedel, om att ta till vara satsningarna på E85 och fordonsgas, om en större skattefördel för biogas än vad som föreslås i förslaget till reviderat energiskattedirektiv och om klargörande av miljözonsreglerna i trafikförordningen.

Jämför reservationerna 4 (S), 5 (MP) och 6 (V).

Bakgrund

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

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

Enligt energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) är medlemsländerna skyldiga att ta ut punktskatt som minst uppgår till de fastlagda minimiskattnivåerna för de fossila drivmedlen bensin, dieselolja, gasol och naturgas. Minimiskattnivåerna (exklusive moms) är för blyhaltig bensin 421 euro per 1 000 liter, för blyfri bensin 359 euro per 1 000 liter och för dieselolja 330 euro per 1 000 liter. Nivåerna är oförändrade sedan 2004 utom vad gäller dieselolja vars minimiskattnivå höjdes fr.o.m. 2010 från 302 euro till 330 euro per 1 000 liter. För övriga bränslen, som omfattas av energiskattedirektivet men för vilka det inte finns minimiskattnivåer, gäller en bestämmelse om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle.

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

Förändrade drivmedelsskatter

Koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen anges i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Sedan 1994 har en årlig indexomräkning gjorts av såväl energiskattesatserna på el som koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen. Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna.

Riksdagen beslutade under hösten 2009 om ändringar av koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen för åren 2011, 2013 och 2015 (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21). Av praktiska skäl ansågs då inte att den årliga indexomräkningen av skattesatser, för de år då sådana förändringar genomförs, borde göras av regeringen genom en förordning. I stället togs hänsyn till prognostiserade förändringar i konsumentprisindex redan i samband med att koldioxid- och energiskattesatserna för 2011, 2013 och 2015 lades fast.

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

Koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen för 2013 framgår av 2 kap. 1 § LSE i dess lydelse enligt SFS 2009:1496. Skattesatserna som gällde under 2012 framgår av regeringens förordning (SFS 2011:1134). Den faktiska inflationen fram till 2012 har varit högre än den inflation som prognostiserades till 2013. Riksdagen beslutade 2009 dock bl.a. om höjningar av energiskatten för dieselolja, vilket innebär att den totala punktskatten på diesel ändå blir högre för 2013 jämfört med 2012.

För 2013 var energi- och koldioxidskatten på bensin (miljöklass 1) 5:63 kronor per liter, på diesel (omärkt miljöklass 1) motsvarande 4:85 kronor per liter och på diesel (omärkt miljöklass 3) motsvarande 5:26 kronor per liter.

Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen ställde sig vid höstens behandling av budgetpropositionen för 2013 bakom regeringens förslag om beskattning av biodrivmedel under 2013 och regeringens bedömningar när det gäller beskattningen av biodrivmedel för tiden därefter. Ändringarna innebär följande.

Skattebefrielsen för hållbara motorbränslen som framställs av biomassa regleras direkt i LSE. Möjligheten för regeringen att ge skattelättnader genom dispensbeslut slopas. Ändringen görs för att skapa långsiktiga och förutsägbara villkor för företagen på biodrivmedelsmarknaden.

Användningen av biodrivmedel stimuleras under 2013 genom att befrielse från koldioxidskatt medges för låginblandning av upp t.o.m. 5 volymprocent biodrivmedel i bensin eller dieselolja. Sänkningen görs för att skattebefrielsen ska spegla den verkliga inblandningen, som för närvarande uppgår till lägre andelar än vad som medges enligt dispensbesluten, dvs. 6,5 volymprocent.

Befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i bensin minskas till 89 procent av den energiskatt som gäller för bensin medan befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i dieselolja minskas till 84 procent av den energiskatt som gäller för dieselolja. En viss beskattning av dessa biodrivmedel är motiverad för att minska risken för framtida överkompensation och därmed göra skattereglerna mer hållbara gentemot unionsrätten.

För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensin eller dieselolja ska koldioxidskatt och energiskatt tas ut med de belopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle.

Hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor och fetter (HVO) ges fortsatt befrielse från koldioxidskatt och energiskatt som ska gälla upp t.o.m. 15 volymprocent HVO i dieselolja. E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt drivmedel utan fossilt innehåll ges fortsatt full befrielse från koldioxidskatt och energiskatt.

Ett kvotpliktssystem som syftar till en inblandning av 10 volymprocent etanol i låginblandad bensin och 7 volymprocent FAME i dieselolja bedöms kunna införas den 1 maj 2014 för att säkerställa låginblandade volymer av biodrivmedel på marknaden. Om höginblandade biodrivmedel och biodrivmedel utan fossilt innehåll inte inkluderas i kvotplikten bör dessa drivmedel ges goda förutsättningar även i fortsättningen.

Budgetpropositionen för 2013 utgiftsområde 21

Andelen förnybar energi i transportsektorn uppgick under 2011 till 9,8 procent, vilket är en ökning med 1,9 procentenheter jämfört med 2010. Andelen biodrivmedel (beräknat utifrån energiinnehåll) var 6,8 procent, en ökning med 0,9 procentenheter. Samtliga förnybara drivmedel har ökat sin andel under året, men det är biodieseln som har stått för den största förändringen. Andelen etanol har ökat från 2,7 till 2,9 procent, andelen biogas har ökat från 0,7 till 0,8 procent och andelen biodiesel har ökat från 2,3 till 3,1 procent. Andelen biodiesel har därmed, sett till energiinnehåll, för första gången blivit högre än andelen etanol.

Förnybara drivmedel (etanol, FAME och biogas) utgjorde under 2010 ca 5,7 procent av transporterens energianvändning, en ökning med ca 0,3 procentenheter jämfört med föregående år. Användningen av FAME har ökat från 1,9 TWh 2009 till 2,1 TWh 2010, vilket motsvarar en ökning från 2,2 till 2,4 procent. Andelen E85 som tankas i etanolbilar är dock fortsatt relativt låg, ca 60 procent, vilket är samma nivå som under 2009. Detta förklaras främst av det högre priset på etanol under året. Användning av etanol har börjat plana ut och har legat på 2,7 procent både 2009 och 2010. Användning av biogas har ökat betydligt, från 0,4 TWh 2009 till 0,6 TWh 2010, vilket motsvarar en ökning från 0,5 till 0,7 procent av den totala drivmedelsförbrukningen. Enligt Energimyndighetens kortsiktsprognos i augusti 2011 väntades den förnybara energin utgöra 10 procent av transportsektorns energianvändning 2012.

I budgetpropositionen för 2009 aviserade regeringen en satsning på 875 miljoner kronor avseende framför allt demonstration och utveckling av andra generationens biodrivmedel.

Efter ett utlysningförfarande valde Energimyndigheten ut fem projekt som ansågs mer än väl uppfylla ställda krav. Fyra av dessa projekt krävde statsstödsprövning. I december 2010 respektive januari 2011 beslutade kommissionen om att godkänna stöden för tre av dessa. Stödet till det fjärde projektet understeg tröskelvärdet för särskild prövning hos kommissionen och har satts i gång. Det femte ärendet anmäldes till kommissionen i januari 2011 och prövning pågår.

Forskningen inom området handlar främst om förnybara drivmedel och utvecklingen av energieffektivare energiomvandlingssystem och fordon, i första hand för vägtrafiken. Under 2010 prioriterades följande uppgifter: demonstration och affärsutveckling avseende andra generationens förnybara drivmedel (främst etanol från skogsråvara och förgasning av biomassa) samt utveckling och kommersialisering av hybridfordon.

Biogas

Biogas är en vätskeformig eller gasformig produkt som framställs av biomassa och vars energiinnehåll till övervägande del härrör från metan. Biogas som används som drivmedel är skattebefriat.

För att underlätta en övergång till högre andel biogas i energisystemet har riksdagen (bet. 2009/10:SkU34) ändrat reglerna för beskattningen av biogas och andra gasformiga bränslen som levereras i rörledning. Genom ändringarna säkerställs att en säljare som ingått avtal om försäljning av biogas ska kunna leverera den utan att skatt betalas och att skattefriheten för biogasen alltså kan följa gasen till kunden enligt avtal.

I budgetpropositionen för 2013 utgiftsområde 21 föreslår regeringen en förlängning och förstärkning av stödet för utökad produktion, distribution och användning av biogas och andra förnybara gaser genom att ytterligare 280 miljoner avsätts för detta ändamål under perioden 2013–2016.

Biogastekniken påverkas av fler politikområdets styrmedel. Energimyndigheten fick i juli 2009 i uppdrag att i samråd med Statens jordbruksverk och Naturvårdsverket utveckla en sektorsövergripande långsiktig strategi och föreslå åtgärder som bidrar till ökad användning av biogas. Under våren 2011 avslutades remissprocessen för den slutrapport som de tre myndigheterna gemensamt presenterade i augusti 2010. Regeringskansliet bereder nu förslagen.

Syntetiska drivmedel

Enligt artikel 2.3 i energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG) och 2 kap. 4 § LSE gäller för energiprodukter som används som motorbränsle och för vilka direktivet inte fastställt någon skattenivå, t.ex. syntetiska drivmedel, att skatt ska tas ut enligt den skatt som gäller för likvärdigt

bränsle. Likvärdigt bränsle är det bränsle som produkten ersätter och för syntetisk diesel är likvärdigt bränsle diesel miljöklass 1. Detta gäller oavsett det syntetiska drivmedlets ursprung.

Den som förbrukar eller säljer syntetisk bensin eller diesel som framställs av biomassa får göra avdrag för energi- och koldioxidskatten enligt bestämmelser i 7 kap. LSE. Motsvarande möjlighet finns inte beträffande fossilbaserade syntetiska drivmedel, t.ex. framställda från naturgas. Enligt 2 kap. 12 § LSE har regeringen i särskilda fall möjlighet att medge nedsättning av eller befrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som förbrukas inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter. Fram t.o.m. den 31 december 2008 kunde sådana dispensbeslut avse fossilbaserade bränslen. De dispensbeslut som nu kan lämnas omfattar bara förnybara bränslen som förbrukas inom pilotprojekt.

Med stöd av artikel 5 i energiskattedirektivet skulle det vara möjligt att i vissa fall som anges i direktivet ge syntetiska drivmedel en egen skattesats ned till den minimiskattesats som direktivet föreskriver för drivmedlet. Det skulle för syntetisk diesel innebära en skatt på ca 2:90 kronor per liter (beräknat på att 1 euro = 8:70 kronor), vilket ska jämföras med den aktuella skattesatsen enligt LSE på diesel på 4:85 kronor per liter. Enligt artikel 5 i direktivet kan en differentierad skattesats tillämpas bl.a. om skattesatsen är direkt kopplad till produktens kvalitet (som t.ex. för alkylatbensin) eller för vissa angivna användningsområden.

Körning i miljözoner

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller att dieseldrivna tunga bussar och tunga lastbilar bara får köra i en miljözon om det gjorts en första registrering under de senaste sex åren. Förordningen innehåller undantag för fordon som uppfyller utsläppskraven i vissa angivna EU-direktiv. Vid färd i en miljözon måste föraren medföra handlingar som visar att bussen eller lastbilen är utrustad med den föreskrivna tekniken. Att ett område ska vara miljözon får meddelas genom lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggda, särskilt miljö känsliga områden. Stockholm, Malmö, Göteborg, Lund och Helsingborg har infört miljözoner.

Motionerna

I motion 2012/13:Sk291 av Anita Brodén (FP) efterfrågas bl.a. rättvisa beskattningsvillkor för syntetiska drivmedel. Enligt motionen vore det logiskt att syntetiska bränslen framställda ur naturgas beskattas som naturgas för drift av motorer alternativt naturgas för andra energiändamål samt att syntetisk gas framställd ur avfall och biomassa skattebefrias i enlighet med de principer som gäller för dessa insatsprodukter. Eftersom vägtransporter står för en stor andel av koldioxidutsläppen är det angeläget med fortsatt forskning och utveckling kring drivmedel, avgaser, vikt och utformning. Det kan utveckla framtida företag, vilket i sin tur kan leda till

miljömässiga förbättringar inom transportsektorn, anför motionären. Motionären efterfrågar slutligen ett klagörande av tolkningen av miljözonsreglerna i trafikförordningen när det gäller fordon som drivs med alternativa drivmedel.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25 betonas att i arbetet med att minska utsläppen från personbilstrafiken är alternativa bränslen som E85 och fordonsgas mycket viktiga. Sverige har i dag en mycket god infrastruktur för E85. Infrastrukturen för fordonsgas byggs ut successivt. De satsningar som gjorts måste tas till vara och förutsättningar måste skapas för att de ska bli långsiktigt lönsamma, anför motionärerna.

I motion 2012/13:Sk324 av Ann-Kristine Johansson (S) sägs att för att nå målet om en fossilfri transportsektor krävs stora investeringar och långsiktiga, teknikneutrala regler för beskattning av biodrivmedel. Det pågår i Sverige en spännande utveckling av skogsbaserade fordonsbränslen. Motionären påtalar att eftersom koldioxidskatt ska betalas på biodrivmedel vid låginblandning över 5 procent i bensin respektive diesel och med en kvotplikt som ensidigt föreskriver 10 procents inblandning av etanol i bensin och 7 procent FAME i diesel, är risken stor att det blir stopp för de industrisatsningar som behövs för att öka produktionen av biodrivmedel.

Enligt motion 2012/13:Sk404 av Matilda Ernkrans och Anders Ygeman (båda S) är det väsentligt att regeringen ger klara långsiktiga signaler och redovisar hur koldioxidskatten ska utvecklas. För att trafiksektorn inte ska tappa fart i omställningen och påverka möjligheterna att uppfylla åtagandena i EU om utsläppsminskningar måste koldioxidskatten på fossila drivmedel stegvis höjas.

I kommittémotion 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 föreslås en höjning av energiskatten på diesel 2015 med 20 öre som ett led i att skapa likvärdig beskattning mellan bensin och diesel. Samtidigt föreslår motionärerna en sänkning av den förhöjda fordonsskatten för dieslbilar, som i dag är högre än för bensinbilar som kompensation för den lägre energibesattningen.

Enligt kommittémotion 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 5 har andelen sålda dieslbilar ökat mycket kraftigt under det senaste året som ett resultat av att skatter och andra regler gynnat detta av i första hand klimatskäl. Det har haft en baksida för folkhälsan i form av ökade utsläpp av framför allt kväveoxider. Det behövs enligt motionen en översyn av de regler som gynnar dieslbilar för att få en bättre balans mellan klimat- och hälsoeffekter.

I kommittémotion 2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5 föreslås en höjning av koldioxidskatten på fossila bränslen. Ovissheten om prisrelationen mellan biogas och fossila drivmedel är den viktigaste anledningen till att investeringar i biogasinфраstruktur uteblir, säger motionärerna.

Enligt motion 2012/13:Sk326 av Carina Herrstedt (SD) bör långsiktiga styrmedel prioriteras för att öka volymerna och lönsamheten för biogas. Det är oroväckande att EU-kommissionens förslag till nytt energiskattedirektiv slår undan benen för biogas som fordonsgas. Förslaget innebär att skatten på biogas skulle uppgå till 87 procent av bensin- och dieselskatten. Enligt motionen måste skattefördelen för biodrivmedel vara betydligt större om Europa ska kunna ställa om till en långsiktigt hållbar transportsektor.

I kommittémotion 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 begärs ett tillkännagivande om de åtgärder som lyfts fram i motionen för att skapa rättvisa drivmedelsskatter. Enligt motionen bör drivmedelsskatterna vara rättvisa mot miljön och mot kommande generationer och i högre grad ta hänsyn till ett fördelningsperspektiv. Bensin- och dieselskatterna bör höjas varje år fram till 2015 genom en höjning av koldioxidskatten med 7 öre per år. Satsningar bör göras på kollektivtrafik och järnväg. Fordonsskatten som är nedsatt i vissa kommuner bör sänkas ytterligare. En konverteringspremie bör införas för byte från bensin till etanol, biogas eller el. Beskattningen av bilismen bör ytterligare differentieras utifrån regionala skillnader. Utbyggnaden av förnybara bränslen bör påskyndas genom ett investeringsprogram.

Utskottets ställningstagande

Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill höja koldioxidskatten på fossila drivmedel. Miljöpartiet vill även höja energiskatten på diesel och få en likvärdig beskattning mellan bensin och diesel. Vänsterpartiet lägger också fram andra förslag som syftar till att skapa rättvisa drivmedelsskatter. I en motion (S) efterfrågas klara och långsiktiga signaler om hur koldioxidskatten ska utvecklas. Motionärerna vill se en stegvis höjning av koldioxidskatten på fossila drivmedel.

Riksdagen beslutade hösten 2009 (bet. 2009/10:SkU21) om förändrade energi- och koldioxidskatter på bl.a. drivmedel för åren 2010–2015. Beslutet innebar bl.a. att energiskatten på dieselolja höjdes med 20 öre per liter den 1 januari 2011 och den 1 januari 2013. Vid behandlingen av budgetpropositionen för 2011 ansåg riksdagen att koldioxidskatten inte behöver höjas under mandatperioden utöver redan fattade beslut och normal inflationsjustering (bet. 2010/11:FiU1, yttr. 2010/11:SkU1y). Riksdagen har i dessa och andra sammanhang avvisat Miljöpartiets och Vänsterpartiets förslag om ytterligare höjda drivmedelsskatter och andra förslag om drivmedels- och fordonsskatterna som utgör en del av partiernas budgetalternativ.

Det finns som mycket riktigt påtalas i Socialdemokraternas kommittémotion en mycket god infrastruktur för E85 och infrastrukturen för fordonsgas håller på att byggas. Utskottet instämmer i att det är satsningar som måste tas till vara och ges förutsättningar för att de ska bli långsiktigt lönsamma.

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

Riksdagen ställde sig vid höstens behandling av budgetpropositionen för 2013 bakom regeringens förslag för att stimulera användningen av biodrivmedel (bet. 2012/13:FiU1, ytt. 2012/13:SkU1y). Ändringen innebär bl.a. att skattebefrielsen för hållbara motorbränslen som framställs av biomassa regleras direkt i LSE, för att skapa långsiktiga och förutsägbara villkor för företagen på biodrivmedelsmarknaden. Användningen av biodrivmedel stimuleras under 2013 genom att befrielse från koldioxidskatt medges för låginblandning upp till vissa nivåer. Befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i bensin och diesel minskas något för att undvika framtida överkompensation och därmed göra skattereglerna mer hållbara gentemot unionsrätten.

För E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt drivmedel utan fossilt innehåll ges fortsatt full befrielse från koldioxidskatt och energiskatt.

Ett kvotpliktssystem beräknas kunna införas den 1 maj 2014 för att säkerställa låginblandade volymer av biodrivmedel på marknaden.

Utskottet vill även framhålla de satsningar som görs för att utveckla biodrivmedel. I budgetpropositionen för 2009 initierades en satsning på 875 miljoner kronor för främst demonstration och utveckling av andra generationens biodrivmedel. Genom förslag i budgetpropositionen för 2013 sker en förlängning och förstärkning av stödet för ökad produktion, distribution och användning av biogas och andra förnybara gaser genom att ytterligare 280 miljoner avsätts för detta ändamål under perioden 2013–2016.

Den som förbrukar eller säljer syntetisk bensin eller diesel som framställs av biomassa får göra avdrag för energi- och koldioxidskatten enligt bestämmelser i LSE. För fossilbaserad syntetisk diesel, baserad på t.ex. naturgas, gäller enligt energiskattedirektivet att den ska beskattas i nivå med likvärdigt bränsle. Detta innebär att ett bränsle som ersätter diesel i en dieselmotor ska beskattas som diesel. Det går inte att tillämpa skattesatsen för naturgas bara för att naturgas varit en råvara vid tillverkningen av syntetisk diesel.

Nationellt sett har naturgas en gynnsam beskattning för att vara ett fossilt drivmedel. En anledning till det är att stimulera användningen av gasdrivna fordon. Detta är ett steg på vägen mot förbättrad infrastruktur och marknad för biogas som fordonsbränsle. Utmaningen när det gäller syntetisk diesel är att övergå till att tillverka bränslet från förnybara råvaror som biogas, skogsavfall eller svartlut i stället för från fossil naturgas. Det är först när den syntetiska dieseln framställs från biomassa som den får effekt på utsläppen av koldioxid.

Kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv KOM(2011) 168 och KOM(2011) 169 bygger på principen om en uppdelning av beskattningen i energiskatt efter bränslets energiinnehåll och koldioxidskatt. Enligt förslaget undantas biodrivmedel från koldioxidskatt, men genom en hög energiskatt kan resultatet bli att skattefördelen för biodrivmedel, t.ex. biogas, blir relativt liten. Utskottet kan i viss mån förstå motionärens oro för biodrivmedlens framtida konkurrensförmåga. Enligt förslaget ska medlemsstaterna kunna behålla möjligheten att tillämpa energiskattelättnader för biodrivmedel t.o.m. utgången av 2023. Utskottet anser inte att det behövs ett tillkännagivande i frågan.

Det är regeringens sak att bedöma om miljözonsreglerna i trafikförordningen behöver klargöras när det gäller fordon som drivs med alternativa drivmedel.

Utskottet avstyrker samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

Jordbrukets drivmedelsskatter m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en höjning av återbetalningen av koldioxidskatt för jord- och skogsbruksmaskiner och om en översyn av jordbrukets drivmedels- och energibesättning. Jämför reservation 7 (SD).

Bakgrund

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

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

Koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen för industri (utanför EU-ETS) och jordbruk, skogsbruk och vattenbruk höjdes från 21 procent av den generella koldioxidskatten på 105 öre per kilo till 30 procent 2011 och till 60 procent 2015. Samtidigt höjdes energiskatten på uppvärmningsbränslen för dessa sektorer från 0 öre per kWh till 2,4 öre per kWh 2011, vilket motsvarade 30 procent av den generella energiskattenivån.

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

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

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

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

Motionerna

I motion 2012/13:Sk429 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) anförs att dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket liksom trädgårdsnäringsens energibesättning bör ses över mot bakgrund av utvecklingen i andra länder och med hänsyn till skattestrukturen för annan konkurrensutsatt industriverksamhet.

Även i motion 2012/13:Sk305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C) begärs en översyn av det svenska jordbrukets drivmedelsskatter och deras effekter på det svenska jordbrukets konkurrenskraft i ett EU-perspektiv. Genom tidigare riksdagsbeslut ska dieselskatten för jordbruket höjas med cirka en halv miljard kronor under 2013 och 2015 genom att den återföring som infördes 2004 ska tas tillbaka. Det svenska jordbruket konkurrerar med bönder i främst andra EU-länder som har lägre dieselskatt än den i Sverige, anför motionärerna.

I motion 2012/13:Sk399 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD) föreslås en höjning av återbetalningen av koldioxidskatt för jord- och skogsbruksmaskiner. Fram till 2015 ska återbetalningen av koldioxidskatten för jord- och skogsbruksmaskiner minska från 2:10 kronor per liter till 90 öre per liter. Energiskatten på dieselolja har höjts med 20 öre per liter. Det innebär ett kostnadspåslag på mer än en halv miljard kronor per år. Enligt motionen riskerar lönsamhetsproblemen att driva jordbruket från landet.

Utskottets ställningstagande

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

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

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

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

För att kompensera jordbruket för de skattehöjningar som beslutades hösten 2009 och för att stärka jordbrukets konkurrenskraft har riksdagen beslutat att slopa skatten på gödselmedel. Riksdagen har vidare sänkt egenavgifterna för enskilda näringsidkare, vilket gynnar det svenska jordbruket.

Förslaget om en höjning av återbetalningen av koldioxidskatt för jord- och skogsbruksmaskiner utgör en del av Sverigedemokraternas budgetalternativ för 2013 som riksdagen nyligen avslagit (bet. 2012/13:FiU1, ytt. 2012/13:SkU1y).

Utskottet ser ingen anledning för riksdagen att ompröva budgetbeslutet i denna del eller att föreslå en översyn av jordbrukets drivmedels- och energibesättning.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

Skatt på fartygsbränsle

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att regeringen i EU bör verka för att skattebefrielsen för fartygsbränsle avskaffas och att regeringen bör driva frågan om en internationell beskattning av koldioxid för sjöfart.

Jämför särskilt yttrande 1 (S, MP, V).

Bakgrund

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

Möjligheten att införa skatt på bränsle som används för sjötransporter begränsas av energiskattedirektivet. Direktivets huvudregel är skattefrihet för bränsle som används inom gemenskapens farvatten. Medlemsstaterna

har en viss valfrihet att inskränka denna skattefrihet och beskatta bränslet. Vad som alltid måste skattebefrias är internationella transporter och, i den mån inte bilaterala avtal ingåtts mellan länderna, transporter mellan gemenskapens medlemsstater. Medlemsstaterna har valfrihet i fråga om beskattning av bränsle för inrikes sjöfart.

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

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

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

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

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

Motionerna

I motion 2012/13:Sk373 av Olle Thorell (S) föreslås att regeringen i EU verkar för att skattebefrielsen för fartygsbränsle avskaffas. I motionen sägs att målet för EU:s gemensamma fiskeripolitik är att fisket ska vara hållbart i ekonomiskt, miljömässigt och socialt hänseende. Fisket har dock problem med överfiske, överdimensionerade fiskeflottor och stora subventioner. Det är inte försvarbart miljömässigt, klimatomfattigt eller ekonomiskt att subventionera bränslen till fiskefartyg, framhåller motionären.

Även i kommittémotion 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 4 (i denna del) begärs ett tillkännagivande om att Sverige i EU bör verka för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart.

Slutligen, i kommittémotion 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 (i denna del) föreslås att Sverige driver frågan om en internationell beskattning av koldioxid för sjöfart.

Utskottets ställningstagande

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

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

Skatteutskottet vidhåller den uppfattning som utskottet gav uttryck för när frågan behandlades under förra riksmötet (bet. 2011/12:SkU16), nämligen att det finns goda miljömässiga skäl för att begränsa bränslesubventionerna till sjöfarten. Undantaget från att betala bränsleskatt bidrar till den överkapacitet som råder generellt i fiskeflottorna inom EU. Utskottet konstaterar att regeringens linje är att skadliga subventioner bör fasas ut. Av konkurrensskäl bör Sverige inte ensidigt slopa bränslesubventionerna utan detta bör ske på EU-nivå. Utskottet anser också att en möjlighet som Sverige bör driva är att inkludera sjöfart i Europa i EU:s utsläppshandels-system. En förutsättning är att systemet omfattar all sjöfart som kommer till EU:s hamnar för att behålla konkurrensneutraliteten för den europeiska sjöfarten.

Utskottet anser inte att det behövs något tillkännagivande från riksdagen om hur regeringen ska agera i dessa frågor.

Utskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

Miljöskatt på flyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att Sverige bör införa en miljöskatt på flyg och om att Sverige bör uppta förhandlingar med grannländer om gemensamma skattenivåer för flygbränsle.

Jämför reservation 8 (MP, V).

Bakgrund

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

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

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

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

En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Flyget omfattas av utsläppshandeln fr.o.m. 2012, och detta gäller såväl flygningar inom

EU som till och från EU. På sikt kommer hänsyn även att tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Kommissionen har aviserat åtgärder för att i ett första skede reglera utsläppen från kväveoxider.

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 21 föreslås att en flygskatt införs som kompenserar för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln.

I kommittémotion 2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 1 sägs att en miljöbeskattning av det kommersiella flyget är nödvändig. Sverige bör i EU verka för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationellt flyg (yrkande 4 i denna del). En flygskatt införs som kompenserar för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln (yrkande 5).

I kommittémotion 2012/13:T509 Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 anförs att Sverige bör driva frågan om en internationell beskattning av koldioxid för flyg.

I kommittémotion 2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 anförs att Sverige snarast bör uppta förhandlingar med grannländer om gemensamma skattenivåer för flygbränsle. Enligt motionen bör Sverige också undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på utrikesflyg i form av schabloniserad start- och landningsavgift (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att även flyget ska bära sina miljökostnader. Det var därför ett viktigt steg att flyget fr.o.m. 2012 omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter, så att flyget möter ett pris på utsläpp av koldioxid. Utskottet anser att den viktigaste åtgärden för att uppnå principen om att förorenaren ska betala är att försvara och utveckla EU:s handelssystem och verka för en ambitiös global överenskommelse för flyget. Utskottet beklagar att klimatarbetet i FN:s luftfartsorgan ICAO inte går framåt i den takt som krävs för att möta klimatutmaningarna.

Flygets klimatpåverkan beror inte bara på koldioxidutsläppen utan även utsläpp av i synnerhet kväveoxider. Sverige har drivit på om ett parallellt styrmedel på EU-nivå också för kväveoxider. Sverige tillämpar redan en miljödifferiering av startavgifterna för flyget, bl.a. med avseende på kväveoxidutsläpp.

Riksdagen har avvisat Miljöpartiets och Vänsterpartiets förslag om flygskatt senast i samband med behandlingen av budgeten för 2013 (bet. 2012/13:FiU1, yttr. 2012/13:SkU1y). Det finns inte någon anledning att ompröva det ställningstagandet.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att sänka fordonsskatten för dieselbilar, att införa en kilometerskatt, att införa ett bonus-malus-system för nya personbilar, att koldioxidrelatera fordonsskatten för tunga fordon och att inkludera husvagnar i den s.k. 30-årsregeln för veteranfordon.

Jämför reservationerna 9 (S, MP, V) och 10 (SD).

Bakgrund

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

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

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

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

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

Koldioxidbeloppet uppgår som huvudregel till 20 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 117 gram. Fordonsskatten höjdes fr.o.m. den 1 januari 2013 i den koldioxid-

baserade fordonsskatten genom att utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet tas ut sänktes från 120 till 117 gram koldioxid per kilometer (bet. 2012/13:FiU1, ytr. 2012/13:SkU1y). Koldioxidbeloppet är 10 kronor per gram för bilar som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol.

Bränslefaktorn för dieselbilar är 2,55 sedan den 1 januari 2011 efter att faktorn kalibrerats om till följd av att energiskatten på dieselolja höjts med 20 öre per liter. Riksdagens beslut 2009 innebar att bränslefaktorn skulle sänkas till 2,4 den 1 januari 2013 som en följd av att energiskatten på dieselolja höjs med ytterligare 20 öre per liter. Som en konsekvens av riksdagens beslut 2012 om att höja fordonsskatten i den koldioxidbaserade fordonsskatten sänks bränslefaktorn som tillämpas vid fordonsbeskattningen för dieseldrivna bilar den 1 januari 2013 från 2,4 till 2,33. Storleken på bränslefaktorn bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig dieseldriven personbil som kör en genomsnittlig årlig körsträcka och skillnaden i drivmedelsskatt för bensin och dieselolja.

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

Fordonsskatten för de bilar som beskattas efter vikt höjdes den 1 januari 2011 för bensindrivna personbilar med 3 procent och sänktes för dieseldrivna personbilar med 4 procent. Riksdagens beslut 2009 innebar en sänkning av fordonsskatten för dieseldrivna personbilar med ytterligare ca 4 procent den 1 januari 2013. Som en konsekvens av riksdagens beslut 2012 om att höja fordonsskatten i den koldioxidbaserade fordonsskatten höjs fordonsskatten den 1 januari 2013 för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar i det viktbaserade systemet med 60 kronor per år. Højningen i den viktbaserade fordonsskatten motsvarar den genomsnittliga højningen i det koldioxidbaserade systemet.

Fordonsskatten för tunga lastbilar och tunga bussar togs tidigare ut med olika belopp beroende på om de uppfyllde de avgaskrav som blev obligatoriska den 1 oktober 2006, dvs. miljöklass 2005 eller strängare avgaskrav. Den lägre skattenivån motsvarade de miniminivåer som föreskrivs i Eurovinjettdirektivet. Denna skattelättnad upphörde den 1 oktober 2009.

För att delvis kompensera den tunga vägtrafiken för att energiskatten på dieselolja höjs i två steg 2011 och 2013 med sammanlagt 40 öre per liter har fordonsskatten för tunga bussar och tunga lastbilar fr.o.m. den 1 januari 2011 sänkts till EU:s minimiskattenivåer för tunga lastbilar.

Miljöbilar

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

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

Riksdagen har hösten 2012 antagit en ny skärpt miljöbilsdefinition (bet. 2012/13:FiU1, yttr. 2012/13:SkU1y). Personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som tas i bruk för första gången fr.o.m. den 1 januari 2013 befrias från fordonsskatt under fem år om bilens koldioxidutsläpp inte överstiger ett beräknat högsta koldioxidutsläpp i förhållande till fordonets tjänstevikt. Beräkningen bygger på ett högsta tillåtet koldioxidutsläpp om 95 gram koldioxid per kilometer. För att fastställa kraven för skattebefrielse för fordonet ska det högsta tillåtna koldioxidutsläppet beräknas enligt formeln $(95 + 0,0457 \times [\text{bilens vikt i kilogram}] - 1 \ 372)$.

Kraven för skattebefrielse för bilar som är utrustade med teknik för drift med etanolbränsle och annat gasbränsle än gasol ändras från krav på bränsleförbrukning till krav på koldioxidutsläpp relaterat till bilens vikt. Dessa bilar får ha ett högre koldioxidutsläpp i förhållande till bilens tjänstevikt. Elbilars och laddhybridens förbrukning av elektrisk energi får högst vara 37 kWh per 100 kilometer.

Förutom kraven på koldioxidutsläpp ska en bil för att få skattebefrielse även uppfylla de senaste obligatoriska utsläppskraven.

Supermiljöbilspremie

Sedan den 1 januari 2012 betalas en supermiljöbilspremie enligt regler i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie i syfte att öka försäljningen och användningen av nya bilar med låg klimatpåverkan. Premien omfattar personbilar med mycket låga utsläpp av växthusgaser, max 50 gram koldioxid per kilometer, vilket främst är laddhybrider och rena elbilar. Premien uppgår till högst 40 000 kronor per bil och betalas av Transportstyrelsen.

Regional differentiering

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

Vägavgift för tunga fordon

Sverige är sedan den 1 januari 1998 tillsammans med ett antal andra EU-länder anslutet till Eurovinjettsamarbetet som innebär ett gemensamt uttag av vägavgift för tunga godstransporter vid användandet av vissa vägar. Väg-

avgift tas ut för motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton. Utformningen av vägavgiften regleras i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG och i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Veteranfordon

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

Motionerna

I motion 2012/13:Sk341 av Margareta B Kjellin (M) anförs att regeringen bör se över möjligheten att sänka fordonsskatten ytterligare på dieslbilar utrustade med miljövänlig teknik. Motionären framhåller att Naturvårdsverket menar att dieslbilar är ett bättre val för miljön än bensinbilar.

I kommittémotion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7 föreslås att en avståndsbaserad vägslitageavgift införs för den tunga lastbilstrafiken. Enligt motionen bär lastbilstrafiken ungefär hälften av sina samhällsekonomiska kostnader. En vägslitageavgift skapar en bättre konkurrenssituation för svenska åkare, och avgiften är en del i ett åtgärds paket för den svenska åkerinäringen tillsammans med ökad och mer samordnad kontroll av regelefterlevnaden, säger motionärerna. Hänsyn ska tas till skogsindustrins behov av tillgång till bl.a. tjälsäkrade vägar. Vägslitageavgiften ska vara differentierad efter vilken euroklass på avgasreningen en lastbil har. Enligt motionen finns även anledning att se över en bonus som främjar omställningen till alternativa bränslen och hybriddrift.

I kommittémotion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 26 beskrivs ett bonus–malus-system som bör införas för nya personbilar. Systemet innebär att en miljöbilsbonus betalas till den som köper en bil med lägre utsläpp och att en registreringsavgift tas ut för nya bilar med koldioxidutsläpp över en viss nivå. Förslaget utgår från den nya definitionen på miljöbilar. Förslaget innebär vidare att kraven skärps stegvis för en miljöbil. Bonusen uppgår till 5 000 kronor som betalas ut när bilen registreras första gången. Dessutom betalas 1 000 kronor per gram koldioxid per kilometer som bilens utsläpp understiger miljöbilsdefinitionen, dock max totalt 40 000 kronor. Systemet ersätter supermiljöbilspremien. Registreringsavgiften ska vara 2 000 kronor för bilar som har utsläpp 20 gram koldioxid per kilometer över miljöbilsdefinitionen och därutöver 500 kronor per gram, dock högst 15 000 kronor.

I motionen återupprepas slutligen förslaget om att en avståndsbaserad vägslitageavgift bör införas för tunga lastbilar (yrkande 33).

Miljöpartiet föreslår i partimotion 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. yrkande 21 likaledes att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt för tunga lastbilar införs senast den 1 juli 2014.

Även i kommittémotion 2012/13:Sk437 av Mats Pertoft m.fl. yrkande 1 föreslås att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt införs på tunga lastbilstransporter senast den 1 juli 2014. Skatten bör utgå med i genomsnitt 14 kronor per mil och differentieras på ett sätt som gör att den är lägre i områden där båt- eller järnvägsförbindelser saknas. I enlighet med EU:s regelverk bör enligt motionen den svenska vinjettskatten avskaffas i samband med att lastbilsskatten införs (yrkande 2).

I kommittémotion 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 20 återkommer förslaget om att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt bör införas andra halvåret 2014.

Även i Miljöpartiets kommittémotion 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 5 återkommer förslaget om att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt ska införas på tunga lastbilstransporter senast den 1 juli 2014. Härutöver föreslår motionärerna att en koldioxiddifferentierad fordonsskatt för tunga lastbilar ska införas (yrkande 16). En standardiserad provmetod för att redovisa bränsle för tunga fordon saknas i EU:s regelverk. Kommissionen har påbörjat en strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från tunga fordon. Denna ska redovisas under första halvan av 2013. Därefter kan arbetet med att ta fram en fastlagd och obligatorisk metod börja, anför motionärerna.

I motion 2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 2 begärs ett tillkännagivande om att främja veteranbilshobbyn genom att inkludera husvagnar i den s.k. 30-årsregeln.

Vänsterpartiet föreslår i partimotion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. yrkande 3 att regeringen återkommer till riksdagen med förslag som möjliggör att ett system med kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast 2014. Förutom miljöperspektivet kan en kilometerskatt bidra till kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Alla tunga fordon som förflyttar sig på svenska vägar kommer att betala en kilometerskatt oberoende av i vilket land fordonet är registrerat, och det går inte heller att undgå beskattning genom att tanka utomlands, framhåller Vänsterpartiet.

I kommittémotion 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4 anförs att regeringen bör snabbtreda ett bonus-malus-system som är kopplat till miljöbilsdefinition med platt gräns för koldioxidutsläpp. En sådan modell innebär att bilar med mycket låga koldioxidutsläpp får en skattebonus, bilar med genomsnittliga utsläpp beskattas neutralt medan bilar med höga utsläpp får en hög skatt.

Motionärerna upprepar slutligen förslaget om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om kilometerskatt för tunga fordon som träder i kraft senast 2014 (yrkande 5).

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har efter förslag i budgetpropositionen för 2013 justerat fordonskatten såväl i den koldioxidbaserade fordonsskatten som i det viktbase-erade systemet (bet. 2012/13:FiU1, ytr. 2012/13:SkU1y). Ändringen innebär bl.a. en sänkning av bränslefaktorn som tillämpas vid fordonsbeskattningen av dieslbilar och medför en sänkning av fordonsskatten för flertalet dieslbilar.

Vid budgetbehandlingen anslöt sig riksdagen vidare till regeringens förslag om skattebefrielse för miljöbilar och avvisade oppositionens förslag om s.k. bonus–malus-system för nya personbilar.

Riksdagen avvisade vid budgetbehandlingen även oppositionens förslag om att införa ett system med kilometerskatt för tunga fordon, av Socialdemokraterna kallat vägs slitageavgift och av Miljöpartiet kallat lastbilsskatt. En kilometerskatt är dyr att administrera både för företagen och för Skatteverket eftersom den kräver utrustning för att registrera var och när ett fordon kör. Utskottet anser därför att det inte finns tillräcklig grund för att införa en kilometerskatt eftersom samhällsvinsten inte påtagligt överstiger administrationskostnaderna.

Utskottet anser vidare att en kilometerskatt skulle fördyra vägtransporterna utan att ge några reella miljövinster eftersom det ofta saknas alternativa transportsätt. Skatten slår t.ex. mot skogsindustrin och alla som är beroende av vägtransporter och inte minst drabbas boende på landsbygden av kostnadsökningar.

Styrningen mot minskade utsläpp av koldioxid är mer effektiv inom ramen för drivmedelsbeskattningen än genom ett kilometerskatteuttag.

Utskottet anser att frågan om att införa en koldioxiddifferentierad fordonsskatt för tunga lastbilar bör anstå i avvaktan på EU-kommissionens arbete med att ta fram en strategi för hur man kan minska utsläppen av växthusgaser från tunga fordon. Ett viktigt steg är att få fram en standard för mätning och redovisning av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp på tunga fordon. Detta, som saknas i dag, är en förutsättning för en koldioxiddifferentiering av fordonsskatten.

Avsikten med skattebefrielsen för veteranfordon har inte varit att ställa upp någon allmän regel om befrielse från fordonsskatt för fordon som är 30 år eller äldre. Motionsyrkanden om en utvidgning av skattebefrielsen till bl.a. husvagnar avslogs därför redan i samband med införandet av en rullande 30-årsgräns.

Utskottet avstyrker samtliga motioner i avsnittet i motsvarande delar.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att trängselskatten bör utformas som en regional trängselavgift, att bilar som omfattas av supermiljöbilspremien undantas från trängselskatt, att kommuner själva ska få bestämma om de vill införa trängselskatt, att bestämmanderätten över intäkterna från trängselskatten bör ligga hos regionerna, att trängselskatten bör differentieras utifrån fordonets miljöegenskaper samt att planerna på att införa trängselskatt i Göteborg bör avbrytas.

Jämför reservationerna 11 (S, MP, V) och 12 (SD) samt särskilt yttrande 2 (SD).

Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i bilagor till lagen. Bilagorna omfattar för närvarande Stockholms och Göteborgs kommuner. I Göteborgs kommun tillämpas bestämmelserna sedan den 1 januari 2013. Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm den 1 augusti 2007. I proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm anges att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

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

2011 års vägtullsutredning (Fi2011:08) tillsattes i juni 2011 (dir. 2011:47). Enligt tilläggsdirektiv (dir. 2012:65) ska utredningen även ta fram förslag till hur Europeiska kommissionens beslut 2009/750/EG om definitionen av det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta ska genomföras i svensk rätt.

Utredningen lämnade i september 2012 delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (SOU 2012:60).

Utredningen lämnade i februari 2013 slutbetänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Utredningen har bl.a. sett över förutsättningarna för att kommunerna själva ska ha rätten att besluta kring trängselskatt. I slutbetänkandet lämnas ett förslag på utformning av en sådan delegering men utredningen bedömer samtidigt att övervägande skäl talar emot en sådan överlåtelse av föreskriftsrätten. Annat som föreslås är att en förseningsavgift om 100 kronor ska tas ut, innan tilläggsavgiften kan tas ut, om trängselskatten inte betalas i tid och att utländska fordon också ska omfattas av trängselskatt.

Motionerna

I motion 2012/13:Sk328 av Nina Lundström (FP) anförs att den statliga trängselskatten i framtiden bör utformas som en regional trängselavgift.

I motion 2012/13:Sk338 av Per Lodenius (C) föreslås en översyn av möjligheterna och de ekonomiska konsekvenserna av att undanta elbilar och bilar som omfattas av supermiljöbilspremierna från trängselskatt i Stockholm och Göteborg.

I motion 2012/13:Sk378 av Rickard Nordin (C) sägs att trängselskatt är bra för Göteborg. Motionären menar att det är rimligt att alla som nyttjar infrastrukturen är med och betalar. Det är därför av största vikt att frågan om de utlandsregistrerade fordonen hanteras skyndsamt.

I kommittémotion 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5 anförs att bestämmanderätten över intäkterna från trängselskatten bör ligga hos regionerna.

I motion 2012/13:Sk321 av Olle Thorell (S) begärs en översyn av trängselskatten för att få en bättre koppling mellan skatt, bilstorlek och utsläppsmängder.

Miljöpartiet föreslår i partimotion 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. yrkande 24 att makten att fatta beslut om trängselskattesystemet och intäkterna från skatten ska överlåtas till regional eller lokal nivå.

Även i kommittémotion 2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2 framförs krav om att makten att fatta beslut om intäkterna från trängselskatten bör överlåtas till regional nivå. Motionärerna anför att beslutet 2006 att använda trängselskatten till finansiering av Förbifart Stockholm togs över huvudet på stockholmarna, som deltog i folkomröstningen under premissen att intäkterna skulle gå till både kollektivtrafik och vägar.

I motion 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 3 sägs att trängselskatten bör differentieras utifrån fordonets miljöegenskaper. Skattens utformning och användning bör bestämmas lokalt. Enligt motionen är det viktigt att inte begränsa lokala politiker till att bara reglera trafikförhållanden i snäv bemärkelse utan att det finns möjlighet att differentiera trängselskatten utifrån andra miljöaspekter som inte täcks av andra styrmedel.

Enligt motion 2012/13:Sk396 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) bör planerna på att införa trängselskatt i Göteborg avbrytas. Motionärerna anför bl.a. att systemet är dyrt och hämmar arbetslinjen genom stora kostnader för låg- och medelinkomstfamiljer som måste använda bil.

Vänsterpartiet anför i partimotion 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. yrkandena 1 och 2 att kommuner själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt samt hur intäkterna ska användas. Intäkterna från trängselskatten i Stockholm bör i enlighet med folkomröstningsresultatet i första hand användas för att bygga ut kollektivtrafiken.

Vänsterpartiet återupprepar i partimotion 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. yrkande 17 uppfattningen att kommuner själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt samt hur intäkterna ska användas.

Utskottets ställningstagande

2011 års vägtullsutredning (Fi2011:08) lämnade sitt slutbetänkande den 7 februari 2013. Utredningen har bl.a. sett över förutsättningarna för att kommunerna själva ska ha rätten att besluta kring trängselskatt. Utredningen föreslår att utländska fordon också ska omfattas av trängselskatt. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens beredning av utredningens förslag genom uttalanden med anledning av de olika motionsförslagen om trängselskatt.

Miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte att leda till minskad trängsel. Utskottet anser att fordonsskatten och drivmedelsskatten är lämpligare styrmedel än trängselskatten för att gynna miljöbilar.

Utskottet ser inte någon anledning för riksdagen att ändra beslutet (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39) om att införa trängselskatt i Göteborg.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

Alkoholskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om höjd skatt på alkohol, en indexering av skattesatserna, höjd skatt på alkoholisk och söt cider samt om en översyn av möjligheten sänka skattesatsen på öl från små bryggerier. Riksdagen avslår också motionsförslagen om att riksdagen bör uppmana regeringen att i EU verka för höjda miniskatter.

Jämför reservation 13 (S).

Bakgrund

Beskattningsreglerna för alkoholvaror är EU-harmoniserade, och de gemensamma reglerna finns i direktiv 2008/118/EG, det s.k. punktskattedirektivet. Punktskattedirektivet ligger till grund för beskattningsförfarandet i lagen (1994:1564) om alkoholskatt.

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

Minimiskattesatsen på öl är 1:87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. Det motsvarar ca 0:81 kronor (beräknat på att 1 euro = 8:70 kronor) per liter öl med en alkoholstyrka om 5 volymprocent. För att en dryck ska betraktas som öl ska alkoholhalten överstiga 0,5 volymprocent. Medlemsländerna får tillämpa reducerade skattesatser för öl som har en alkoholhalt om högst 2,8 volymprocent. Medlemsstaterna får också tillämpa nedsatt skattesats på öl bryggt av små bryggerier med en begränsad produktion.

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

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

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

Skatt ska tas ut på etylalkohol och spritdrycker. Minimiskattesatsen är 550 euro per hektoliter ren alkohol. Detta svarar mot ca 48 kronor per liter ren alkohol. För sprit finns i direktiven en bestämmelse som säger att medlemsländer som vid utgången av 1992 tillämpat en skattesats om upp till högst 1 000 euro per hektoliter ren alkohol inte får sänka skattesatsen.

Bestämmelsen anger också att länder som har en skattesats som överstiger 1 000 euro inte får sänka den till ett mindre belopp än 1 000 euro. Enligt artikel 8 i direktiv 92/84/EEG ska rådet regelbundet på grundval av

en rapport och, vid behov, ett förslag från kommissionen granska de skattesatser som fastställts och enhälligt efter samråd med Europaparlamentet vidta nödvändiga åtgärder.

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

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

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

Kommissionen lämnade i september 2006 ett förslag om inflationsuppräkning av minimiskatterna på alkohol inom EU med 31 procent från 1993. Förslaget avsåg öl, andra jästa drycker än vin och öl, mellanklassprodukter (starkvin) och etylalkohol (sprit). Skattesatsen för vin är 0 procent och kan således inte höjas med en faktor för inflationen. Höjningen om 31 procent medför i praktiken mycket små förändringar av de skatter som medlemsstaterna faktiskt tar ut.

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

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

Budgetpropositionen för 2013

Intäkterna från punktskatter på alkohol och tobak

Intäkterna från punktskatter på alkohol och tobak utgör knappt 20 procent av punktskatteintäkterna. Under prognosperioden väntas punktskatteintäkterna från alkohol och tobak uppgå till ungefär 24 miljarder kronor per år. Skatten på samtliga tobaksvaror höjdes fr.o.m. 2012, vilket bedöms medföra att skatteintäkterna från tobaksskatten blir 0,8 miljarder kronor högre per år. (Prop. 2012/13:1 Budget, finansplan och skattefrågor s. 353.)

Alkoholrelaterad dödlighet

Befolkningens genomsnittliga alkoholkonsumtion har sjunkit gradvis under en följd av år och beräknas nu vara den lägsta på omkring 10 år. Den alkoholrelaterade dödligheten är lägre jämfört med 1980-talet bland både män och kvinnor. I åldersgruppen 45–64 år fortsätter dödligheten att minska bland män. I de högre åldrarna ökade alkoholdödligheten för både män och kvinnor fram till 2006 och är därefter relativt oförändrad. Trots att dödligheten minskar generellt fortsätter de alkoholrelaterade skadorna att öka, särskilt bland kvinnor och i vissa grupper. Bland de unga har sjukhusvård för alkoholrelaterade diagnoser blivit vanligare sedan början av 1990-talet. Dödligheten i dessa diagnoser har ökat, främst bland unga kvinnor. (Prop. 2012/13:1, utg.omr. 9 s. 120.)

Alkoholkonsumtion

Systembolagets försäljning ökar medan resandeförsel och smuggling minskar. Alkohol från Systembolaget utgör den största delen av all alkohol som konsumeras. År 2011 utgjorde alkohol från Systembolaget drygt 60 procent av den alkohol som konsumeras. Sedan 2004 har Systembolaget i det närmaste stegvis ökat sin försäljning med 15 procent medan den oregistrerade konsumtionen stegvis har minskat med hälften. Vin utgör den största delen av konsumerad alkohol. Vinets andel av den totala konsumtionen har i stort sett ökat stegvis sedan 2004. Enligt Världshälsoorganisationen är den svenska totalkonsumtionen per invånare 15 år och äldre lägre än genomsnittet i Europeiska unionen (EU). När det gäller yngres intensivkonsumtion visar Espadstudien (European School Survey Project on Alcohol and Other Drugs) att andelen 15–16-åringar som rapporterar att de har intensivkonsumerat alkohol någon gång den senaste månaden är lägre i Sverige än genomsnittet i Europa. (Prop. 2012/13:1, utg.omr. 9 s. 289.)

Gällande svenska bestämmelser

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

Skattesatser för alkohol

<i>Volymprocent</i>	<i>Skattesats/liter</i>
Öl	
Över 0,5, högst 2,8	0:00 kr
Över 2,8	1:66 kr för varje volymprocent
Vin och andra jästa drycker än vin och öl	
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	
Över 1,2, högst 15	27:20 kr
Över 15, högst 22	45:17 kr
Etylalkohol	501:41 kr/liter ren alkohol

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

Motionerna

I motion 2012/13:Sk244 av Jan R Andersson m.fl. (M) anförs att enligt rådets direktiv 92/83/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker får ett land sänka punktskatterna på alkohol på mikrobryggt öl. Enligt motionärerna bör regeringen se över möjligheten att ge små svenska bryggerier lägre skattesatser.

Enligt motion 2012/13:Sk290 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 3 bör regeringen verka i EU för höjda minimiskatter på alkohol.

I motion 2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S) yrkande 1 begärs ett tillkännagivande om att skatten på alkohol bör höjas. Folkhälsoskäl och även brottsbekämpning talar för detta. Alkoholskatterna bör vidare enligt motionärerna indexeras (yrkande 2). Regeringen bör verka i EU för höjda minimiskatter på alkohol (yrkande 3). Slutligen föreslår motionärerna att alkoholskatten på alkoläsk och söt cider bör höjas motsvarande vad som gäller i Tyskland i syfte att minska konsumtionen av alkoläsk (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Riksdagen avslög i samband med behandlingen av budgeten för 2013 Socialdemokraternas förslag om höjda alkoholskatter motsvarande 1,5 miljarder kronor. Utskottet utgår från att alkoholskatterna kommer att prövas i kommande budgetberedning. Det finns inte någon anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen i frågan.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om att regeringen bör verka i EU för en gemensam höjning av minimiskatterna på alkohol. Utskottet beklagar att medlemsländerna inte lyckades enas i frågan. Utskottet utgår från att regeringen fortsätter att driva frågan i EU utan något tillkännagivande från riksdagen.

En indexering av bl.a. alkoholskatten infördes den 1 januari 1994 (bet. 1993/94:FiU1) för att värdesäkra skatteintäkterna. Indexeringen begränsades till perioden 1994–1998, vilket var perioden för det saneringsprogram för de offentliga finanserna som behandlades i betänkandet. Tidsbegränsningen för indexeringen slopades den 1 januari 1996 (bet. 1994/95:SkU28).

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

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa nedsatta skattesatser på öl bryggt av oberoende små bryggerier. Utskottet vidhåller, mot bakgrund av folkhälsoskäl och därmed den restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning.

I budgetpropositionen för 2006 anförde den dåvarande regeringen att den delade Alkoholinförelutredningens (S 2004:1) uppfattning att det bör införas en skatt på alkoholhaltiga blanddrycker och vissa andra alkoholdrycker som vänder sig främst till ungdomar, i syfte att minska konsumtionen av sådana drycker. En departementspromemoria om tilläggsskatt på vissa alkoholdrycker färdigställdes i juni 2006. Promemorian remissbehandlades 2006. Avsikten var att regeringen under 2006 skulle återkomma till riksdagen med ett lagförslag. Frågan om hur de beskattningsbara dryckerna ska definieras och avgränsas visade sig dock vara komplicerad, och därför lades det inte fram något förslag för riksdagen. Frågan uppmärksammas fortfarande inom Regeringskansliet och kan aktualiseras av EU-kommissionens eventuellt kommande arbete med alkoholskattedirektivet. Eftersom frågan om skatt på alkohol är uppmärksam i Regeringskansliet anser utskottet att ett tillkännagivande i frågan inte behövs.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner i motsvarande delar.

Privatinförsel av alkohol och tobak samt försäljning i exportbutiker

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att riksdagen genom ett tillkännagivande ska uppmana regeringen att i EU verka för sänkta införselnivåer för alkohol och att regeringen ska utreda den faktiska omfattningen av den illegala införseln av alkohol samt den organiserade brottslighetens utbredning. Riksdagen avslår också förslag om att skattefria varor vid utresan ska kunna placeras i depå för att vid återkomsten hämtas ut och konsumeras i Sverige.

Jämför reservation 14 (S, V).

Bakgrund

Alkohol- och tobaksvaror som förvärvas i ett annat EU-land av en enskild person för eget bruk och transporteras av den enskilde själv beskattas i inköpslandet. Det följer av det nya punktskattedirektivet som tillämpas fr.o.m. den 1 april 2010. Att det bara är varor som förs in för personligt bruk och där transporten sköts av köparen personligen som är befriade från punktskatt i hemlandet klargjordes genom EU-domstolens dom i det s.k. Joustramålet den 23 november 2006 (mål C-5/05).

För att avgöra om det är fråga om införsel för personligt eller kommersiellt ändamål ska enligt EU:s regler bl.a. mängden varor beaktas. Medlemsstaterna får använda sig av s.k. indikativa nivåer till ledning för att bedöma om varorna är avsedda för personligt eller kommersiellt ändamål.

De indikativa nivåerna får inte sättas lägre än 800 cigaretter, 400 cigareller, 200 cigarrer, 1 kilo tobak, 10 liter sprit, 20 liter starkvin, 90 liter vin och 110 liter öl. De indikativa nivåerna är inte tillåtna kvoter för privatinförsel utan ett hjälpmedel till ledning för att avgöra om införseln är privat eller kommersiell och därmed i vilken medlemsstat beskattningen ska ske. Om tullen fastställer att en införsel är avsedd för kommersiella ändamål, även om det rör sig om mindre kvantiteter, ska varorna beskattas i införsellandet.

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

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

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

Försäljning i exportbutiker

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

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

Av punktskattedirektivet följer att alkoholdrycker som säljs för konsumtion i Sverige ska beskattas i Sverige med svensk alkoholskatt. Ankomsthandel med varor som beskattas med svensk alkoholskatt är således i och för sig förenlig med unionsrätten. Enligt unionsrätten är det möjligt att beskattat sälja alla förekommande varor vid både avresa och ankomst för resande inom EU. Ankomsthandel med obeskattade varor kräver däremot

förändringar av EU:s bestämmelser om punktskatt och mervärdesskatt på alkoholdrycker, dvs. åtgärder på unionsnivå. Det gäller oavsett om resenärerna kommer från ett annat land inom EU eller från ett tredjeland.

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

Motionerna

I motion 2012/13:Sk237 av Jonas Jacobsson Gjørtler (M) föreslås möjligheten att inrätta depåer för tullfria varor för att uppnå miljövinster. Svenska turister spenderar mångmiljonbelopp på tullfria varor. För att varorna inte ska behöva flyga fram och tillbaka för att bli skattefria skulle en depå för tullfria varor vara en lösning, anför motionären. När resenärerna sätter sig på planet placeras de tullfria varorna i en depå på avreseorten i stället för att lastas på planet. När resenärerna återvänder kan de hämta ut varorna från depån. Den som vill konsumera varor på destinationen borde kunna få vissa beställda varor levererade ombord.

I motion 2012/13:Sk290 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 2 anförs att regeringen bör verka i EU för att införselkvoterna mellan länderna sänks till en nivå som kan anses rimlig för privat bruk.

I motion 2012/13:Sk304 av Karin Nilsson och Johan Linander (båda C) föreslås att regeringen utreder den faktiska omfattningen av den illegala införseln av alkohol, dess konsekvenser för alkoholpolitikens trovärdighet, ungdomars alkoholvanor samt den organiserade brottslighetens utbredning.

Även i motion 2012/13:So279 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 4 anförs att Sverige bör ta initiativ till sänkta införselkvoter för alkohol i EU.

Även i motion 2012/13:Sk254 av Elin Lundgren (S) anförs att Sverige bör ta initiativet till att tillsammans med andra medlemsländer inom EU driva frågan om sänkta införselkvoter.

I motion 2012/13:Sk269 av Christina Karlsson och Eva Sonidsson (båda S) berörs frågan om taxfreeinköp på ankomstflygplatsen. Motionärerna framhåller att om en resenär kan förbeställa varor som hämtas ut när resenären landar så skulle flygets utsläpp minska och säkerheten öka. Regeringen bör därför i EU aktualisera frågan om taxfreeinköp på ankomstflygplatsen, föreslår motionärerna.

Även i motion 2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S) yrkande 7 anförs att regeringen bör verka för att införselnivåerna för alkohol sänks inom EU.

I Vänsterpartiets kommittémotion 2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 16, slutligen, anförs att regeringen bör ta ett förnyat initiativ till sänkta införselkvoter av alkohol inom EU. Enligt motionen har hittillsvarande initiativ för att diskutera sänkta kvoter inte gett något resultat.

Problemet i sammanhanget är att alkoholdrycker i EU betraktas som en handelsvara och att folkhälsoperspektivet osynliggörs, framhåller motionärerna.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har vid upprepade tillfällen, senast vid det föregående riksmötet (bet. 2011/12:SkU16), gett uttryck för att de gällande indikativa nivåerna för privatinförsel är alldeles för höga för svenska förhållanden och att regeringen bör verka för en förändring i EU, inte bara av införselreglerna utan av synen på alkoholpolitiken i stort. Det är att beklaga att regeringens ansträngningar på området hittills inte fått allmänt gehör bland medlemsstater. Det innebär att de nuvarande indikativa nivåerna för privatinförsel kvarstår oförändrade i det nya punktskattedirektivet som tillämpas från den 1 april 2010.

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

Utskottet noterar med tillfredsställelse redovisningen i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 9 s. 289) om att Systembolagets försäljning ökar medan resandeförsel och smuggling minskar. Den svenska totalkonsumtionen av alkohol per invånare 15 år och äldre är också lägre än genomsnittet i EU.

När det gäller behovet av att utreda den faktiska omfattningen av den illegala införseln av alkohol samt den organiserade brottslighetens utbredning anser utskottet att kunskapen finns hos Tullverket som torde ha en god bild av den illegala hanteringen omfattning. Tullverkets uppgift är att begränsa den organiserade brottsligheten som ägnar sig åt bl.a. alkoholsmuggling. Storskalig och frekvent illegal införsel av alkohol ska ges hög prioritet i verkets brottsbekämpande verksamhet. Resultatet av arbetet ska återrapporteras till regeringen.

Utskottet kan instämma i att det är ett onödigt och miljöbelastande transportarbete att flyga alkoholvaror fram och tillbaka för att åstadkomma en befrielse från svensk punkt- och mervärdesskatt. Gemenskapsrätten medger dock inte att medlemsstaterna undantar varor vid ankomstförsäljning från punkt- och mervärdesskatt. Utskottet sympatiserar med motionärernas intentioner men bedömer att det inte heller är förenligt med gemenskapsrätten att skattefria varor ska kunna placeras i en depå vid utresan för att vid återkomsten hämtas ut och konsumeras i Sverige.

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

Tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en höjning av tobaksskatten, om en utvärdering av skattenivåerna, om en förändring av relationen i beskattning mellan snus och cigaretter samt om regel­förändringar för att förhindra att punktskatteför­farandet utnyttjas i brottsligt syfte.

Jämför reservationerna 15 (S, MP, V) och 16 (SD).

Bakgrund

Tobaksskatt ska betalas för tobaksvaror som tillverkas i Sverige, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importerats från ett land utanför EU.

Ett nytt tobaksskattedirektiv, rådets direktiv 2010/12/EU, tillämpas från den 1 januari 2011. Enligt det nya direktivet är det vägda genomsnittliga detaljhandelspriset på cigaretter utgångspunkten för EU:s minimikrav på punktskatt och för att mäta den särskilda punktskattens betydelse inom den totala skattebelastningen.

Principerna för beskattningen av tobaksvaror skiljer sig mellan de olika produkterna. Snus, rök- och tuggtobak beskattas per viktenhet medan cigarer och cigariller beskattas med en styckeskatt. Skatten på cigaretter består av två komponenter: en fast styckeskatt per cigarett och en procentandel av detaljhandelspriset inklusive moms.

Styckeskatten på cigaretter ska enligt det nya direktivet vara mellan 5 och 76,5 procent av den totala skattebelastningen. Från och med den 1 januari 2014 ska den totala tobaksskatten på cigaretter uppgå till minst 90 euro per 1 000 cigaretter samt utgöra minst 60 procent av detaljhandelspriset. Medlemsstater som tar ut en punktskatt på minst 115 euro per 1 000 cigaretter behöver inte uppfylla 60-procentskravet.

Riksdagen (bet. 2010/11:SkU11) har anpassat bestämmelserna i lagen (1994:1563) om tobaksskatt till det ändrade tobaksskattedirektivet. Anpassningen innebär en övergång till en så stor andel styckeskatt som möjligt inom ramen för en oförändrad punktskatt. Riksdagen beslutade samtidigt att för kalenderåret 2012 och efterföljande kalenderår ska en årlig omräkning av tobaksskattesatserna som motsvarar den allmänna prisutvecklingen göras för samtliga tobaksprodukter.

Riksdagen höjde tobaksskatten den 1 januari 2008 och på nytt den 1 januari 2012 (bet. 2011/12:FiU1, ytr. 2011/12:SkU1y). Vid den senaste höjningen höjdes skatten på cigaretter, cigarer, cigariller, röktobak och

tuggtobak med drygt 7 procent och på snus med knappt 11 procent. Höjningarna beaktade även den förändring i konsumentprisindex (KPI) som skulle ha medfört en omräkning av skattesatserna den 1 januari 2012.

Skattesatser på tobak (1 januari 2013)

Cigaretter	Cigarer/cigariller	Röktobak	Snus	Tuggtobak
27,34 kr*	1,25 kr/styck	1 735 kr/kilo	386 kr/kilo	449 kr/kilo

* 1:41 kr/styck + 1 procent av detaljhandelspriset. Avser 19-pack cigaretter med detaljhandelspriset 55 kr. (Källa: SFS 2012:699.)

Betalning av tobaksskatt

Som huvudregel gäller att punktskatt som ska redovisas i skattedeklaration ska ha betalats senast samma dag som deklarationen ska ha kommit in till Skatteverket. Tidpunkten för att lämna en punktskattedeklaration för en kalendermånad styrs av om den uppgiftsskyldige är skyldig att lämna mervärdesskattedeklaration samt för vilket beskattningsunderlag en sådan skattedeklaration ska lämnas. För den som ska lämna en punktskattedeklaration för redovisningsperioden en kalendermånad finns därför tre olika deklarationstidpunkter: den 12:e i månaden efter utgången av redovisningsperioden, den 26:e i månaden efter utgången av redovisningsperioden eller den 12:e i den andra månaden efter utgången av redovisningsperioden. I det fall redovisningsperioden är längre än en kalendermånad är deklarationstidpunkten den 26:e i den andra månaden efter utgången av redovisningsperioden.

För den som också är skyldig att redovisa mervärdesskatt på ett beskattningsunderlag som uppgår till högst 40 miljoner kronor för beskattningsåret gäller att punktskattedeklarationen ska ha kommit in till Skatteverket senast den 12:e i den andra månaden efter utgången av redovisningsperioden. För den som också är skyldig att redovisa mervärdesskatt på ett beskattningsunderlag som överstiger 40 miljoner kronor för beskattningsåret ska punktskattedeklarationen ha kommit in till Skatteverket senast den 26:e i månaden efter utgången av redovisningsperioden. För den som inte ska lämna en mervärdesskattedeklaration gäller att punktskattedeklarationen ska ha kommit in till Skatteverket senast den 12:e i månaden efter utgången av redovisningsperioden.

Flyttning av tobaksvaror under uppskovsförfarande

Tobaksvaror kan tillverkas, bearbetas, förvaras och flyttas mellan medlemsstaterna inom ramen för ett system med skatteupplag, utan att detta medför några beskattningskonsekvenser. Först när tobaken lämnar uppskovsförfarandet och släpps för konsumtion ska skatten betalas. Skattepliktiga tobaksvaror får under uppskovsförfarande flyttas från ett skatteupplag till ett annat skatteupplag, en registrerad varumottagare eller en plats där de skattepliktiga varorna lämnar EU:s territorium.

Det datoriserade kontrollsystemet EMCS; transportsäkerhet

För att tobaksvaror ska få flyttas under skatteuppskov krävs att varorna omfattas av ett elektroniskt administrativt dokument som upprättas i EMCS och att säkerhet ställts för skatten. Kravet på att varorna ska omfattas av ett administrativt dokument gäller inte flyttningar som enbart sker inom Sverige. Kravet på transportsäkerhet omfattar dock samtliga flyttningar, dvs. även flyttningar inom Sverige. Säkerheten ska ställas hos Skatteverket innan flyttningen påbörjas och uppgå till ett belopp som motsvarar den skatt som i medeltal belöper på de varor som upplagshavaren flyttar under ett dygn.

Upplagshavare och registrerade varumottagare

En upplagshavare är en fysisk eller juridisk person som har fått tillstånd av Skatteverket att i sin affärsverksamhet tillverka, bearbeta, förvara, ta emot eller avsända punktskattepliktiga varor enligt ett uppskovsförfarande i ett skatteupplag. Ett skatteupplag ska godkännas av Skatteverket. För upplagshavare i Sverige kan endast utrymmen i Sverige godkännas som skatteupplag. Skatteverket kan godkänna personer som registrerade varumottagare som yrkesmässigt tänker ta emot skattepliktiga varor i Sverige som flyttas enligt ett uppskovsförfarande från ett annat EU-land eller som yrkesmässigt importerar skattepliktiga varor från tredje land.

Förutsättningar för att godkännas som upplagshavare eller registrerad varumottagare

För att godkännas som upplagshavare krävs att sökanden bedriver eller avser att bedriva verksamhet av viss art, är lämplig som upplagshavare med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt och disponerar över ett utrymme beläget i Sverige som kan godkännas som skatteupplag.

För att godkännas som registrerad varumottagare krävs att sökanden är lämplig att vara registrerad varumottagare med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Skatteverket prövar om sökanden kan anförtros ställning att ta emot varor under skatteuppskov. Lämplighetsprövningen ska motsvara den lämplighetsprövning som gäller för upplagshavare. Enligt förarbetena till bestämmelsen kan lämplighetsprövningen dock behöva vara mer omfattande för en upplagshavare än för en registrerad varumottagare.

Tullverkets transportkontroll av tobaksvaror

Enligt lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter, förkortad LPK, får punktskattepliktiga tobaksvaror endast flyttas om de krav som följer av tobaksskattelagen för ett elektroniskt administrativt dokument, säkerhet m.m. är uppfyllda.

Tullverket får göra transportkontroller under pågående transporter och då varor på-, av- eller omlastas i direkt anslutning till transporten. Transportkontroller får även genomföras på områden som inte är tillgängliga för allmänheten, t.ex. en transportörs inhägnade gårdsplan. Tullverkets befogenheter utökades den 1 januari 2013 (bet. 2012/13:SkU2) och tullen får nu även genomföra transportkontroller när punktskattepliktiga varor förvaras i en lokal för på-, av- och omlastning under en pågående flyttning.

Kontrollmärkning av cigarettförpackningar

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

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

Motionerna

I motion 2012/13:Sk294 av Henrik Ripa (M) framförs att regeringen bör undersöka möjligheten att ytterligare höja skatten på cigaretter. Samhällets kostnader för cigaretter ligger uppskattningsvis långt över den skattesats som nu betalas för ett paket cigaretter. Motionären framhåller att enligt Världsbankens och Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendationer bör ett land som vill sänka de negativa skadeverkningarna höja tobaksskatten över inflationen varje år.

I motion 2012/13:Sk362 av Johan Hultberg och Carl-Oskar Bohlin (båda M) sägs att de senaste årens skattehöjningar på tobak bör utvärderas och skattenivån i förlängningen ses över. Under de senaste åren har skatten på tobak höjts kraftigt. Det är allvarligt om den förda skattepolitiken för tobak leder till en kraftig ökning av smuggling, illegal handel och organiserad brottslighet.

Enligt motion 2012/13:Sk284 av Kerstin Engle (S) bör regelverket för punktskattebetalningar skyndsamt ändras för att försvåra brottsligheten. Det digitala övervakningssystemet EMCS bör införas nationellt. Enligt motionen importerar cigaretter lagligt till ett skatteupplag och säljs vidare utan att skatt betalas in. Tiden mellan det att varorna tas in i landet och de tre månader som importören har på sig att betala skatten utnyttjas. När brottet upptäcks har bulvanerna redan lämnat landet och det som återstår är ett tomt lager och ett bolag med skatteskulder.

Även i motion Sk416 av Anders Karlsson och Peter Persson (båda S) yrkande 1 föreslås att EMCS även bör användas vid flyttningar av punktskattepliktiga varor inom landet.

Motionärerna föreslår vidare att Tullverket bör få kontrollera tobaksgrossisters lager på samma sätt som polisen utövar tobakstillsyn i affärer (yrkande 2). Polisen kan gå in i en tobaksaffär och inspektera de cigaretter som säljs. Men för att kontrollera grossisters lager, som innehåller mycket större mängder tobak, krävs en konkret brottsmisstanke. Tullen har fått (prop. 2011/12:155) något utökade möjligheter att kontrollera grossisternas verksamhet, dock endast i samband med att varor lastas om.

Motionärerna föreslår slutligen att skattemärkning av tobak bör införas (yrkande 3). Det är enligt motionen en modell som många EU-länder har valt. En tobaksgrossist måste i ett sådant system skatta för tobaken innan den säljs vidare till handeln.

I motion 2012/13:Sk247 av Magnus Ehrencrona (MP) yrkande 1 föreslås att regeringen bör återkomma med förslag om att EMCS ska omfatta flyttningar av varor inom landet.

Motionären föreslås vidare att en utredning bör kartlägga vilka åtgärder som kan motverka skattebrottsligheten på området (yrkande 2). Enligt motionen har minst tolv av de 56 företag som har fått tillåtelse att hålla upplag av tobak lurat staten på mångmiljonbelopp. I motionen berörs några förhållanden som underlättar för brottslingarna: EMCS används inte för inrikes flyttningar av punktskattepliktiga varor, tobaksgrossisterna betalar punktskatten i efterhand och myndigheternas rätt att kontrollera grossisternas lager är mycket begränsad.

I motion 2012/13:So581 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD) yrkande 3 anförs att skatten på snus bör hållas nere i förhållande till cigaretter eftersom samhällets kostnader blir lägre om det finns incitament för dem som har ett tobaksberoende att använda produkter som är minst skadliga för hälsan.

Utskottets ställningstagande

Beskattningen av tobak innebär en avvägning mellan behovet att minimera tobakens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Tobaksskatten höjdes senast den 1 januari 2012. Höjningen bedömdes kunna genomföras

utan risk för oväntat stora ökningar i den oregistrerade konsumtionen. Utskottet anser att beskattningen är väl avvägd och att det inte finns anledning att på nytt höja tobaksskatten, ta initiativ till en utvärdering av de senaste skattehöjningarna eller förändra relationen i skattesatserna mellan snus och cigaretter.

I likhet med motionärerna ser utskottet allvarligt på brottsligheten inom tobaksområdet. I uppdragen till Skatteverket och Tullverket ingår som en viktig fråga att förebygga och bekämpa brottslighet. Tullverket arbetar med att förbättra den brottsbekämpande verksamheten genom en målmedveten prioritering, styrning, modernisering och effektivisering av verksamheten. Myndigheten prioriterar den storskaliga och frekventa illegala införseln av både alkohol och tobak. Tullverket har fått ökade anslag för perioden 2012–2014 för att arbeta mot grov organiserad brottslighet.

Tullverket deltar med framgång i den nationella samverkan mot grov organiserad brottslighet vilket har lett till betydande resultat.

Tobaksvaror omfattas av det inom EU harmoniserade förfarandet för flyttningar av punktskattepliktiga varor under skatteuppskov. Systemen för betalning av skatt är däremot nationella och kan skilja sig åt mellan medlemsstaterna. Den svenska tobaksskatten redovisas och betalas på samma sätt som övriga svenska punktskatter. Utskottet är inte berett att föreslå någon förändring i det avseendet.

Utskottet är medvetet om att punktskatteförfarandet i vissa fall utnyttjas i brottsligt syfte för att kringgå skyldigheten att betala skatt för alkohol- och tobaksvaror. Finansministern har som svar på en skriftlig fråga i september 2012 (fråga 2011/12:770) uppgett att han har för avsikt att granska de bestämmelser som styr punktskatteförfarandet för att bedöma om åtgärder bör vidtas för att motverka att förfarandet utnyttjas i brottsligt syfte.

När punktskattedirektivet genomfördes i svensk lagstiftning bedömdes det vara rimligt att avvakta erfarenheterna av det datoriserade systemet för kontroll av punktskattepliktiga varor (EMCS) innan man tog ställning till om även flyttningar inom Sverige borde omfattas av systemet. Kravet på transportsäkerhet omfattar dock samtliga flyttningar, dvs. även flyttningar inom Sverige. Finansministern har i ett frågesvar i juni 2012 (fråga 2011/12: 670) uppgett att det kan finnas anledning att på nytt överväga om EMCS bör omfatta flyttningar av varor inom Sverige.

Ett tillkännagivande från riksdagen i dessa frågor borde inte vara nödvändigt mot bakgrund av finansministerns uttalanden.

Eftersom cigaretter inte får säljas till ett högre pris än detaljhandelspriset ska cigarettpaket enligt tobaksskattelagen märkas med detta pris. Avsikten med märkningen är att göra det lättare att beivra cigarettsmuggling. Avsikten med skattemärken vid sidan om kontrollmärkningen är att det ska utgöra bevis för att skatten har betalats. Tobaksskattelagen innehåller inga bestämmelser om skattemärkning.

Eftersom även skattemärken kan förfalskas har utskottet under senare år gett uttryck för tveksamhet om ett sådant system skulle ha någon effekt på den illegala handeln med cigaretter. Utskottet har noterat att Europeiska kommissionen i december 2012 lade fram ett förslag till ett reviderat tobaksdirektiv. Kommissionen föreslår bl.a. att tobaksförpackningar ska förses med system för spårning samt vissa säkerhetsdetaljer, t.ex. hologram, för att försvåra försäljningen av illegala tobaksprodukter. Förslaget förväntas antas 2014 och träda i kraft 2015 eller 2016.

Utskottet välkomnar att Skatteverket har aviserat att man under året tänker prioritera kontrollen av svarthandel med tobak genom att utnyttja möjligheten till provköp i handeln. Målet är att komma åt grossisterna. Skatteverket avser även att väcka frågan om licens eller tillstånd för att få sälja tobak, likt det utskänkningstillstånd som krävs för att få sälja alkohol.

Utskottet avstyrker därmed samtliga motioner som behandlats i avsnittet i motsvarande delar.

Skatt på handelsgödsel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att återinföra skatten på handelsgödsel.

Jämför reservation 17 (S, MP, V).

Bakgrund

Enligt den numera upphävda lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel skulle skatt betalas med 1:80 kronor för varje helt kilo kväve i gödselmedlet och med 30 kronor för varje helt gram kadmium i gödselmedlet, till den del kadmiuminnehållet överstiger 5 gram per ton fosfor.

Skatten på gödselmedel slopades den 1 januari 2010 (bet. 2009/10:FiU1 och bet. 2009/10:SkU21) eftersom beskattningen av handelsgödselkväve hade haft liten påverkan på användningen inom jordbruket eftersom prisförändringar på gödselmedel påverkar användandet relativt lite.

När lagen om skatt på gödselmedel upphörde innebar det att även skatten på kadmium i gödselmedlet slopades trots att det fanns en tydligare effekt av skatten för kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel än för kväveinnehållet. Regeringen uttalade (prop. 2009/10:41 s. 186) mot den bakgrunden att man borde pröva att alternativa styrmedel för att uppnå liknande effekter som den som kadmiumdelen av gödselmedelsskatten hade haft. Regeringen ansåg vidare att jordbruksnäringens omfattande arbete med att minska kadmiumhalterna i gödselmedel och livsmedel borde fortsätta även vid slopad skatt på kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel.

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

Regeringen har anmält ett sänkt svenskt gränsvärde till Europeiska kommissionen.

I budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 20) anför regeringen att kommissionen, med anledning av den svenska anmälan om ett sänkt svenskt gränsvärde för kadmium i handelsgödsel, har beslutat att på grund av frågans komplexitet förlänga perioden för att godkänna eller förkasta de planerade nationella bestämmelserna. Sverige har påbörjat arbetet med att förtydliga slutsatserna i den nationella riskbedömning av kadmium i handelsgödsel som har genomförts. Regeringen har även uppmanat kommissionen att uppdatera EU:s kadmiumstrategi för fortsatta initiativ till ytterligare EU-gemensamma åtgärder för att minska befolkningens exponering för kadmium. Enligt regeringen bör ytterligare åtgärder och styrmedel kunna övervägas för att minska exponeringen för kadmium.

Motionerna

I kommittémotion 2012/13: MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 21 föreslås att en skatt på handelsgödsel åter bör införas. HOBS-utredningen visade i betänkandet Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel (SOU 2003:9) att skatten på handelsgödsel minskade kväveurlakningen från åkermark. Jordbruksverket bedömer i rapporten 2010:10 Minskad växtnäring förlust och växthusgasutsläpp att kvävebelastningen på havet har ökat med 1 500 ton per år som följd av att skatten slopats. Motionärerna föreslår en ny aktiv plan för att minska övergödningen. En viktig del i den planen är att en skatt på handelsgödsel införs.

Även i motion 2012/13: N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 7 föreslås att handelsgödselskatten återinförs. Skatten behövs för att minska övergödningen och för att med kretsloppsanpassade metoder återföra näringsämnen till åkermarken. Ökad biogasproduktion skulle ge mer biogödsel, vilket stärker kretsloppen av näringsämnen.

Även i kommittémotion 2012/13: MJ260 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2 föreslås att skatten på handelsgödsel återinförs. Jordbruk är den enskilt största källan till övergödningen i Östersjön. Skatten var ett betydelsefullt styrmedel för att minska övergödningen i Östersjön och Västerhavet och tillförseln av kadmium. Samtidigt anser motionärerna att skattesatsen bör höjas med 20 procent och att intäkterna oavkortat går tillbaka till jordbruket genom stöd till miljöförbättrande åtgärder.

Utskottets ställningstagande

Skatten på handelsgödsel slopades eftersom beskattningen av handelsgödselkväve hade haft liten påverkan på användningen inom jordbruket. För kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel fanns det en tydligare effekt av skatten än för kväveinnehållet. Arbetet har därför inriktats mot att pröva alternativa styrmedel för att uppnå liknande effekter som den som kadmiumdelen av gödselmedelsskatten haft.

En giftfri miljö är en av de miljöpolitiska huvuduppgifterna under mandatperioden 2010–2014. Under denna fyraårsperiod satsas totalt 100 miljoner kronor på att genomföra en nationell handlingsplan för en giftfri vardag. Det finns för närvarande ett nationellt gränsvärde som innebär förbud mot att saluföra fosforgödselmedel som innehåller mer än 100 gram kadmium per ton fosfor. Eftersom det är angeläget att minska kadmiumhalten i maten har Sverige till EU-kommissionen anmält avsikten att sänka gränsvärdet till 46 gram kadmium per ton fosfor.

Motionsförslagen om att införa en skatt på handelsgödsel innebär ökade kostnader för lantbruket. De skäl som motiverade att skatten på handelsgödsel slopades är dessutom fortfarande giltiga. Riksdagen avvisade så sent som vid höstens behandling av budgetpropositionen för 2013 förslag från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet om att återinföra skatten på handelsgödsel. Utskottet anser inte att riksdagen bör ompröva sitt beslut.

Utskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

Skatt på bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om höjd skatt på bekämpningsmedel och att en miljöavgift på bekämpningsmedel införs.

Jämför reservation 18 (S, MP, V).

Bakgrund

Enligt lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel ska skatt betalas med 30 kronor för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet. Skatten betalas när bekämpningsmedel omsätts eller tas i anspråk inom landet. Med bekämpningsmedel avses ämnen eller beredningar som är avsedda att användas till skydd mot egendomsskador eller olägenheter för människors hälsa, förorsakad av växter, djur, bakterier eller virus. Skattskyldig är den som inom landet yrkesmässigt tillverkar bekämpningsmedel eller från ett annat land för in eller tar emot bekämpningsmedel för yrkes-

mässig återförsäljning eller för egen yrkesmässig användning inom landet. När skatten på bekämpningsmedel infördes 1984 var skattesatsen 4 kronor. Den nuvarande nivån på 30 kronor infördes 2004.

EU har moderniserat den europeiska lagstiftningen om kemikalier och infört Reach (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals), ett integrerat system för registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier. Bestämmelserna finns i rådets förordning (EG) nr 1907/2006. Syftet med systemet är att förbättra skyddet av människors hälsa och miljön, samtidigt som den europeiska kemiska industrins konkurrenskraft bibehålls och dess innovationsförmåga stärks. Dessutom har en europeisk kemikaliemyndighet (Echa) inrättats för att ta hand om den löpande förvaltningen av de krav som Reach medför. Reach ålägger företag som tillverkar och importerar kemikalier att bedöma riskerna i samband med användning av dessa ämnen och att vidta nödvändiga åtgärder för att hantera de risker som identifierats. Skyldigheten att bevisa att de kemikalier som tillverkas eller saluförs är säkra övergår från de offentliga myndigheterna till industrin.

Svensk kemikalielagstiftning finns i miljöbalken, i regeringens förordningar och i kemikalieinspektionens föreskrifter. Genom proposition 2007/08:80 Miljöbalken och EG-förordningen om kemikalieregistrering anpassades de svenska bestämmelserna till Reach.

Motionerna

I kommittémotion 2012/13: MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 30 föreslås att skatten på bekämpningsmedel skrivs upp med konsumentprisindex (KPI) för att upprätthålla skattens styrande effekt. Skatten höjdes senaste gången 2003 och har sedan dess varit oförändrad på 30 kronor per kilo aktiv substans.

I motion 2012/13: Sk318 av Kew Nordqvist m.fl. (MP) föreslås att en kännbar miljöavgift införs på kemiska bekämpningsmedel. De kemiska bekämpningsmedlen kan läcka ut till omgivande vatten och grundvatten i strid mot miljökvalitetsmålen. De utgör också ett akut hot mot den biologiska mångfalden.

Även i kommittémotion 2012/13: MJ260 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 föreslås en höjning av skatten på bekämpningsmedel. Kemikalier från bekämpningen ger negativa effekter för den biologiska mångfalden och kan påverka människors hälsa. För att begränsa användningen bör skatten på bekämpningsmedel höjas med 20 procent. Intäkterna bör gå tillbaka till jordbrukssektorn genom stöd till miljöförbättrande åtgärder.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är inte berett att ställa sig bakom förslaget om ytterligare ett styrmedel i form av en miljöavgift på bekämpningsmedel.

Riksdagen avvisade så sent som vid höstens behandling av budgetpropositionen för 2013 förslag från Socialdemokraterna och Vänsterpartiet om att höja skatten på bekämpningsmedel (bet. 2012/13:FiU1, yttr. 2012/13SkU1y). Utskottet ser ingen anledning för riksdagen att ompröva sitt ställningstagande.

Utskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

Skatt på fluorerade växthusgaser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att införa en skatt på fluorerade växthusgaser.

Jämför reservation 19 (S, MP, V).

Bakgrund

I Kyotoprotokollet finns mål för EU:s minskning av växthusgaser. EG-förordningen (EG) nr 842/2006 om vissa fluorerade växthusgaser innehåller bestämmelser som är tänkta att bidra till att nå målen. Det finns också en svensk förordning (2007:846) om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen. Den är ett komplement till EG:s förordning om fluorerade växthusgaser (F-gaser) i de delar som denna inte anses tillräcklig ur ett svenskt perspektiv.

Den 7 november 2012 presenterade EU-kommissionen ett förslag till en ny förordning om F-gaser. Förslaget presenterades i rådsarbetsgruppen för miljö den 29 november 2012 och kommer att behandlas av det irländska ordförandeskapet. Det första förhandlingsmötet är utsatt till början av 2013. Det övergripande syftet med kommissionens förslag är att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till att nå EU:s mål att utsläppen av växthusgaser ska minska med 80–95 procent fram till 2050 jämfört med 1990 års nivå.

Motion

I kommittémotion 2012/13:MJ424 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att införa en skatt på fluorerade växthusgaser i enlighet med förslaget i betänkandet Skatt på fluorerade växthusgaser (SOU 2009:62). Skatten bör beräknas utifrån skatten på koldioxid och den växthusgaspåverkan som HFC-gasen har och reglerna bör innehålla en destruktionspremie för den som lämnar in och låter förstöra gasen.

Utskottets ställningstagande

Frågan om att införa en skatt på fluorerade växthusgaser har varit aktuell under flera år, senast i samband med budgetbehandlingen för 2013 (bet. 2012/13:FiU1, ytt. 2012/13:SkU1y). Utskottet har avstyrkt motioner om en skatt med hänvisning till det beredningsarbete som pågår i Regeringskansliet med anledning av förslagen i betänkandet Skatt på fluorerade växthusgaser (SOU 2009:62). Utskottet har även ifrågasatt om en skatt är det mest lämpliga styrmedlet för att minska användningen av fluorerade växthusgaser och om ett svenskt nationellt agerande är att föredra framför att söka en ökad gemensam EU-aktivitet på området. I november 2012 presenterade EU-kommissionen ett förslag till en ny förordning om F-gaser som syftar till att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till att nå EU:s mål att minska utsläppen av växthusgaser.

Utskottet anser inte att riksdagen bör aktualisera en skatt på fluorerade växthusgaser och avstyrker därmed motionen.

Skatt på avfall som deponeras och skatt på avfallsförbränning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att avfallsskatt inte bör betalas för avfall som återdeponeras efter återvinning och om att avfallsförbränningsskatten ska återinföras.

Bakgrund

Lagen (1999:673) om skatt på avfall trädde i kraft den 1 januari 2001 och tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2000. Skatt ska betalas med 435 kronor per ton avfall som förs in till en avfallsanläggning där avfall till en mängd av mer än 50 ton per år slutligt förvaras eller förvaras under längre tid än tre år. Skattskyldig är den som bedriver verksamhet på anläggningen. Avfallsskatt ska inte betalas om avfallet är avsett att inom anläggningen komposteras, rötas, förbrännas eller användas för tillverkning av fast lagringsbart bränsle. Avdrag på skatten får göras för avfall som har förts ut från anläggningen.

Den 1 juli 2006 infördes en energi- och koldioxidskatt på fossilt kol i visst hushållsavfall som förbränns. ASKA-utredningen föreslog i betänkandet Skatt i retur (SOU 2009:12) att skatten skulle slopas eftersom den har haft en obetydlig styreffekt och de olika avfalls-, energi- och klimatpolitiska mål som motiverade dess införande hade uppfyllts i begränsad omfattning. Riksdagen beslutade att slopa avfallsförbränningsskatten fr.o.m. den 1 oktober 2010 (bet. 2009/10:SkU21).

Motionerna

I motion 2012/13:Sk293 av Christer Akej (M) föreslås att deponiskatten ska ses över eftersom de nuvarande reglerna gör att det är olönsamt att gå igenom gamla deponier för att ta ut material som kan förbrännas eller återvinnas. När det gäller deponier som är från tiden innan man tog ut deponiskatt ges ingen skatteåterbäring för det utsorterade avfallet samtidigt som man får betala skatt för avfall som återförs till deponin.

Även i motion 2012/13:Sk327 Gunilla Nordgren (M) föreslås en översyn av lagen om skatt på avfall så att avfall som återdeponeras efter återvinning undantas från avfallsskatt.

I motion 2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 6 föreslås att avfallsförbränningskatten återinförs. Slopandet av avfallsförbränningskatten har försämrat kalkylerna för alla investeringar i separering, insamling och rötning av den organiska delen av hushållsavfallet. Skatt på sopförbränning är enligt motionen motiverad av många olika skäl och rätt utformad är den strategisk för att soporna ska utnyttjas på ett optimalt sätt utifrån en samlad bedömning av miljökonsekvenserna.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är positivt till en ökad utsortering från gamla deponier av material som kan förbrännas eller återvinnas och konstaterar att skattesystemet inte medverkar till att göra återvinningen lönsam. Motionsförslaget om att avfallsskatt inte ska behöva betalas för återdeponerat avfall innebär sannolikt tillämpningssvårigheter och utskottet är för närvarande inte berett att föreslå en översyn av lagstiftningen.

I samband med beredningen av regeringens klimatproposition välkomnade riksdagen regeringens bedömning när det gällde avfallsförbränningskatten och uttalade att skatten kunde slopas eftersom den inte har haft några mätbara miljöeffekter utan endast blivit en pålaga för hushållen (prop. 2008/09:162, bet. 2008/09:MJU28, ytr. 2008/09:SkU9y). Riksdagen bekräftade senare ställningstagandet när regeringen föreslog att skatten skulle avskaffas (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU21). Riksdagen har därefter vid ett flertal tillfällen avslagit motionsyrkanden om att avfallsförbränningskatten ska återinföras – senast i samband med behandlingen av budgeten för 2013 (bet. 2012/13:FiU1, ytr. 2012/13:SkU1y).

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna i motsvarande delar.

Skatt på naturgrus

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en höjning av skatten på naturgrus.

Jämför reservation 20 (S).

Bakgrund

Enligt lagen (1995:1667) om skatt på naturgrus ska den som exploaterar en naturgrustäkt betala skatt för brutet naturgrus om utvinningen sker för något annat ändamål än markinnehavarens husbehov och sker med stöd av tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken eller vattenlagen (1983:291) eller kräver tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken. Vattenlagen upphörde gälla den 1 januari 1999 då miljöbalken infördes. Skatt tas ut med 13 kronor per ton. Skattskyldigheten inträder när naturgrus levereras till köpare eller tas i anspråk för något annat ändamål än försäljning.

Naturgrus är en icke förnybar resurs och den 1 juli 1996 infördes en skatt på naturgrus (bet. 1995/96:SkU18) för att förbättra hushållningen med naturligt förekommande grus och sand. Lagstiftningen bygger på betänkandet Naturgrusskatt m.m. (SOU 1995:67). Efter ett förslag i budgetpropositionen för 2003 höjdes skatten på naturgrus från 5 till 10 kronor per ton den 1 januari 2003. Som ett led i den gröna skatteväxlingen höjde riksdagen skatten på naturgrus från 10 till 13 kronor per ton naturgrus den 1 januari 2006.

När det gäller miljökvalitetsmålet Grundvatten av god kvalitet i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 20 s. 37) bedömer regeringen sammanfattningsvis att det inte är möjligt att nå målet till 2020 med i dag beslutade eller planerade styrmedel.

Regeringen anför vidare att främst tack vare skärpt lagstiftning har användningen av naturgrus för kvalificerade ändamål kunnat minska. Synen på naturgrusavlagringar som en naturresurs med stora bevarandevärden har stärkts. Kunskapen om alternativa ersättningsmaterial till naturgrus har ökat. För att ytterligare minska naturgrusanvändningen krävs bättre kunskap om tillgång på och egenskaper hos ersättningsmaterial, framför allt krossat berg. Materialförsörjningsplaner är viktiga för att stödja en positiv utveckling. Även beställarkraven behöver ta fasta på att främja ersättningsmaterial till naturgrus. Utökad samverkan, kunskapshöjning och informationsspridning krävs för att rätt åtgärder ska vidtas. God tillämpning av styrmedlen är avgörande för utvecklingen. Viktiga exempel är samhällsplaneringen, miljötillsynen samt miljöbalkens krav vid behandling av tillståndsärenden, t.ex. avseende miljöfarlig verksamhet.

Motion

I kommittémotion 2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 31 anförs att skatten på naturgrus bör höjas för att utjämna skillnaderna i produktionskostnader mellan grus- och bergtäkter. Att bevara naturgrustillgångarna är en förutsättning för att vi ska kunna behålla en hållbar dricksvattenförsörjning. Naturvårdsverkets utvärderingar visar att skatten är för låg för att utjämna skillnaderna i produktionskostnader mellan grus- och bergtäkter.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen avvisade så sent som vid höstens budgetbehandling förslag om att höja skatten på naturgrus (bet. 2012/13:FiU1, ytr. 2012/13:SkU1y). Utskottet ser ingen anledning för riksdagen att ompröva sitt ställningstagande.

Utskottet avstyrker motionen i denna del.

Lotteriskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en översyn av skattereglerna och om att överväga fler åtgärder för att främja travsporten.

Bakgrund

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

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

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

Motion

I motion 2012/13:Sk336 av Krister Hammarbergh och Saila Quicklund (båda M) föreslås ett tillkännagivande om behovet att se över skattereglerna och att överväga fler åtgärder för att främja travsporten. Enligt motionen har Sverige en långt högre totoskatt än de övriga nordiska länderna trots att skatten sänktes 2008 från 36 till 35 procent. För att näringen och sporten ska kunna utvecklas krävs att de ekonomiska villkoren för arrangörerna och näringsidkarna förbättras, framhåller motionären.

Utskottets ställningstagande

Spelutredningen överlämnade i december 2008 betänkandet En framtida spelreglering (SOU 2008:124) till regeringen. I utredarens uppdrag ingick att behandla frågan om en hållbar beskattningsmodell. Betänkandet har remitterats och utredningens förslag är föremål för beredning i Regeringskansliet. Enligt budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 17 s. 204) avser regeringen att återkomma till riksdagen med ett förslag i syfte att få till stånd ett väl fungerande regelverk på området.

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

Skatt på animaliska livsmedel

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 21 (MP).

Motion

I motion 2012/13:MJ404 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att en utredning ska se över hur animalieproduktionens miljökostnader kan beskattas. Motionären anför att ett förslag som är värt att studera är en särskild skatt på kraftfoder för att stimulera en övergång mot mer lokalt odlat grovfoder och bete. Ett annat förslag är att lägga en schablonskatt på animaliska livsmedel som ska täcka de genomsnittliga miljökonsekvenserna.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har senast under förra riksmötet (bet. 2011/12:SkU16) avslagit motsvarande yrkande om att en utredning ska se över hur animalieproduktionens miljökostnader ska kunna beskattas.

Utskottet är inte förespråkare för sådana styrmedel som motionären tar upp. Man kan fråga sig om inte en beskattning av det slaget främst skulle fördyra den inhemska köttproduktionen till förmån för billig import och att några miljövinster inte skulle uppkomma. Det finns därför inte någon anledning att tillsätta en utredning för att se över frågan.

Utskottet vill på nytt erinra om att det inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitikerna, bl.a. inom landsbygdsprogrammet, finns kraftfulla instrument för miljöåtgärder, t.ex. vid djuruppfödning.

Utskottet avstyrker därmed den aktuella motionen.

Skatt på socker och fett respektive frukt och grönsaker

Utskottets förslag i korthet

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

Bakgrund

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

Motionerna

I motion 2012/13:Sk283 av Kerstin Engle (S) begärs ett tillkännagivande från riksdagen om att ekonomiska styrmedel bör övervägas för en bättre folkhälsa. I motionen sägs att kombinationen av osunda matvanor och alltmer stillasittande i vardagen är en kombination som leder till ökad sjuklighet och för tidig död. Skatter/avgifter på fett och socker kan lämpligen kombineras med sådana lättnader som lägre moms på frukt och grönt och andra hälsosamma livsmedel.

Frågan tas upp även i motion 2012/13:Sk271 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) yrkandena 1 och 2. Motionärerna föreslår att en höjning av konsumtionsskatten på socker och en lägre konsumtionsskatt på frukt och grönt bör utredas. I motionen sägs att diabetes, cancer och hjärtproblem utvecklas i onödan eller för tidigt hos många på grund av överkonsumtionen av socker och att de positiva hälsoeffekterna av intag av frukt och grönsaker är väldokumenterade. I grannländerna har en sockerskatt införts av hälsoskäl.

Utskottets ställningstagande

Utskottet uppfattar att motionärerna vill utreda frågan om att införa en särskild punktskatt på fett och socker i kombination med lägre mervärdesskatt på frukt och grönt. Riksdagen har avslagit motsvarande förslag om en punktskatt på socker senast under förra riksmötet (bet. 2011/12:SkU16) med motiveringen att det från allmänna utgångspunkter är vanskligt att låta beskattning utgå från varors farlighet eller nyttighet. Erfarenheten visar att en sådan beskattning leder till svårigheter i tillämpningen och besvärliga gränsdragningsproblem. Det var anledningen till att en rad punktskatter i förenklande syfte upphävdes i samband med 1991 års skattereform.

Utskottet anser inte att riksdagen bör ändra inställning i frågan och avstyrker därmed motionerna.

Gruvskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att utreda en särskild gruvskatt.

Jämför reservation 22 (MP) och särskilt yttrande 3 (V).

Bakgrund

Bergsstaten är sedan den 1 januari 2009 ett särskilt beslutsorgan inom myndigheten Sveriges geologiska undersökning (SGU). Bergsstaten leds av bergmästaren som utses av regeringen. Enligt minerallagen (1991:45) krävs tillstånd dels för ensamrätt till undersökningar (prospektering), dels för bearbetning.

Riksdagen beslutade 2005 om omfattande ändringar i minerallagen som skulle förbättra kontakterna mellan prospektörer, gruvnäring och markägare (bet. 2004/05:NU8). Man införde också en s.k. mineralersättning från koncessionshavaren till markägarna för att uppnå en bättre balans mellan exploatörer och markägare.

Enligt minerallagen ska koncessionshavaren varje år betala en mineralersättning motsvarande två promille av det beräknade värdet av de mineral som omfattas av koncessionen och som har brutits och uppfordrats inom koncessionsområdet under året. Beräkningen baseras på mängden uppfordrad malm, malmens halt av koncessionsmineral och genomsnittspriset för mineralet under året eller ett motsvarande värde. Av ersättningen tillfaller tre fjärdedelar fastighetsägare inom koncessionsområdet och en fjärdedel staten. Bergmästaren fastställer mineralersättningen.

I september 2011 utsåg regeringen, efter riksdagens tillkännagivande, en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av vissa bestämmelser i minerallagen (dir. 2011:73 och dir. 2012:41). I november 2012 lämnade utredningen betänkandet Undersökningstillstånd och arbetsplaner (SOU 2012:73).

Motion

I motion 2012/13:N306 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 8 föreslås att en särskild gruvskatt ska utredas. Motionären framhåller att en mineralersättning betalas för de mineral som bryts men att ersättningen är låg och endast en mindre andel går till staten. Huvuddelen går till markägaren. Enligt motionen diskuteras på många håll en skatt för att fördela inkomsterna som gruvnäringen genererar jämnare i samhället. Frågan behöver diskuteras även i Sverige.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har nyligen avslagit ett motionsförslag om att höja och omfördela mineralersättningen (bet. 2011/12:NU14). Riksdagen godtog näringsutskottets uttalande om betydelsen av goda villkor för den svenska mineralindustrin och om det pågående översynsarbetet med anledning av de förslag som Utredningen om översyn av vissa frågor i minerallagen (N 2011:06) nyligen lämnat i betänkandet Undersökningstillstånd och arbetsplaner (SOU 2012:73). Skatteutskottet ser inte någon anledning för riksdagen att initiera en utredning om en skatt på området och avstyrker därmed motionen i denna del.

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. **Energi- och koldioxidskatt, allmänt, punkt 1 (S, MP, V)**

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (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

2012/13:Sk268 av Matilda Ernkrans (S) och

avslår motionerna

2012/13:Sk238 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M),

2012/13:Sk282 av Jan Lindholm (MP) och

2012/13:Sk297 av Hans Backman (FP).

Ställningstagande

En stor del av de miljöskadliga skattesubventionerna utgörs av nedsättningar från skatten på koldioxid. Enligt SCB handlade det 2007 om 9 miljarder kronor. Enligt OECD kan de svenska subventionerna uppgå till så mycket som 23 miljarder varje år. Att subventionera fossila bränslen och samtidigt införa dyra åtgärder för att minska utsläppen av fossila bränslen är ineffektivt för samhället och skattebetalarna.

I regeringens klimatproposition 2009 fanns det flera förslag om en avtrappning av subventionerna. Enligt propositionen är det ett samhällsekonomiskt bra sätt att minska utsläppen. Regeringen ansåg att inriktningen bör vara att på lång sikt slopa nedsättningen av koldioxidskatten.

Sedan dess har vissa minskningar av rabatterna på koldioxidskatt skett. Genom riksdagens beslut hösten 2009 (prop. 2009/10:41, bet. 2009/10:SkU 21) minskar nedsättningen av koldioxidskatten för industrin utanför EU:s handelssystem med utsläppsrätter den 1 januari 2015. Enligt propositionen är energikostnadernas andel av de totala kostnaderna för företag utanför handelssystemet generellt låg, med undantag för framför allt växt-husnäringen. Det innebär att en högre koldioxidskatt kan tas ut utanför handelssystemet, utan risk för koldioxidläckage.

Andra områden där subventioneringen har minskat är skatten på diesel. Riksdagen har beslutat att höja skatten på dieselolja till 17,3 öre/kWh 2013, vilket innebär att subventionen minskar.

Natargas och gasol som används som drivmedel var tidigare skattebefriade. Koldioxidskatt har införts från 2013.

Det finns flera exempel på undantag och subventioner som inte kommer att vara hållbara när vi närmar oss de datum då riksdagens klimatmål ska vara uppfyllda. Genom riksdagens beslut 2009 har avvecklingen av undantagen bara börjat. Vi anser att skattenedsättningarna på koldioxid långsiktigt bör slopas. Regeringen bör överväga den fortsatta avvecklingen av undantagen och återkomma till riksdagen med en handlingsplan för de miljökadliga subventionerna.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

2. Skatt på elektrisk kraft, punkt 2 (MP)

av Mats Pertoft (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:N253 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 7 och 8 samt

avslår motion

2012/13:N300 av Kent Persson m.fl. (V) yrkande 6.

Ställningstagande

Ett snabbt och effektivt sätt att öka intresset för egenproducerad el är att ge alla mindre elleverantörer rätt till nettodebitering. Det innebär att den småskaliga elproducenten får kvitta den överskottsdel som levereras ut på elnätet vid hög elproduktion mot den el som köps in när den egna produktionen är låg. Små elproducenter får alltså sälja el till nätet till samma pris som man betalar för sin elförbrukning, vilket väsentligt förbättrar lönsamheten.

Vissa elnätbolag erbjuder nettodebitering medan andra bolag har valt att inte ge någon ersättning för den el som levereras ut på nätet från små anläggningar. Alla mindre elproducenter bör ha rätt till nettodebitering oavsett vilken nätoperatör man råkar vara ansluten till.

Miljöpartiet anser att nettodebitering ska uppmuntras och att tiden för kvittning av konsumtion och produktion ska förlängas till att gälla årsvis eller kvartalsvis. På så sätt får enskilda producenter ännu bättre förutsättningar att vara nettokonsumenter.

Ett stort antal kommuner och företag har valt att investera i vindkraftverk, bl.a. eftersom den vindkraftsel som produceras för egen förbrukning är energiskattebefriad. För att få skattebefrielse får vindkraftproducenten inte sälja någon el till en tredje part. Eftersom all överproduktion måste skänkas bort måste vindkraftverket dimensioneras efter den tidpunkt då förbrukaren har lägst konsumtion. Det finns inga bestämmelser i lagtexten för hur denna tidpunkt ska definieras eller hur lång tidsperiod som avses.

Det optimala för dimensioneringen av vindkraftverket skulle vara att utgå från konsumtionen på årsbasis, där ett överskott av produktion under delar av året kvittats mot ett underskott under andra delar av året. Men praxis har varit att kvittningen skett per månad. Nyligen, i januari 2012, meddelade dock Skatteverket att produktion och förbrukning inte längre ska stämmas av per månad utan timme för timme.

Skatteverkets inskränkning innebär i praktiken att endast ett fåtal aktörer – med en hög och över dygnet jämnt fördelad förbrukning i förhållande till produktion – kan utnyttja skattebefrielsen. Det motverkar lagens syfte om att ge skattebefrielse till den som äger och producerar vindkraftsel för egen förbrukning.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

3. Skatt på elektrisk kraft, punkt 2 (V)

av Jacob Johnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:N300 av Kent Persson m.fl. (V) yrkande 6 och avslår motion

2012/13:N253 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkandena 7 och 8.

Ställningstagande

Vi föreslår att en utredning ser över alla de frågor som aktualiseras i samband med utbyggnaden av den förnybara energin. Det bör inte vara myndigheter som styr utvecklingen utan det bör vara de miljömässiga, ekonomiska och politiska faktorerna som är avgörande. Skatteverket har nyligen genom en tolkning av energiskattelagen kraftigt reducerat energiskattebefrielsen för kommuner och företag som äger och producerar vindkraftsel för egen förbrukning. Det är uppenbart att svenska myndigheter har överraskats av styrkan och hastigheten i utbyggnaden av den förnybara energin. Nu är det vindkraften som är aktuell, men vi är övertygade om att det snart är solelen som hamnar i sökarljuset från myndigheternas sida.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Skatt på drivmedel, punkt 3 (S)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25, bifaller delvis motion 2012/13:Sk404 av Matilda Ernkrans och Anders Ygeman (båda S) och avslår motionerna 2012/13:Sk291 av Anita Brodén (FP), 2012/13:Sk324 av Ann-Kristine Johansson (S), 2012/13:Sk326 av Carina Herrstedt (SD), 2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1, 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 5, 2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och 2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Att kraftigt minska koldioxidutsläppen från personbilstrafiken är en av de viktigaste klimatutmaningarna. Det måste ske genom ny, energieffektiv teknik, hållbara alternativa drivmedel och kanske även styrmedel som främjar skrotning av äldre, mindre energieffektiva personbilar. Självklart måste även kollektivtrafikresandet öka kraftigt.

EU fasar mellan 2012 och 2015 in sin lagstiftning om koldioxidutsläpp från personbilar. Denna lagstiftning har drivit fram energieffektivare personbilar och skyddar delvis också bilägarna mot ett stigande oljepris. Utifrån vikten på de personbilar som en tillverkare säljer ska medelvärdet på bilarnas koldioxidutsläpp inte överstiga 120 gram per kilometer då lagstiftningen är helt genomförd till 2015.

Nu har EU-kommissionen arbetat fram en ny lagstiftning som sätter kraven till 2020. Lagkravet är 95 gram koldioxid per kilometer till 2020. Vi stöder principerna i EU-kommissionens förslag. Det är utformat så att det ger en konkurrensneutralitet mellan de olika biltillverkarna i EU. Det kan även vara en fördel med ett nytt långsiktigt mål för 2025.

I arbetet med att minska utsläppen från personbilstrafiken är alternativa bränslen som E85 och fordonsgas mycket viktiga. Sverige har i dag en mycket god infrastruktur för E85. Infrastrukturen för fordonsgas byggs ut successivt. Vi måste ta tillvara de satsningar som har gjorts och skapa förutsättningar för att de ska få långsiktig lönsamhet.

Det är därför mycket viktigt med tydliga spelregler och långsiktighet när det gäller beskattning av såväl bränsle som förmånsbeskattning av tjänstebilar. Energieffektiviteten för nya E85- och gasbilar har förbättrats på senare år. Det är en utveckling som måste fortsätta. I vårt förslag till nytt miljöbilssystem premieras energieffektiva personbilar som kan drivas med gas eller E85.

Elbilar och plug-in hybrider är mycket intressanta för att minska personbilstrafikens miljö- och klimatpåverkan. Här är såväl styrmedel som utbyggnad av laddinfrastruktur viktigt.

Regeringen kommer allt längre bort från sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta. Försäljningen av bilar som kan drivas med förnybara drivmedel har minskat kraftigt.

Regeringen saknar styrmedel för att öka antalet förnybart drivna bilar sedan den avskaffat miljöbilspremien och tagit bort reduktionen av förmånsbeskattningen för etanolbilar. Detta påverkar inte bara de svenska klimatmålen utan också de problem med partikelhalter som finns i de svenska storstäderna och som kritiserats av EU.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Skatt på drivmedel, punkt 3 (MP)

av Mats Pertoft (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 motionerna

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 5,

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5 och

avslår motionerna

2012/13:Sk291 av Anita Brodén (FP),

2012/13:Sk324 av Ann-Kristine Johansson (S),

2012/13:Sk326 av Carina Herrstedt (SD),

2012/13:Sk404 av Matilda Ernkrans och Anders Ygeman (båda S),

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25.

Ställningstagande

Under senaste året har andelen sålda diesalbilar ökat mycket kraftigt som ett resultat av en gynnsam beskattning. Vi föreslår en översyn av de regler som i dag gynnar diesalbilar för att få en bättre balans mellan klimat- och hälsoeffekter.

Diesel har lägre energiskatt än bensin och har därmed blivit mer attraktivt för personbilar. Nedsättningen av energiskatten på diesel motsvarar en subvention på 12 miljarder kronor 2010. Miljöpartiet föreslår att energiskatten på diesel höjs med 20 öre 2015, som ett första steg för att få en likvärdig energibesättning mellan diesel och bensin. Samtidigt föreslår vi en sänkning av den förhöjda fordonsskatten för dieselbilar.

Ovissheten när det gäller prisrelationen mellan biogas och fossila drivmedel är sannolikt den viktigaste anledningen till att investeringar i biogasinfrastruktur uteblir. Den som investerar bör ha en hygglig prognos för avkastning på insatt kapital. Långsiktiga villkor är A och O för investeringar, särskilt om bankerna tvingas skärpa sina lånevillkor. En höjning av koldioxidskatten på fossila bränslen är en bra början som behöver följas av långsiktiga spelregler som garanterar att det klimatsmarta är billigare för konsumenten än det klimatdåliga.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

6. Skatt på drivmedel, punkt 3 (V)

av Jacob Johnson (V).

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

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1 och avslår motionerna

2012/13:Sk291 av Anita Brodén (FP),

2012/13:Sk324 av Ann-Kristine Johansson (S),

2012/13:Sk326 av Carina Herrstedt (SD),

2012/13:Sk404 av Matilda Ernkrans och Anders Ygeman (båda S),

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 5,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 25,

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 4 och

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Priset på transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Trafiken måste flytta från vägar till ekologiskt hållbara färdmedel. Bensin- och dieselskatten är ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra över till transporter som är bättre för miljön, gynna kommande generationer och i högre grad ta hänsyn till ett fördelningsperspektiv. Vänsterpartiet bedömer att det finns

ett behov av att höja drivmedelsskatterna trots de senaste årens ökade världsmarknadspriser. Vi vill därför höja bensin- och dieselskatterna varje år fram till 2015 genom en höjning av koldioxidskatten med 7 öre per år.

På grund av långa avstånd i glesbygden kan generellt höjda kostnader för att använda motorfordon bli en börda när tillgången till kollektivtrafik och service är dålig. Fungerande transporter är en livsnödvändighet för både enskilda och företag och det bästa är om merparten av resorna kan lösas genom kollektiva transporter.

Vänsterpartiet föreslår en mycket omfattande satsning på kollektivtrafik och järnväg (se även motion 2012/13:T320). Dessa satsningar innebär att en större andel av trafiksatsningarna tilldelas de trafikslag som människor med låga inkomster är i störst behov av. Den kollektiva trafiken är den som i största möjliga mån leder till en förbättrad miljö och till att fler människor kan öka sin frihet att förflytta sig. För att specifikt förbättra kollektivtrafiken på landsbygden vill vi avsätta 2 500 miljoner kronor under 2013–2015 för att gynna kollektivtrafik i glesbygd.

Fordonsskatten är i dag nedsatt i 34 kommuner i sju skogslän i inlandet, men vi vill sänka den ytterligare för att kompensera för ökade drivmedelsskatter. Om skatten på bensin och diesel höjs med 75 öre får bilägare i tät- och glesbygdsområden i norra Sverige de högsta merkostnaderna. I dessa områden får en bilägare betala ungefär 200 till 400 kronor mer än en stockholmare (som får lägst merkostnader). För att kompensera för den merkostnaden föreslår vi att fordonsskatten sänks för bilägare i dessa 34 kommuner med ytterligare 400 kronor. Det innebär en minskad intäkt för staten på ca 60 miljoner kronor.

En annan viktig åtgärd är att stödja utvecklingen av efterkonvertering av äldre bilar. Låginkomsttagare har i högre grad äldre bilar och kvinnor har i högre grad äldre bilar än män. Vi vill införa en konverteringspremie för byte från bensin till etanol/biogas/el inom en budgetram på 400 miljoner kronor. Premien bör vara ca 5 000 kronor för byte från bensin till etanol och cirka 10 000 kronor för byte till biogas och el. Vi vill att stödet utformas så att det dras av mot fordonsskatten. Det skulle betyda att man under 3–4 år är befriad från fordonsskatt.

Vi anser dessutom att beskattningen av bilismen ytterligare behöver differentieras utifrån regionala skillnader, t.ex. att vissa delar av landet får en nedsättning av fordonsskatten, ges ett lägre bränslepris vid pumpen, har en annan avdragsgräns för reseavdraget, får ett höjt reseavdrag eller genom andra åtgärder som ger samma önskade effekt. Olika förslag ger olika effekter. Ett lägre bensinpris vid pumpen skulle kunna bidra till att bensinmackar i glesbygden ges större förutsättningar att överleva. En regional differentiering fordrar dock en grundlig utredning. Inte minst bör kriterier och gränsdragningsproblem studeras noga. Utredningen bör genomföras så snart som möjligt så att en förändring kan träda i kraft under innevarande mandatperiod.

Avslutningsvis vill vi även påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram för el och biogas, motsvarande 200 miljoner kronor per år, för att stimulera fler tankställen för biogas och el.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7. Jordbrukets drivmedelsskatter m.m., punkt 4 (SD)

av Thoralf Alfsson (SD).

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 2012/13:Sk399 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD) och avslår motionerna 2012/13:Sk305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C) och 2012/13:Sk429 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M).

Ställningstagande

Riksdagen har beslutat att till 2015 sänka återbetalningen av koldioxidskatt för jord- och skogsbruksmaskiner från 2:10 kronor per liter till 90 öre per liter. Genom förslag i årets budget tas ett steg på vägen genom att återbetalningen sänks med 170 miljoner kronor, vilket motsvarar ungefär 45 öre per liter. Riksdagen har samtidigt höjt energiskatten på dieselolja med 20 öre per liter. Dessa kostnadspåslag kommer under en femårsperiod att kosta mer än en halv miljard kronor per år för jord- och skogsbrukssektorn. Med tanke på jordbrukets lönsamhetsproblem är detta ett problematiskt beslut som riskerar att ytterligare driva ut jordbruket från Sverige.

Sverige har tillsammans med Storbritannien Europas högsta skattekostnader för diesel inom jordbruket. Sverigedemokraterna vill försöka möta de europeiska kostnadsnivåerna och föreslår en höjning av återbetalningen av koldioxidskatt för jord- och skogsbruksmaskiner.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8. Miljöskatt på flyg, punkt 6 (MP, V)

av Mats Pertoft (MP) och Jacob Johnson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 1, 4 i denna del och 5 samt

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 7 i denna del och bifaller delvis motionerna

2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 1 och 2 samt

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 21.

Ställningstagande

Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. Flygbränsle är i dag helt befriat från koldioxidskatt och energiskatt. Detta innebär att flygbränsle är betydligt billigare än bensin och diesel. I stort sett hela denna skillnad utgörs av skatter. Det innebär en kraftig subvention av flyget. Det är viktigt att spelplanen jämnas ut så att transportslagen får lika villkor. Vi föreslår en flygskatt som ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln.

Det bästa vore om flyget betalade energi- och koldioxidskatt för bränslet precis som andra transportslag. EU:s energiskattedirektiv förbjuder medlemsländerna att ta ut energiskatt för drivmedel för resor utanför EU, men godkänner sådan skatt för inrikes resor. Sverige bör arbeta för att EU-lagstiftningen ändras så att medlemsländer kan beskatta bränsle som används på flygrutter som avgår från deras territorium.

Klimathotet är globalt. Det är avgörande att hitta globala lösningar som gör att klimatutsläppen från flyget minskar. Ett internationellt beslut om en klimatrelaterad skatt på flygbränsle brådskar för att även flyget, precis som andra transportslag, ska vara med och betala för de miljökostnader man orsakar. FN:s internationella civila luftfartsorganisation (ICAO) har tagit upp frågan men har en policy som motarbetar en skatt eller avgift på internationellt flyg. Sverige bör driva frågan om en internationell beskattning av koldioxid för flyg.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

9. Fordonsskatt, punkt 7 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2012/13:Sk437 av Mats Pertoft m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7,
2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 21,
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 26 och 33,
2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 20 och
2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 16 samt
avslår motionerna
2012/13:Sk341 av Margareta B Kjellin (M) och
2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 2.

Ställningstagande

En avståndsbaserad vägslitageavgift bör införas för den tunga trafiken. Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning bär lastbilstrafiken bara ungefär hälften av sina samhällsekonomiska kostnader. Det behövs en ökad konkurrensneutralitet mellan godstransportslagen.

En vägslitageavgift har en konkurrensutjämnande effekt. Fyra av tio lastbilar på de svenska vägarna är utlandsregistrerade. Vi vill skapa rättvisare konkurrensvillkor för svenska åkerier som för närvarande drabbas av otillbörlig konkurrens från utländska åkerier som kör på svenska vägar till betydligt lägre kostnader än de svenska åkerierna.

Flera länder i Europa har infört någon form av avståndsbaserad vägavgift för tunga lastbilar och i flera länder utreds eller planeras sådana system. Danmark planerar att införa en lastbilsskatt inom de närmaste åren. När Danmark, Tyskland och ett flertal länder i Europa har en avståndsbaserad vägavgift riskerar vi en miljödumpling av äldre och mer förorenande fordon i Sverige.

Med en vägslitageavgift även i Sverige kan vi undvika ökad trafik med äldre lastbilar med sämre avgasrening och dåliga bromsar. Äldre lastbilar har även högre bränsleförbrukning. Vägslitageavgiften kan på så vis även bidra till minskad klimatpåverkan.

Det bör finnas en geografisk dimension i vägslitageavgiften eftersom det finns sträckor och delar av Sverige där det inte finns något rimligt alternativ till lastbilstransporter. Hänsyn ska tas till skogsindustrins behov av tillgång till bl.a. tjälsäkrade vägar.

Vägslitageavgiften bör även differentieras utifrån fordonens miljöpåverkan. En lastbil med låg miljöpåverkan ska betala lägre skatt. Det främjar både miljön och de åkeriägare som investerar i nya lastbilar. Det finns även anledning att se över om systemet även bör innehålla en bonus som främjar omställningen till alternativa bränslen och hybriddrift.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Fordonsskatt, punkt 7 (SD)

av Thoralf Alfsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD) yrkande 2 och

avslår motionerna

2012/13:Sk341 av Margareta B Kjellin (M),

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 4 och 5,

2012/13:Sk437 av Mats Pertoft m.fl. (MP) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 3,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 7,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 21,

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 26 och 33,

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 20 och

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 5 och 16.

Ställningstagande

Fordon som är äldre än 30 år är befriade från fordonsskatt. Det är en regel som bör bevaras. Motsvarande regel bör införas för husvagnar för att regelverket ska bli mer enhetligt.

Veteranbilshobbyn är en utbredd och växande folkrörelse som engagerar stora delar av den svenska befolkningen. Olika arrangemang som t.ex. cruisingträffar och bilutställningar är en viktig del av turistnäringen för många orter i Sverige. Motorhobbyn kan också sägas utgöra en gemenskap som delas av gamla som unga och av män som kvinnor från olika bakgrunder. Motorhobbyn överbryggar såväl klass- som generationsklyftor.

Sveriges fordonsindustri har varit mycket framgångsrik vilket har haft stor betydelse för att utveckla välfärden. Utan alla duktiga motorentusias-ter så hade dessa fantastiska industriframgångar inte varit möjliga. Ska vi även i framtiden vara en ledande nation inom fordonsindustrin måste motoringen hos folk hållas levande. Alla privatpersoner som på sin fritid, helt oberoende av skattemedel, lär sig och utvecklar yrken som kommer samhället till del, t.ex. svetsning, lackering, elektronik och mekanik, ger stora värden till samhället. Detta engagemang bör uppmuntras så långt det är praktiskt möjligt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

11. Trängselskatt, punkt 8 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2012/13:Sk321 av Olle Thorell (S), 2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5, 2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 24, 2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 17 och 2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2 och avslår motionerna 2012/13:Sk328 av Nina Lundström (FP), 2012/13:Sk338 av Per Lodenius (C), 2012/13:Sk378 av Rickard Nordin (C), 2012/13:Sk396 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) och 2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Den intensiva privatbilismen i de större städerna är ett stort hot mot miljön. Trängselskatt är ett effektivt styrmedel för att minska trängseln. Vi ställer oss positiva till de trängselskatter som har införts i Göteborg och vi ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselskatter som styrmedel i Stockholm och i flera andra städer.

Det är mycket viktigt att regeringen löser frågan om att ta ut trängselskatt från utlandsregistrerade fordon. Konkurrensneutraliteten i åkeribranschen fordrar att frågan får en snabb och robust lösning.

Vi vill att inflytandet över intäkterna från trängselavgifterna ska ligga på lokal och regional nivå.

Beslutet att använda trängselskatten för att framför allt finansiera Förbifart Stockholm togs över huvudet på stockholmarna, som gick till folkomröstning under premissen att intäkterna skulle gå till både kollektivtrafik och vägar. För oss har det hela tiden varit en självklarhet att regionen är bäst lämpad att prioritera hur pengarna ska användas.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

12. Trängselskatt, punkt 8 (SD)

av Thoralf Alfsson (SD).

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

2012/13:Sk396 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD) och avslår motionerna

2012/13:Sk321 av Olle Thorell (S),

2012/13:Sk328 av Nina Lundström (FP),

2012/13:Sk338 av Per Lodenius (C),

2012/13:Sk378 av Rickard Nordin (C),

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 5,

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 24,

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 17,

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 3 och

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Planerna på att införa trängselskatt i Göteborg bör avbrytas. Systemet som håller på att införas i Göteborg har många nackdelar. Det är dyrt, kameror och administration kostar cirka 6 miljarder i drift under de planerade åren. Systemet hämmar arbetslinjen och innebär stora kostnader för låg- och medelinkomstfamiljer som inte har något annat val än att köra bil till jobb och förskolor.

Den kommunala majoriteten i Göteborgs planerar en stor förtätning i centrala Göteborg samtidigt som bilismen stryps. Det innebär ett stort risktagande i och med att kollektivtrafiken i Göteborg inte är effektiv. Den centrala förtätningen görs dessutom på mark som är utsatt för risk vid högt vatten och klimatproblem. Göteborgs kommunpolitiker bör ta sitt förnuft till fånga och i stället förtäta Göteborg i flera kärnor runt centrum. På så sätt kan den nuvarande och framtida trängseln byggas bort. Göteborg skulle även behöva planera för en kollektivtrafik med hög medelhastighet som på allvar kan ersätta en del av bilismen.

Infrastruktur av nationell betydelse ska finansieras av staten. En finansiering som innebär att kommunerna bidrar med pengar till statliga infrastruktursatsningar, s.k. medfinansiering, är inte effektiv. Det konstaterar Riksrevisionen i en rapport (RiR 2011:28). Risken är att man inte satsar på de projekt som är bäst för samhället som helhet och att det blir dyrare än nödvändigt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

13. Alkoholskatt, punkt 9 (S)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S) yrkandena 1, 3 och 4 samt avslår motionerna

2012/13:Sk244 av Jan R Andersson m.fl. (M),

2012/13:Sk290 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 3 och

2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S) yrkande 2.

Ställningstagande

Inom folkhälsoområdet är det högst motiverat med punktskatter för att begränsa beteenden som skadar oss själva och våra närmaste. Det gäller främst för alkohol- och tobaksanvändning samt i viss mån även för spelande. Folkhälsoskäl, och i alkoholens fall även brottsbekämpning, talar för fortsatt höjda skatter på alkohol och tobak. Regeringen och folkhälsoministern talade våren 2011 om att höja alkoholskatterna men har sedan inte vågat genomföra några höjningar.

Vi måste också få till stånd höjda minimiskatter i EU på dessa produkter.

Det behövs också en höjning av alkoholskatten på alkoholisk och söt cider motsvarande vad som gäller i Tyskland för att minska konsumtionen av alkoholisk. Alkoholiskens tillkomst har bidragit till ungdomsfylleriet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

14. Privatinförsel av alkohol och tobak samt försäljning i exportbutiker, punkt 10 (S, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:Sk254 av Elin Lundgren (S),

2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S) yrkande 7 och

2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V) yrkande 16 och avslår motionerna
 2012/13:Sk237 av Jonas Jacobsson Gjörtlér (M),
 2012/13:Sk269 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S),
 2012/13:Sk290 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP) yrkande 2,
 2012/13:Sk304 av Karin Nilsson och Johan Linander (båda C) och
 2012/13:So279 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 4.

Ställningstagande

EU-inträdet och de stora införselkvoter som nu gäller för privatpersoner har haft en stor påverkan på alkoholsituationen i Sverige. Vid resa från ett annat EU-land får varje vuxen ta med sig 230 liter alkohol. Det är mer än dubbelt så mycket som den genomsnittliga svenskens årskonsumtion. Nivåerna är inte logiska och orimligt höga. De gör det svårare för medlemsländerna att driva en egen och effektiv alkoholpolitik. De indikativa nivåerna bidrar också till en olaglig vidareförsäljning, en vidareförsäljning som inte sällan är kopplad till organiserad och annan brottslighet.

Alkohol kan ur ett folkhälsoperspektiv aldrig betraktas som en vanlig vara. EU har valt att omge tobak med restriktioner. Det finns därmed incitament för att alkohol ska betraktas som en folkhälsofråga. Sverige bör ta initiativet till att tillsammans med andra medlemsländer inom EU driva frågan om sänkta införselkvoter.

Statens folkhälsoinstitut har föreslagit att Tullverket under en kortare period ska prioritera kontrollen av den småskaliga alkoholinförslén. Åtgärden bör kombineras med en informationskampanj mot smuggling och proaktivitet mot media, i samverkan med andra berörda aktörer.

På längre sikt föreslår institutet att regeringen bör verka för införselkvoter på alkohol inom EU som inte är högre än en genomsnittlig svensk årskonsumtion av alkoholdrycker

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

15. Tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor m.m., punkt 11 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2012/13:Sk284 av Kerstin Engle (S) och

2012/13:Sk416 av Anders Karlsson och Peter Persson (båda S) yrkandena 1–3 och

avslår motionerna

2012/13:Sk247 av Magnus Ehrencrona (MP) yrkandena 1 och 2,

2012/13:Sk294 av Henrik Ripa (M),

2012/13:Sk362 av Johan Hultberg och Carl-Oskar Bohlin (båda M) och

2012/13:So581 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Det svenska regelverket för betalning av punktskatter utnyttjas på ett sätt som innebär att staten går miste om hundratals miljoner kronor i skatteintäkter. Cigaretter importerar lagligt men säljs vidare utan att skatt betalas in. Brottslingarna utnyttjar tiden mellan det att varorna tas in i landet och de tre månader som importören har på sig att betala skatten. När brottet uppdagas återstår ett tomt lager och ett bolag med skatteskulder.

Skatteverket prövar vilka företag som ska få upplagsrätt för tobak. Av de 56 bolag som har fått tillstånd uppges minst tolv ha lurat staten på mycket stora summor. Myndigheter och allmänheten kan inte skilja lagliga cigaretter från olagliga när de har kommit ut i handeln. De svenska rutinerna för betalning av punktskatt är unika i EU. Tillsammans med bristande kontroller blir Sverige ett förlovat land för denna brottslighet.

Reglerna för inbetalning av punktskatt bör ändras och det elektroniska övervakningssystemet Excise Movement Control System (EMCS) bör tillämpas för förflyttningar även inom landet. Det skulle försvåra brottsligheten.

Syftet med EMCS är att förenkla för de godkända aktörerna och att stoppa bedrägerier och skattefusk. Sverige har valt att låta denna övervakning upphöra vid gränsen. Därför registreras endast den första mottagaren av tobaken i Sverige. När cigarettpartierna säljs vidare till handeln är detta inget som registreras och det är genom denna lucka i kontrollen som den ekonomiska brottsligheten tar vid.

Det är hög tid att regeringen tar initiativ för att stävja denna ekonomiska brottslighet.

Tullen bör få befogenhet att kontrollera tobaksgrossisters lager på samma vis som polisen utövar tobakstillsyn i affärer. Polisen kan inspektera vilka cigaretter som säljs i en tobaksaffär. För att kontrollera ett grossistlager som innehåller mycket större mängder tobak krävs en konkret brottsmisstanke. Tullen har nyligen fått något utökade möjligheter att kontrollera grossisternas verksamhet. Kontrollen får dock bara ske i samband med att varor lastas om.

Skattemärkning av tobak bör införas. Det är en modell som många EU-länder har valt. I dessa länder måste tobaksgrossisterna skatta för tobaken innan den säljs vidare till handeln. Cigaretterna förses med märkning som visar att skatten är betald.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

16. Tobaksskatt och flyttning av punktskattepliktiga varor m.m., punkt 11 (SD)

av Thoralf Alfsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:So581 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD) yrkande 3 och

avslår motionerna

2012/13:Sk247 av Magnus Ehrencrona (MP) yrkandena 1 och 2,

2012/13:Sk284 av Kerstin Engle (S),

2012/13:Sk294 av Henrik Ripa (M),

2012/13:Sk362 av Johan Hultberg och Carl-Oskar Bohlin (båda M) och

2012/13:Sk416 av Anders Karlsson och Peter Persson (båda S) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Det skulle innebära en klar samhällsvinst om skatten på snus hålls nere i förhållande till skatten på cigaretter. Den som är nikotinberoende får då incitament att bruka den tobak som är minst skadlig för hälsan och som ger upphov till de lägsta kostnaderna för samhället. På 20 år har priset på snus gått upp med nästan 700 procent vilket är långt mer än inflation och konsumentprisindex. Detta är högst omotiverat med tanke på de små kostnader för samhället som snusbruket ger upphov till.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

17. Skatt på handelsgödsel, punkt 12 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:MJ260 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 2,

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 21 och

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP) yrkande 7.

Ställningstagande

En skatt på handelsgödsel bör återinföras. Den numera slopade handelsgödelskatten var det viktigaste styrmedlet för att minska övergödningen. Med tanke på Sveriges omfattande åtagande inom Kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö (Helcom) är det märkligt att man i samband med slopandet av skatten inte redovisade hur målet med styrmedlet ska nås.

HOBs-utredningen visade i betänkandet Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel? (SOU 2003:9) att skatten på handelsgödsel minskade kväveurlakningen från åkermark. Jordbruksverket bedömer att borttagandet av skatten har ökat kvävebelastningen i havet med 1 500 ton per år.

Vi föreslår en ny aktiv plan för att minska övergödningen. En viktig del i den planen är att en skatt på handelsgödsel införs. Kadmiumdelen av skatten bidrar till en minskad tillförsel av kadmium till åkermark och reducerar riskerna för negativa hälsoeffekter. Handelsgödsel orsakar också utsläpp av dikväveoxid (lustgas) som är en mycket starkare växthusgas än koldioxid. En skatt på handelsgödsel minskar på kort sikt trycket på andra styrmedel, t.ex. inom trafiksektorn.

Vi anser att intäkterna från skatten i stor utsträckning ska användas till miljöförbättrande åtgärder i jordbruket. Då får åtgärderna dubbel effekt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

18. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

2012/13:MJ260 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 och

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 30 och

avslår motion

2012/13:Sk318 av Kew Nordqvist m.fl. (MP).

Ställningstagande

Utvecklingen av kvaliteten på grundvattnet är mycket oklar vilket är allvarligt eftersom grundvatten av god kvalitet är en grundläggande förutsättning för hela vår välfärd. Övervakningen är inte tillräckligt heltäckande för att följa om miljömålet kommer att uppnås och kan inte heller sägas uppfylla kraven i EU:s vattendirektiv. Regeringen bör säkerställa att ett nytt mer heltäckande övervakningsprogram genomförs.

Förekomsten av bekämpningsmedel är en av de vanligaste orsakerna till dålig vattenkvalitet. Bekämpningsmedel från jordbruket påträffas i hela landet men främst i jordbruks- och befolkningstäta områden i södra Sverige.

Skatten på bekämpningsmedel höjdes senast 2003 och är sedan dess 30 kronor per kilo aktiv substans. För att upprätthålla en styrande effekt bör bekämpningsmedelsskatten följa prisutvecklingen. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag där skatten på bekämpningsmedel regleras genom utvecklingen i konsumentprisindex (KPI).

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

19. Skatt på fluorerade växthusgaser, punkt 14 (S, MP, V)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:MJ424 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 16.

Ställningstagande

De fluorerade växthusgaserna (HFC) har en betydligt större klimatpåverkan än koldioxid och relativt små minskningar har därför stora miljöeffekter. En skatt på fluorerade växthusgaser bör införas i enlighet med förslaget i betänkandet Skatt på fluorerade växthusgaser (SOU 2009:62). Skatten bör beräknas utifrån skatten på koldioxid och den växthusgaspåverkan som HFC-gasen har. En destruktionspremie bör införas för den som lämnar in och låter förstöra gasen. Motsvarande skatt finns i Norge och Danmark och en svensk skatt skulle minska brottsliga skatteundandraganden i dessa länder.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

20. Skatt på naturgrus, punkt 16 (S)

av Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S) och Teres Lindberg (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S) yrkande 31.

Ställningstagande

Naturgrusavlagringarna är de viktigaste grundvattenmagasinen. Att bevara naturgrustillgångarna är en förutsättning för en hållbar dricksvattenförsörjning. Delmålet för 2010 var ett maximalt uttag av 12 miljoner ton naturgrus. Enligt Naturvårdsverkets beräkning var uttaget ca 14 miljoner ton.

Skatten på naturgrus är det viktigaste styrmedlet för att se till att användningen av krossat berg inte blir dyrare. Naturvårdsverket har i utvärderingar visat att skatten är för låg för att utjämna skillnaderna i produktionskostnader mellan grus- och bergtäkter. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag om att höja skatten på naturgrus som utjämnar dessa skillnader.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

21. Skatt på animaliska livsmedel, punkt 18 (MP)

av Mats Pertoft (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

2012/13:MJ404 av Helena Leander m.fl. (MP) yrkande 4.

Ställningstagande

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

Ett förslag som har lyfts fram för att minska boskapsuppfödningens miljöpåverkan är att införa en särskild skatt på kraftfoder, som i Sverige och resten av Europa till tre fjärdedelar är importerat, för att stimulera en övergång mot mer lokalt odlat grovfoder och bete. En sådan skatt bör studeras närmare. Skatten får inte bli för hög eftersom det finns en risk för att svenskt kött blir dyrare än utländskt kött och att konsumenterna då väljer det utländska köttet.

Ett förslag som är enklare, och kan antas minska risken för att produktionen flyttar utomlands, är att lägga en schablonskatt på animaliska livsmedel som ska täcka de genomsnittliga miljökonsekvenserna. Den skulle träffa både inhemska och importerade produkter. I vilken utsträckning skat-

ten skulle differentieras mellan olika djurslags olika miljöpåverkan behöver undersökas närmare. Även andra avgränsningsfrågor, lämplig nivå m.m. behöver studeras närmare.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

22. Gruvskatt, punkt 20 (MP)

av Mats Pertoft (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:N306 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 8.

Ställningstagande

En särskild gruvskatt bör utredas. För närvarande betalas en låg mineralersättning för de mineraler som bryts, varav endast en mindre del tillfaller staten. Huvuddelen går till markägaren. På många håll i världen finns eller diskuteras införandet av en särskild gruvskatt för att jämnare fördela de inkomsterna som gruvnäringen genererar. Frågan om hur vinster från utvinning av naturresurser fördelas är relevant även i Sverige. Det finns därför skäl för att en utredning ser över frågan om att införa en särskild gruvskatt även här.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Särskilda yttranden

1. Skatt på fartygsbränsle, punkt 5 (S, MP, V)

Leif Jakobsson (S), Hannah Bergstedt (S), Christina Oskarsson (S), Peter Persson (S), Anders Karlsson (S), Mats Pertoft (MP), Jacob Johnson (V) och Teres Lindberg (S) anför:

Klimathotet är globalt och det gäller att finna globala lösningar som gör att klimatutsläpp från bl.a. sjöfarten minskar. Regeringen bör därför inom EU aktivt verka för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart.

2. Trängselkatt, punkt 8 (SD)

Thoralf Alfsson (SD) anför:

Vi anser att trängselavgifter kan vara ett bra styrmedel för att minska biltrafiken i städer om de utformas på ett sätt som är logiskt för trafikanterna. Införandet av trängselavgifter ska alltid beslutas på lokal och regional nivå. De avgifter och intäkter som följer av trängselavgifter ska även tillfalla den lokala och regionala nivån. Likaså är det viktigt att utlandsregistrerade fordon inte slipper undan trängselavgifter. Inte minst av hänsyn till transportbranschen är det viktigt att åstadkomma kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkerier.

3. Gruvskatt, punkt 20 (V)

Jacob Johnson (V) anför:

Sverige har en exceptionellt låg mineralavgift. Det innebär att gruvbolagen praktiskt taget får mineraler gratis. När vi nu ser en gruvexpansion i landet av inte minst utländska företag är det rimligt att de bidrar till de samhällen de verkar i. Vi vill se en långsiktig utveckling i gruvregionerna, inte en exploatering under den begränsade tid som gruvorna är i drift.

Vänsterpartiet föreslår en höjning av mineralavgiften till 10 procent, från dagens nuvarande nivå på 2 promille. Intäkterna ska placeras i en gruvfond. De regioner och kommuner som har gruvor ska kunna söka medel från fonden för sådana ändamål som t.ex. utbildning och bostadsbyggande.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition 2012/13:25

2012/13:T7 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om kommuners möjligheter att få införa trängsel-skatt samt om hur intäkterna ska användas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkter från trängselavgiften i Stockholm i enlighet med folkomröstningsresultatet i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör att ett system med kilometerskatt för tunga fordon träder i kraft senast 2014.

2012/13:T8 av Anders Ygeman m.fl. (S):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bestämmanderätten över intäkterna från trängselskatterna ska ligga hos regionerna.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för den tunga lastbilstrafiken.

2012/13:T11 av Åsa Romson m.fl. (MP):

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt.
24. Riksdagen begär att regeringen överlåter makten att fatta beslut om trängselskattesystemet och användningen av dess intäkter till regional eller lokal nivå.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:Sk212 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige snarast bör uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör undersöka möjligheterna att införa en klimatskatt på utrikesflyg enligt samma mönster som vi föreslagit för klimatskatt med schabloniserad start- och landningsavgift på inrikesflyget.

2012/13:Sk237 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att inrätta depåer för tullfria varor för att uppnå miljövinster.

2012/13:Sk238 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en genomlysning av den nuvarande lagen om skatt på energi.

2012/13:Sk244 av Jan R Andersson m.fl. (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nedsatta punktskatter för mikroproducerat öl.

2012/13:Sk247 av Magnus Ehrencrona (MP):

1. Riksdagen begär att regeringen snarast återkommer med ett förslag till utvidgning av EMCS (Excise Movement Control System) för flyttningar av alkohol, tobak och energiprodukter även inom Sverige.
2. Riksdagen begär att regeringen snarast tar initiativ till en utredning för att kartlägga vilka eventuella ytterligare åtgärder som kan motverka den skattebrottslighet motionen uppmärksammar.

2012/13:Sk254 av Elin Lundgren (S):

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

2012/13:Sk268 av Matilda Ernkrans (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om undantag för energi- och koldioxidskatt och miljöskadliga subventioner.

2012/13:Sk269 av Kristina Nilsson och Eva Sonidsson (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om taxfreeinköp på ankomstflygplatsen.

2012/13:Sk271 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD):

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

2012/13:Sk282 av Jan Lindholm (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en skyndsamt utredning kring styrmedel för att utveckla och stimulera biokolteknik.

2012/13:Sk283 av Kerstin Engle (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga ekonomiska styrmedel för en bättre folkhälsa.

2012/13:Sk284 av Kerstin Engle (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt se över regelverket för punktskattebetalningar för bl.a. tobak.

2012/13:Sk290 av Anita Brodén och Christer Winbäck (båda FP):

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

2012/13:Sk291 av Anita Brodén (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om rättvisa beskattningsvillkor för syntetiska drivmedel samt om transportforskning och miljözoner.

2012/13:Sk293 av Christer Akej (M):

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

2012/13:Sk294 av Henrik Ripa (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna att ytterligare höja skatten på cigaretter.

2012/13:Sk297 av Hans Backman (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om reducerad energiskatt för företag inom tjänstesektorn.

2012/13:Sk304 av Karin Nilsson och Johan Linander (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda den illegala införseln av alkohol, dess konsekvenser för den svenska alkoholpolitikens trovärdighet, ungdomars alkoholvanor samt den organiserade brottslighetens utbredning.

2012/13:Sk305 av Staffan Danielsson och Erik A Eriksson (båda C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga en översyn av det svenska jordbrukets drivmedelsskatter i ett EU-perspektiv.

2012/13:Sk318 av Kew Nordqvist m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa en kännbar miljöavgift på kemiska bekämpningsmedel.

2012/13:Sk321 av Olle Thorell (S):

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

2012/13:Sk322 av Gunnar Sandberg (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att höja skatten på alkohol.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomföra en indexering av alkoholskatten motsvarande den som gäller för tobaksprodukter.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för höjda minimiskatter på alkohol inom EU.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en höjning av skatten på alkoholisk och söt cider.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att införselnivåerna för alkohol sänks inom EU.

2012/13:Sk324 av Ann-Kristine Johansson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och teknikneutrala regler för beskattning av fossilfria biodrivmedel.

2012/13:Sk326 av Carina Herrstedt (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att prioritera långsiktiga styrmedel för att öka volymerna och lönsamheten för biogasproducenter.

2012/13:Sk327 av Gunilla Nordgren (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avfall som återdeponeras efter deponiåtervinning.

2012/13:Sk328 av Nina Lundström (FP):

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

2012/13:Sk336 av Krister Hammarbergh och Saila Quicklund (båda M):

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

2012/13:Sk338 av Per Lodenius (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga möjligheterna att samt de ekonomiska konsekvenserna av att undanta elbilar och de bilar som omfattas av supermiljöbilspremierna från trängselskatt i Stockholm och Göteborg.

2012/13:Sk341 av Margareta B Kjellin (M):

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

2012/13:Sk362 av Johan Hultberg och Carl-Oskar Bohlin (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utvärdera de senaste årens höjningar av skatten på tobak samt att i förlängningen också se över skattenivån.

2012/13:Sk373 av Olle Thorell (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inom EU verka för att skattebefrielser för fartygsbränsle avskaffas.

2012/13:Sk378 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om trängselskatt för utländska fordon.

2012/13:Sk396 av Mikael Jansson och David Lång (båda SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta införandet av trängselskatt i Göteborg.

2012/13:Sk399 av Josef Fransson och Lars Isovaara (båda SD):

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

2012/13:Sk404 av Matilda Ernkrans och Anders Ygeman (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktiga besked om utvecklingen av koldioxidskatten.

2012/13:Sk416 av Anders Karlsson och Peter Persson (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att EMCS ska utvidgas till att omfatta även flyttningar inom Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Tullverket bör ges möjligheter att kontrollera tobaksgrossisters lager på samma sätt som polisen utövar tobakstillsyn i en tobaksaffär.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skattemärkning på tobak bör införas.

2012/13:Sk419 av Siv Holma m.fl. (V):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör genomföra de åtgärder som lyfts fram för att skapa rättvisa drivmedelsskatter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa bonus–malus-system.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att komma med förslag till riksdagen så att ett system för kilometerskatt för tunga fordon kan träda i kraft senast 2014.

2012/13:Sk429 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M):

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

2012/13:Sk437 av Mats Pertoft m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt i Sverige.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att helt avskaffa den nuvarande vinjettskatten.

2012/13:So222 av Eva Olofsson m.fl. (V):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett förnyat initiativ att arbeta för sänkta införselkvoter av alkohol inom EU.

2012/13:So279 av Lars-Axel Nordell (KD):

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

2012/13:So581 av Josef Fransson och Erik Almqvist (båda SD):

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

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kommuner själva bör få avgöra om de vill införa trängselskatt samt hur intäkterna ska användas.

2012/13:T408 av Helena Leander m.fl. (MP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att differentiera trängselskatt utifrån fordonets miljöegenskaper.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av regler som gynnar dieselbilar.

2012/13:T449 av Josef Fransson och Thoralf Alfsson (båda SD):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om främjande av veteranbilshobbyn genom att inkludera husvagnar i den s.k. 30-årsregeln.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att tillvarata de satsningar som gjorts på E85 och fordonsgas.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett bonus-malus-system för nya personbilar.
33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga lastbilar.

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP):

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt ska införas den 1 juli 2014.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av en flygskatt.

2012/13:T505 av Annika Lillemets m.fl. (MP):

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

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP):

2. Riksdagen begär att regeringen överlåter makten att bestämma hur intäkterna från trängselskatten ska användas till regional nivå.

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP):

4. Riksdagen beslutar att höja energiskatten på diesel med 20 öre 2015, som ett led i att skapa likvärdig beskattning mellan bensin och diesel.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt i Sverige.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att införa koldioxidskatt på internationellt flyg och internationell sjöfart.

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en koldioxiddifferentierad fordonsskatt för lastbilar.

2012/13:MJ260 av Jens Holm m.fl. (V):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av skatt på handelsgödsel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en skattehöjning på bekämpningsmedel.

2012/13:MJ404 av Helena Leander m.fl. (MP):

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

2012/13:MJ424 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa skatt på fluorerade växthusgaser i enlighet med utredningen SOU 2009:62.

2012/13:MJ455 av Matilda Ernkrans m.fl. (S):

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa skatt på handelsgödsel.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skatten på bekämpningsmedel ska regleras med KPI på samma sätt som skatten på koldioxid i syfte att upprätthålla skattens styrande effekt.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag på höjning av skatten på naturgrus som utjämnar skillnaderna i produktionskostnader mellan grus- och bergtäkter.

2012/13:N253 av Lise Nordin m.fl. (MP):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte försämra möjligheten för kommuner och företag att få energiskattebefrielse för egenproducerad el.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Nettodebiteringsutredningen bör få tilläggsdirektiv om att underlätta för egenägd förnybar elproduktion.

2012/13:N300 av Kent Persson m.fl. (V):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utredning på skatteområdet för den förnybara energin.

2012/13:N306 av Jonas Eriksson m.fl. (MP):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda en särskild gruvskatt.

2012/13:N405 av Lise Nordin m.fl. (MP):

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