



Allmänna motioner om energiskatter m.m.

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 50 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2007 om energiskattefrågor, m.m.

I ett inledande avsnitt finns en översiktlig redogörelse för bestämmelser angående punktskatter på bränsle. Därefter följer ett avsnitt om energibeskattnings där yrkanden behandlas om bl.a. utvärdering av den gröna skatteväxlingen, att den gröna omställningen ska utformas så att elintensiv industri värnas, att miljöskatter ska användas för att internalisera de fulla kostnaderna i produktions- och transportsystemen, översyn av skatten på diesel samt om att göra en tydlig koppling till handeln med utsläppsrätter. Efter detta följer ett avsnitt där yrkanden angående beskattning av drivmedel behandlas. Därefter följer olika avsnitt i vilka yrkanden angående alternativa drivmedel, fordonsskatt, kilometerskatt för lastfordon, flygtrafik, sjöfart, fritidsbåtar, landström till fartyg, lägre elskatt vid timvis avläsning, små elproducenter, plastkassar, djurförsök, avfall, bekämpningsmedel och handelsgödsel och animalieproduktion behandlas.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden. Till betänkandet har lämnats 19 reservationer (s, v och mp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Utskottets överväganden	7
Allmänt om punktskatt på bränsle	7
Energibeskattning	12
Beskattning av drivmedel	15
Alternativa drivmedel	18
Fordonsskatt	21
Kilometerskatt för lastfordon	23
Flygtrafik	25
Sjöfart	27
Skatt på fritidsbåtar	29
Landström till fartyg	30
Lägre elskatt vid timvis avläsning	31
Små elproducenter	32
Plastkassar	33
Djurförsök	34
Avfall	35
Bekämpningsmedel och handelsgödsel	37
Animalieproduktion	39
Reservationer	41
1. Energibeskattning, punkt 1 (s)	41
2. Energibeskattning, punkt 1 – motiveringen (v)	43
3. Energibeskattning, punkt 1 – motiveringen (mp)	43
4. Beskattning av drivmedel, punkt 2 (v)	44
5. Beskattning av drivmedel, punkt 2 (mp)	45
6. Alternativa drivmedel, punkt 3 (v, mp)	47
7. Fordonsskatt, punkt 4 (v)	48
8. Kilometerskatt för lastfordon, punkt 5 (s, v, mp)	49
9. Flygtrafik, punkt 6 (v)	50
10. Flygtrafik, punkt 6 (mp)	51
11. Sjöfart, punkt 7 (mp)	52
12. Skatt på fritidsbåtar, punkt 8 (v)	52
13. Små elproducenter, punkt 11 (mp)	53
14. Djurförsök, punkt 13 (mp)	54
15. Avfall, punkt 14 (v)	55
16. Avfall, punkt 14 (mp)	56
17. Bekämpningsmedel och handelsgödsel, punkt 15 (mp)	56
18. Animalieproduktion, punkt 16 (v)	57
19. Animalieproduktion, punkt 16 (mp)	58
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	60
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007	60

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energibesättning

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:Sk255, 2007/08:Sk291, 2007/08:Sk375, 2007/08:Sk391 yrkande 3, 2007/08:U353 yrkande 19 och 2007/08:N385 yrkande 6.

Reservation 1 (s)

Reservation 2 (v) – motiveringen

Reservation 3 (mp) – motiveringen

2. Besättning av drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:Sk282 yrkande 1, 2007/08:Sk352, 2007/08:T327 yrkandena 18 och 27, 2007/08:MJ463 yrkande 11, 2007/08:MJ465 yrkande 24 och 2007/08:MJ467 yrkande 4.

Reservation 4 (v)

Reservation 5 (mp)

3. Alternativa drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:Sk371, 2007/08:Sk397 och 2007/08:MJ465 yrkande 17.

Reservation 6 (v, mp)

4. Fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:Sk304, 2007/08:Sk395 och 2007/08:T327 yrkande 22.

Reservation 7 (v)

5. Kilometerskatt för lastfordon

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:Sk201, 2007/08:T327 yrkande 23, 2007/08:T493 yrkande 8 och 2007/08:T546 yrkande 3.

Reservation 8 (s, v, mp)

6. Flygtrafik

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:Sk299 yrkandena 1–4, 2007/08:T412 yrkandena 2, 4 och 5 samt 2007/08:T493 yrkande 9.

Reservation 9 (v)

Reservation 10 (mp)

7. Sjöfart

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:T326 yrkande 3, 2007/08:MJ463 yrkande 12 och 2007/08:MJ464 yrkande 6.

Reservation 11 (mp)

8. Skatt på fritidsbåtar

Riksdagen avslår motion 2007/08:T326 yrkande 9.

Reservation 12 (v)

9. Landström till fartyg

Riksdagen avslår motion 2007/08:Sk313.

10. Lägre elskatt vid timvis avläsning

Riksdagen avslår motion 2007/08:N377 yrkande 5.

11. Små elproducenter

Riksdagen avslår motion 2007/08:Sk360 yrkande 4.

Reservation 13 (mp)

12. Plastkassar

Riksdagen avslår motion 2007/08:Sk244.

13. Djurförsök

Riksdagen avslår motion 2007/08:Sk231.

Reservation 14 (mp)

14. Avfall

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:Sk216, 2007/08:Sk379, 2007/08:MJ449 yrkande 21 och 2007/08:MJ465 yrkande 18.

Reservation 15 (v)

Reservation 16 (mp)

15. Bekämpningsmedel och handelsgödsel

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ419 yrkande 1 och 2007/08:MJ465 yrkande 20.

Reservation 17 (mp)

16. Animalieproduktion

Riksdagen avslår motionerna 2007/08:MJ269 yrkande 1, 2007/08:MJ365 yrkande 1 och 2007/08:MJ374 yrkande 10.

Reservation 18 (v)

Reservation 19 (mp)

Stockholm den 19 februari 2008

På skatteutskottets vägnar

Lenhart Hedquist

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lennart Hedquist (m), Lars Johansson (s), Annicka Engblom (m), Laila Bjurling (s), Ulf Berg (m), Jörgen Johansson (c), Raimo Pärssinen (s), Christin Hagberg (s), Lena Asplund (m), Fredrik Olovsson (s), Lennart Sacrédeus (kd), Fredrik Schulte (m), Marie Engström (v), Åke Sandström (c), Helena Leander (mp), Hans Olsson (s) och Agneta Berliner (fp).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet 50 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2007 om olika punktskattefrågor. Motionsförslagen rör punktskatterna på bränsle, drivmedel, alternativa drivmedel, fordonsskatt, el, avfall, bekämpningsmedel och handelsgödsel. Motionerna behandlar även kilometerskatt för lastfordon, flygtrafik, sjöfart, skatt på fritidsbåtar, plastkassar, djurförsök och animalieproduktion. Respektive förslag är för sitt genomförande inte kopplat till innevarande budgetår och har därför inte behandlats i anslutning till budgetpropositionen för 2008. Motionärernas förslag till riksdagsbeslut redovisas i *bilaga*. Motioner från den allmänna motionstiden 2006 och 2007 om beskattning av alkohol och tobak, m.m. kommer utskottat att behandla senare.

Utskottets överväganden

Allmänt om punktskatt på bränsle

Energiskattedirektivet

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

Den 28 mars 2007 har Europeiska gemenskapernas kommission (nedan kommissionen) utkommit med *Grönbok om marknadsbaserade styrmedel för miljöpolitiken* (KOM[2007] 140). I nämnda grönbok lämnas förslag till förenkling och utveckling av energiskattedirektivet.

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

Cirkulationsdirektivet

Administrationn av de EG-harmoniserade punktskatterna regleras i cirkulationsdirektivet (rådets direktiv 92/12/EEG av den 25 februari 1992 om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor).

Bränslebeskattning

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

Energi- och koldioxidskatt tas ut på energiprodukter och motorbränslen. Med energiprodukter avses

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

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

Dessutom beskattats andra bränslen än de ovan uppräknade om de är avsedda att förbrukas, säljs eller förbrukas som motorbränsle. Vidare beskattas hushållsavfall som förbränns.

Energiprodukter som tillhandahålls i en särskild förpackning på högst en liter är undantagna från energiskatt och koldioxidskatt. Bränsleprodukter som säljs i sådana småförpackningar är betydligt dyrare än produkter som säljs i större kvantiteter och det har därför antagits att dessa produkter inte är avsedda att användas för motorbränsle eller uppvärmning. Produkter som omfattas av den här skattefriheten är t.ex. lysfotogen, tvättbensin och tändvätskor på petroleumbas.

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

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

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

När det gäller befrielse från beskattning enligt punkten 4 har kommissionen meddelat rådet att bränsle som används vid privat luftfart inte bör kunna undantas från beskattning (KOM[2006] 742 slutlig). Efter ansökan från bl.a. Sverige har kommissionen också meddelat att den inte avser att lämna något förslag om sådan befrielse från skatt. Se vidare avsnitt angående flygtrafik.

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

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

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

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

Som ett led i anpassningen till energiskattedirektivet fick 0,8-procentsregeln en något ändrad lydelse den 1 januari 2007. Ändringen, som behandlats av riksdagen i december 2006 (bet. 2006/07:SkU5, rskr. 2006/07:43), innebär främst att det numera uttryckligen anges i bestämmelsen att det ska vara fråga om ett energiintensivt företag för att nedsättning av koldioxidskatten ska komma i fråga. Energiintensiteten knyts till relationen mellan betald energi- och koldioxidskatt på bränslet och förädlingsvärdet, på så sätt att skatten ska uppgå till minst 0,5 % av förädlingsvärdet. Utskottet fann inte någon anledning till erinran mot regeringens förslag. Beträffande den föreslagna ändringen fann utskottet dock, mot bakgrund av att vissa remissinstanser varit skeptiska mot ändringen, att de nya reglerna borde följas upp och därefter utvärderas när tillräckliga erfarenheter vun-

nits. Om det då visar sig att det finns ett behov av ändringar i regelsystemet bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag. Utskottet förutsatte att så sker utan något tillkännagivande av riksdagen.

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

Befrielse från svavelskatt medges för de fem första ändamålen ovan. Några andra ändamål kvalificerar också för befrielse från svavelskatt. Ett ändamål är tillverkning av produkter av andra mineraliska ämnen än metaller. Svavelskatt tas heller inte ut för svavel som binds vid svavelrening eller i askan vid förbränning och därigenom inte emitteras till atmosfären.

Utsläppsrätter

Den 1 januari 2005 infördes inom EU ett system för handel med utsläppsrätter (bet. 2004/05:MJU5). Systemet omfattar utsläpp av koldioxid från energiomvandlingssektorn och energiintensiv industri, t.ex. förbränningsanläggningar, mineraloljeraffinaderier och anläggningar för tillverkning av papper eller pappersmassa. Utsläppshandeln är ett klimatpolitiskt instrument som ska styra mot minskade utsläpp av koldioxid. De svenska anläggningar som ingår i handelssystemet betalar för närvarande koldioxidskatt för sin bränsleförbrukning. (Det gäller inte kondenskraftverk och oljeraffinaderier.) Sedan införandet av systemet med utsläppshandel används således två olika medel för att styra mot minskade utsläpp av koldioxid.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för år 2008 att koldioxidbeskattningen på bränslen som förbrukas i anläggningar som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter skulle sänkas. Ändringen bör genomföras i två steg.

Som ett första steg bör enligt regeringens förslag den procentuella skattnedsättningen för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar inom handelssystemet ökas med 6 procentenheter. Genom ändringen minskas skattebelastningen från dagens 21 % av den generella koldioxidskattenivån till 15 %. Motsvarande nedsättning, uttryckt i procentenheter, bör ske för bränslen som förbrukas i övriga värmeanläggningar inom handelssystemet. Koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar minskas därmed från dagens 100 % av den generella koldioxidskattenivån till 94 %. Energiskatten kvarstår.

Det andra steget innebär ändringar av beskattningen som resulterar i att den koldioxidskatt för bränslen som förbrukas i industri- och kraftvärmeanläggningar som omfattas av handelssystemet tas ut med belopp som mot-

svarar ca 7 % av 2008 års koldioxidskattenivå. Härigenom iaktas EU:s minimiskattenivåer. Även övriga värmeanläggningar inom handelssystemet bör ges en motsvarande ökning av skattenedsättningen, uttryckt i procentenheter. Detta skulle med dagens skatteregler innebära att koldioxidskattebelastningen för dessa anläggningar skulle motsvara 86 % av 2008 års koldioxidskattenivå.

Regeringen beräknar att den 18 mars 2008 till skatteutskottet lämna ett lagförslag som innebär att det första steget i skattesänkningarna kan träda i kraft den 1 juli 2008. En departementspromemoria med ovan nämnda lagförslag har sänts på remiss. Det andra steget bedöms kunna genomföras den 1 januari 2010 (yttr. 2007/08:SkU1y s. 53).

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

Den 1 januari 2005 infördes en möjlighet för energiintensiva industriföretag att delta i ett femårigt program för energieffektivisering (prop. 2003/04:170, bet. 2004/05:NU7, rskr. 2004/05:90). De företag som är med i programmet slipper betala energiskatt på el. Deltagande i programmet innebär bl.a. att företaget ska införa och certifiera ett standardiserat energiledningssystem, göra fördjupade kartläggningar och analyser av sin energianvändning, införa energieffektiviserande rutiner för projekteringar, ändringar och renoveringar av företagets anläggningar och för inköp av elkrävande utrustning till dessa anläggningar samt åta sig att genomföra eleffektiviserande åtgärder. Vid årsskiftet 2005/06 deltog 126 företag i programmet.

EU:s energi- och klimatförändringspaket

Den 10 januari 2007 antog kommissionen ett energi- och klimatförändringspaket där rådet och Europaparlamentet uppmanades att godkänna dels ett oberoende EU-åtagande att minska växthusgasutsläppen med minst 20 % till 2020 jämfört med 1990 års nivåer och målet att minska utsläppen med 30 % till 2020, förutsatt att andra industriländer också förbinder sig att göra jämförbara utsläppsminskningar, dels ett obligatoriskt EU-mål på 20 % förnybar energi till 2020 och ett specifikt mål på 10 % för biobränsle. Denna strategi fick stöd av både Europaparlamentet och EU-ledarna vid rådets möte i mars 2007. Rådet uppmanade kommissionen att lägga fram konkreta förslag, bl.a. om hur insatserna kan fördelas mellan medlemsstaterna. Det klimatpaket som kommissionen lade fram den 23 januari är ett resultat av denna uppmaning. I paketet föreslås bl.a. en ändring av direktivet om EU:s system för handel med utsläppsrätter, en fördelning av arbetet med att uppfylla EU:s åtagande om att minska växthusgaseffekten i sektorer som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem (t.ex. transport,

byggnation, tjänster, mindre industrianläggningar, jordbruk och avfall), och ett direktiv om främjande av förnybar energi för att bidra till uppfyllandet av ovanstående utsläppsmål. I paketet ingår också ett förslag om rättsliga ramar för avskiljning och lagring av koldioxid, ett meddelande om avskiljning och lagring av koldioxid samt nya riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd.

För Sveriges del innebär förslaget att utsläppen av koldioxid ska minska med 17 % fram till 2020, jämfört med 2005 års siffror. 2020 ska dessutom 49 % av energiförbrukningen bestå av förnybar energi som exempelvis vindkraft eller etanol. Det är den högsta siffran bland EU-länderna. Kommissionens förslag ska behandlas i ministerrådet och Europaparlamentet.

Energibesättning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om punktskattebefrielse för petroleumprodukter i femlitersförpackningar, utvärdering av den gröna skatteväxlingen, en grönare beskattning för klimatet, vikten av kraftfullare miljöskatter, översyn av skatten på diesel samt om att göra en tydlig koppling till handeln med utsläppsrätter och om harmonisering av skatter.

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

Motionerna

I motion Sk375 av Margareta B Kjellin (m) föreslås att petroleumprodukter i femlitersförpackningar befrias från punktskatt på samma sätt som motsvarande produkter i enlitersförpackningar. Med en sådan förändring skulle försäljningen förskjutas mot femlitersförpackningar, vilket enligt motionären skulle vara positivt för producenterna och minska antalet förpackningar som behöver återvinnas.

I motion Sk255 av Sten Bergheden (m) föreslås att regeringen ser över hur skatten på diesel ser ut och gör en tydlig koppling till handeln med utsläppsrätter. Vidare bör den sänkning av koldioxidskatten för de företag som ingår i systemet med utsläppsrätter ses över snarast så att den planerade tidsplanen kan hållas.

I motion Sk291 av Roger Tiefensee (c) begärs en miljömässig och samhällsekonomisk utvärdering av den gröna skatteväxling som skett under tiden 2001–2006. Utvärderingen bör omfatta såväl miljöstyrande effekter som samhällsekonomiska effekter.

Lars Johansson m.fl. (s) anför i motion Sk391 yrkande 3 att olika åtgärder bör vidtas för en grönare beskattning av klimatet. Motionärerna accepterar regeringens initiativ till höjda bensin- och energiskatter, men menar

att fokus bör läggas på andra styrmedel, t.ex. biodrivmedelscertifikat. Vidare ifrågasätts att energiskattehöjningen endast omfattar diesel miljöklass 1 och 2 och inte 3-dieseln samt anförs att den gröna omställningen måste utformas så att elintensiv industri värnas.

I motion U353 av Kenneth G Forslund m.fl. (s) yrkande 19 anförs att skatter ska vara en angelägenhet för de enskilda medlemsstaterna. För att skapa förutsättningar för konkurrens på lika villkor kan gemensamma minimivåer för olika skatter inom EU vara en tillgång. EU ska inte ha egen beskattningsrätt.

I motion N385 av Karla López (mp) yrkande 6 anförs att miljöskatter måste användas för att internalisera de fulla kostnaderna i produktions- och transportsystemen, vilket förutom att synliggöra miljökostnader, är en väg till lokalisering. En lokalisering är nödvändig för att få bukt med klimatproblemen. Våra produktionsmönster måste ändras till att vara mer lokala.

Utskottets ställningstagande

Vid den gångna höstens budgetbehandling ställde sig riksdagen bakom regeringens energipolitik (bet. 2007/08:FiU1, rskr. 2007/08:30). Riksdagen ansåg bl.a. det angeläget att koldioxidutsläppen minskas och halten växthusgaser stabiliseras. Riksdagen stödde även regeringens betoning på ekonomiska styrmedel och principen att förorenaren betalar. Regeringen hade även riksdagens stöd för sin hållning att tilldelning av utsläppsrätter bör ske genom auktionering samt att politiken måste skapa förutsättningar för aktörer att bete sig hållbart. Det uttalades vidare att klimatpolitiken ska vara ambitiös men också ändamålsenligt utformad och förankrad i vetenskap. Riksdagen ställde sig också bakom regeringens ambition att förena miljö- och näringspolitik. Det betonades att det är viktigt att visa att det går att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och negativ miljöpåverkan.

Riksdagen välkomnade även regeringens klimatpaket som ger skatteincitament till transportsektorn att minska de miljöbelastande utsläppen. Riksdagen uttalade att det förutsattes att regeringen noga följer klimatpaketets effekter och att regeringen skyndsamt lämnar nya förslag på hur transportsektorns miljöbelastning kan minskas om de framlagda förslagen skulle visa sig brista i effekt. Regeringen har i budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1) aviserat att den planerar att skyndsamt driva arbetet vidare med en fortsatt översyn av energiskattesystemet. Under hösten 2007 antog riksdagen ett antal i budgetpropositionen aviserade lagändringar på energi- och miljöbeskattningens område, bl.a. höjd koldioxidskatt i syfte att uppnå en bättre miljöstyrning (prop. 2007/08:11, bet. 2007/08:SkU17). Utskottet anser därför att den förda politiken redan innebär en anpassning till behovet av en mer klimatinriktad beskattning. Enligt utskottets mening innebär den inriktning av energi- och miljöpolitiken som riksdagen ställde

sig bakom i höstas ett förstärkt arbete till förmån för en effektivare miljöstyrning. Erforderliga åtgärder vidtas således redan. Utskottet avstyrker därför motion Sk391 yrkande 3 om en grönare beskattning samt motion N385 yrkande 6 om att miljöskatter ska användas för att internalisera de fulla kostnaderna i produktions- och transportsystemen.

Vid behandling av budgeten för 2007 har riksdagen ställt sig bakom regeringens förslag att avbryta den gröna skatteväxlingen, eftersom åtgärden inneburit välfärdsförluster men endast mycket begränsade miljövinster (bet. 2006/07:FiU1, rskr. 2006/07:9). Utskottet anser inte att skäl föreligger för ytterligare utvärdering av den gröna skatteväxlingen och avstyrker därför motion Sk291.

I motion Sk375 framförs att petroleumprodukter i femlitersförpackningar bör befrias från punktskatt på samma sätt som motsvarande produkter i enlitersförpackningar. Av energiskattedirektivet följer att s.k. energiprodukter och andra bränslen ska beskattas oavsett förpackningsstorlek. Produkter som tillhandahålls i små förpackningar om högst en liter och som kan användas både som lösningsmedel och som bränsle kan undantas från beskattning eftersom de produkterna inte antas användas som bränsle. Utskottet, som avstyrkte en liknande motion vid behandlingen av allmänna motioner från 2006, vidhåller den motivering som då framfördes (bet. 2006/07:SkU12 s. 16). Liksom då, befarar utskottet att det skulle vara förenat med betydande gränsdragnings- och kontrollproblem att avgöra om produkter i femlitersförpackningar är avsedda att användas som bränsle och därför ska energibeskrivas. Utskottet, som i likhet med motionären anser att det från miljösynpunkt vore fördelaktigt om antalet förpackningar kunde minskas, avstyrker motion Sk375.

Energiskattedirektivet innehåller bl.a. bestämmelser om minimiskatter på energiprodukter och bränsle. Minimiskatterna får inte underskridas av medlemsländerna. I övrigt är skatter en angelägenhet för de enskilda medlemsstaterna. Detta är i överensstämmelse med både den nuvarande och den föregående regeringens politik, och någon ytterligare åtgärd behöver inte vidtas. Utskottet avstyrker därmed motion U353, yrkande 19.

Beträffande den fråga om beskattning av diesel och koppling till handeln med utsläppsrätter som behandlas i motion Sk255 har kommissionen tagit upp frågan om att utvidga utsläppshandelssystemet till fler sektorer, såsom mark- och lufttransporter. Som utskottet tidigare anfört (bet. 2007/08:SkU21) anser utskottet att det är bra att kommissionen tar upp frågan om att utvidga utsläppshandelssystemet till fler sektorer. Utskottet anser emellertid att det bör övervägas om inte transportsektorn ska utgöra en egen del av utsläppshandelssystemet, för att inte riskera att tränga ut industrin. De frågor som tas upp i motion Sk255 är således redan uppmärksammade av regeringen, varför motionen avstyrks.

Beskattning av drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om differentierad drivmedelsbeskattning, översyn av de sociala konsekvenserna i glesbygden av höjda drivmedelsskatter, ändrade drivmedelsskatter, regional differentiering av beskattning av bilismen, höjning av skatt på bensin och diesel samt utredning angående årlig justering av drivmedels- och kilometerskatt.

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

Bakgrund

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

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

Enligt energiskattedirektivet är medlemsländerna skyldiga att tillämpa specifika minimiskattenivåer för motorbränslen. Minimiskatterna (exklusive moms) är för blyhaltig bensin 421 euro per kubikmeter, för blyfri bensin 359 euro per kubikmeter och för dieselolja 302 euro per kubikmeter. Nivåerna är oförändrade från 2004 och fram t.o.m. 2010.

Enligt energiskattelagen är energi- och koldioxidskatterna på bensin (miljöklass 1) 5,29 kr per liter och på diesel (omärkt miljöklass 1) motsvarande 4,16 kr per liter. Alkylatbensin beskattas med 3,66 kr per liter. De angivna skattesatserna är per den 1 januari 2008 (bet. 2007/08:SkU17, rskr. 2007/08:89).

Kommissionen har i mars 2007 föreslagit förändringar av energiskattedirektivet för att harmonisera skattesatsen på diesel som används som drivmedel vid yrkesmässiga motorfordonstransporter (KOM[2007] 52). Bakgrunden till förslaget är den skatteplanering som förekommer bland transportföretagen och som består i att fordonen tankas där dieseln är lågt beskattad. Förfarandet innebär längre transportsträckor, vilket inte är bra ur miljösynpunkt, och inkomstförluster för de medlemsstater som har relativt högt beskattad diesel. Förslaget innebär att energiskattedirektivets minimiskattesats för diesel höjs till samma nivå som minimiskatten på blyfri bensin. Höjningen föreslås ske i två steg: till motsvarande 3,35 kr per liter den 1 januari 2012 och till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari

2014. Minimiskattesatsen på blyfri bensin föreslås således också höjas till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari 2012 och till motsvarande 3,55 kr per liter den 1 januari 2014. Vidare innebär förslaget att medlemsstaterna inte tillåts ha lägre nationella skattesatser på blyfri bensin och diesel som används för privata transporter än på diesel som används för yrkesmässiga transporter. Medlemsstaterna ska dock, liksom i dag, kunna beskatta diesel som används yrkesmässigt lägre än diesel som används för privata transporter. Skillnaden i beskattning ska enligt förslaget åstadkommas genom ett återbetalningssystem.

Motionerna

I motion Sk282 av Krister Hammarbergh (m) yrkande 1 föreslås att regeringen överväger att införa differentierad drivmedelsbeskattning. Även ett differentierat reseavdrag bör övervägas, detta i syfte att kombinera målen om en hög sysselsättning i hela landet, lägre utsläpp av växthusgaser och en levande landsbygd.

I motion Sk352 av Dan Kihlström och Gunilla Tjernberg (kd) föreslås att den sammanlagda effekten av skatter, bränslepriser och andra omkostnader för boende i glesbygden analyseras i syfte att glesbygdspolitiken ska vara stark och tydlig. Ökade bilkostnader för hushållen i glesbygden får inte hindra målsättningen att hela Sverige ska leva.

I motion T327 yrkande 18 av Lars Ohly m.fl. (v) föreslås att riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till ändrad drivmedelskatt. Då det inte går att fastställa vilket drivmedel som påverkar miljön mer negativt än det andra bör bensin och diesel likställas i beskattning. Men i takt med förbättringar i form av ny teknik ska en omprövning ske när det gäller nivåer av skatter. För att förenkla jämförelsen mellan olika drivmedel bör drivmedelsskatten delas in i tre delar – en koldioxidkomponent, en fiskal komponent (dvs. energiskatten) och en komponent för övriga miljöegenskaper.

I samma motion, yrkande 27, föreslår Lars Ohly, m.fl. att riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen. På grund av långa avstånd i glesbygd, där tillgången till kollektivtrafik och service är dålig, kan generellt höjda kostnader för att använda motorfordon bli en börda. Fordonsskatten är redan nedsatt i 35 kommuner i 7 skogslän i inlandet. Beskattningen av bilismen bör emellertid ytterligare differentieras utifrån regionala skillnader.

I motion MJ463 av Mikaela Valtersson m.fl. (mp) yrkande 11 föreslås att Sverige ska arbeta för införandet av en miniminivå på koldioxidskatt inom EU. I första hand vill motionärerna använda de styrmedel som är mest optimala för en minskad miljöpåverkan, utan att det drabbar alltför orättvist ur regional och social synpunkt. Hittills har miljöskatter varit de i särklass mest effektiva styrmedlen. Motionärerna anför att i dag står transporter för en stor del av samhällets klimatpåverkan. Över 90 % av alla

transporter på jorden sker med hjälp av fossil energi. I takt med ökande levnadsstandard i utvecklingsländer, samt ökad trafik i länder som redan har hög trafikintensitet, kommer trafiken att stå för en allt större påverkan, både i fråga om andel och i absoluta tal.

I motion MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkande 24 föreslås att skatten på bensin och diesel höjs av klimatskäl, vilket också gynnar biogas.

I motion MJ467 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkande 4 föreslås att en utredning görs kring hur drivmedelsskatter och kilometerskatt kan justeras varje år efter vad som krävs för vägtrafiksektorns klimatmåluppfyllelse. Regeringen bör, vid bristande måluppfyllnad, redovisa vilka höjningar av bensin-, diesel- och kilometerskatter som krävs för att utsläppen ska minska enligt mål. Ett liknande system har funnits i Storbritannien i många år.

Utskottets ställningstagande

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

Regeringen har den 19 april 2007 tillsatt en parlamentarisk utredning, Klimatberedningen, med uppdrag att se över den svenska klimatpolitiken. I uppdraget ingår att utveckla den svenska klimatpolitiken avseende mål och åtgärder (dir. 2007:59). Klimatberedningen ska redovisa sitt uppdrag den 29 februari 2008 (tilläggsdir. 2007/08:179). Nämnda utredning ska även ta ställning till det förslag som Europeiska kommissionen lämnat den 23 januari 2008 om åtgärds paket för att uppfylla Europeiska rådets åtagande om att bekämpa klimatförändringen och främja förnybar energi. Utskottet anser att resultatet av utredningens arbete bör avvaktas och avstyrker de förslag till ändrad drivmedelsbeskattning som finns i motion T327 yrkande 18 och motion MJ467 yrkande 4.

En del av skatten på bensin och diesel består i skatt på koldioxid. Vid utskottets senaste behandling av motioner om höjd skatt på koldioxid anförde utskottet (bet. 2007/08:SkU17) att koldioxidskatten är ett viktigt redskap för att minska användningen av fossila bränslen och därmed även koldioxidutsläppen. För maximerad effekt är det nödvändigt att skattehöjningen belastar bränslen som används såväl för motordrift som för uppvärmning och påverkar samtliga förbrukarkategorier. Utskottet ansåg att den av regeringen föreslagna höjningen var väl avvägd. Med nämnda moti-

vering avstyrktes yrkandet om ytterligare höjd koldioxidskatt. Med stöd av samma resonemang avstyrker utskottet motion MJ465 om höjd skatt på bensin och diesel.

Vad gäller miljö finns olika former av styrmedel. Det finns t.ex. skatter men även kvantitativa system, som överlåtbara rättigheter. De senare är säkrare när det gäller att uppnå specifika politiska mål. Vad gäller koldioxid har EU sedan 2005 ett system för handel med utsläppsrätter för koldioxid. Utskottet anser därför inte att skäl föreligger att arbeta för införandet av en miniminivå på koldioxidskatt inom EU på koldioxid och avstyrker därmed motion MJ463.

Utskottet har under höstens budgetbehandling tillstyrkt regeringens förslag om höjt avdrag för resor till och från arbetet med egen bil (yttr. 2007/08:SkU1y s. 25). Avdraget höjdes fr.o.m. den 1 januari 2008 från 18 kr till 18 kr och 50 öre per mil. I skälen till nämnda förslag angavs bl.a. att skattskyldiga i glesbygdsregionerna är beroende av bilen för att kunna ta sig mellan bostad och arbetsplats utan orimligt långa restider. Vidare avsåg detta att kompensera för de höjda skatterna på drivmedel (prop. 2007/08:11). Utskottet har i ovan nämnda sammanhang (yttr. 2007/08:SkU1y) även avstyrkt motionsyrkanden om sänkt fordonsskatt för dem som lever i glesbygd med motiveringen att avdraget redan i dag innebär att medborgare och företag med ökade kostnader till följd av långa transportavstånd får en skattesubvention. Utskottet ansåg inte att det var motiverat att införa ytterligare skattesubvention för den aktuella gruppen. Utskottet, som vidhåller detta ställningstagande, är inte heller nu berett att ställa sig bakom förslag om differentierad drivmedelsbeskattning eller differentierade reseavdrag eller en regional differentiering av beskattning av bilismen. Utskottet avstyrker därför motionerna Sk282 yrkande 1 och T327 yrkande 27.

Utskottet har även under hösten 2007 avslagit en motion om översyn av reseavdragssystemet (bet. 2007/08:SkU17). Utskottet vidhåller denna inställning och avstyrker därför motion Sk352.

Alternativa drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag om att beskatta syntetiskt drivmedel som naturgas, att det ska vara möjligt att tanka ”grön gas” på gasmackar samt att förutsättningarna kring import av palmolja utreds.

Jämför reservation 6 (v, mp).

Bakgrund

Genom 2002 års skattestrategi för alternativa drivmedel är koldioxidneutrala drivmedel befriade från både koldioxidskatt och energiskatt under perioden 2004–2008. Kommissionen har godkänt denna skattestrategi t.o.m. utgången av år 2013 (EUT C 303, 13.12.2006, s. 77). För närvarande sker skattebefrielsen genom dispensbeslut med stöd av 2 kap. 12 § lagen (1994:1776) om skatt på energi. Regeringen anför i budgetpropositionen att en lagstiftning om generell skattebefrielse för dessa bränslen bör träda i kraft senast den 1 januari 2009 (prop. 2007/08:1 volym 1 s. 129). Mervärdesskatt är således den enda skatt som belastar biodrivmedel.

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

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

Som tidigare anförts har kommissionen i januari 2007 antagit ett energi- och klimatförändringspaket där rådet och Europaparlamentet uppmanades att godkänna bl.a. ett obligatoriskt EU-mål på 20 % förnybar energi till 2020 och ett specifikt mål på 10 % för biobränsle. Den 23 januari 2008 presenterade kommissionen ett förslag till ett miljöpaket. Bland annat föreslog kommissionen ett direktiv om främjande av förnybar energi för att bidra till uppfyllandet av det ovanstående målet.

Motionerna

I motion Sk371 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (c, m) föreslås att det syntetiska drivmedlet Ecopar ska beskattas som naturgas. Ecopar, är enligt motionärerna, ett ultrarent drivmedel för vanliga dieselmotorer. Ecopar är skattemässigt missgynnat då det belastas med samma skatt som diesel MK 1. Detta drivmedel framställs syntetiskt ur naturgas och inte från råolja via oljeraffinering. Skatten på Ecopar bör anpassas till beskattningen av naturgas, som ofta ingår tillsammans med biogas som del i fordonsgas som saluförs i dag.

I motion MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkande 17 föreslås att det ska vara möjligt att tanka ”grön gas” på gasmackar. Motionärerna anför att vid distribution av biogas är det vanligt att gasmackar säljer en blandning av fossil/naturgas och biogas. I dessa fall ska det alltid vara möjligt

att tanka ”grön gas” på samma sätt som det i dag går att köpa grön el från elnätet. Enbart biogasen ska enligt motionärerna vara befriad från koldioxidskatt och energiskatt.

I motion Sk397 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, v, kd) föreslås att förutsättningarna kring import av palmolja utreds. Utvinningen av palmolja orsakar enligt motionärerna miljöförstöring i Sydostasien. Palmolja som används till drivmedel bör, i avvaktan på europeiska riktlinjer för vilka biobränslen som från miljösynpunkt ska kunna accepteras i framtiden, inte erhålla fortsatt skattebefrielse. Sammantaget bör tydliga miljökrav ställas på produktion av biobränslen.

Utskottets ställningstagande

Vid behandlingen av regeringens budgetförslag för 2008 ställde sig riksdagen bakom regeringens bedömning att koldioxidneutrala drivmedel bör vara befriade från koldioxidskatt och energiskatt även efter 2008. Utskottet välkomnade kommissionens godkännande av skattestrategin som innebär att koldioxidneutrala drivmedel kan undantas från koldioxid- och energiskatt under ytterligare fem år. Som utskottet tidigare uttalat, finns det olika sorters biodrivmedel som sinsemellan visar upp skillnader vad gäller miljöpåverkan. De företag som är verksamma på marknaden för alternativa bränslen behöver långsiktigt gynnsamma skattevillkor för att kunna utveckla sina verksamheter på så sätt att de skadliga miljö- och klimateffekterna kan minimeras. Det kommer sannolikt att behövas miljöstyrning även med avseende på biodrivmedel. Frågan om miljöstyrning av biodrivmedel är emellertid både komplicerad och mångfasetterad och kräver därför noggranna överväganden. Klimatberedningen, som bl.a. har att se över den svenska klimatpolitiken, kommer att lämna sitt betänkande i slutet av februari 2008. I avvaktan på detta är utskottet inte berett att ställa sig bakom varken förändringar vad gäller beskattning av syntetiska drivmedel (mot. Sk371) eller en utredning kring konsekvenserna av import av palmolja (mot. Sk397). Utskottet avstyrker nämnda motionsyrkanden.

Vidare har Energimarknadsinspektionen i samråd med Skatteverket enligt ett regeringsbeslut meddelat den 29 mars 2007 fått i uppdrag att lämna förslag till reglering som underlättar samdistribution av biogas i naturgasnätet. Uppdraget är ännu inte slutfört. Mot bakgrund av detta samt det ovan anförda avstyrker utskottet även motion MJ465.

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om omläggning av bilskatten från nuvarande system till att baseras på fordonets bränsleförbrukning, att utreda möjligheten att sänka fordonsskatten på dieselbilar utrustade med miljövänligare teknik samt att utreda möjligheten att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.

Jämför reservation 7 (v).

Bakgrund och gällande bestämmelser

Kommissionen lämnade i juli 2005 ett förslag till direktiv om beskattning av personbilar (KOM[2005] 261 slutlig). I det senaste förslaget från det portugisiska ordförandeskapet har den del av förslaget som avser avveckling av registreringsskatter tagits bort, medan de regler som avser koldioxidrelatering av fordonsskatt och registreringsskatt är avsedda att vara mer flexibla. Vidare föreslås att system för årlig fordonsskatt helt eller delvis ska differentieras efter motorns koldioxidutsläpp. Enligt förslaget ska mer än 50 % av det totala uttaget av fordonsskatt härröra från den koldioxidbaserade skattekomponenten senast den 31 december 2010.

Kommissionen har den 7 februari 2007 presenterat ett mål för att begränsa de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar inom EU. Till 2012 ska de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar minska till 120 gram koldioxid per kilometer. Kommissionen har den 12 december 2007 lämnat ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnande strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (KOM[2007] 856 slutlig). Kommissionen föreslår ett integrerat system. Förslaget innebär att biltillverkarna ska nå ner till 130 gram koldioxid per kilometer. Förslaget ingår i en samordnad strategi som ska kompletteras med åtgärder som ska reducera ytterligare 10 gram koldioxid per kilometer och därmed nå gemenskapens mål på 120 gram.

Sedan maj 2006 gäller den nya vägtrafikskattelagen (2006:227) och lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt (prop. 2005/06:65, bet. 2005/06:SkU15, rskr. 2005/06:167). Lagarna ersätter fordonsskattelagen (1988:327) och lagen (1976:339) om saluvagnsskatt. I syfte att öka miljöstyrningen har fordonsskatten för personbilar lagts om till att vara baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt (detta gäller fr.o.m. den 1 oktober 2006). Övergångsvis finns även den viktbaserade fordonsskatten kvar. Den koldioxidbaserade fordonsskatten består av ett fiskalt grundbelopp (360 kr/år) och ett koldioxidbelopp. Koldioxidbeloppet

är per år 15 kr per gram koldioxidutsläpp överstigande 100 gram per kilometer. Koldioxidbeloppet är lägre för fordon som kan drivas med alternativa drivmedel.

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

Det glesbygdsavdrag som sedan 1980 finns i fordonsbeskattningen i vissa kommuner i norra och mellersta Sverige har behållits i den nya vägtrafikskattelagen.

Motionerna

I motion Sk304 av Lars Elinderson (m) föreslås en omläggning av bilskatten från nuvarande system till att baseras på bilens/fordonets bränsleförbrukning. Detta skulle enligt motionären få en mer konkret och lättbegriplig effekt på miljön.

I motion Sk395 av Eliza Roszkowska Öberg (m) föreslås att regeringen i stället för att föreslå ytterligare höjning av skatter på fordon och bränslen bör utreda möjligheten att sänka fordonsskatten på dieslbilar utrustade med miljövänligare teknik till samma nivå som för personbilar.

I motion T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 22 föreslås att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar. Äldre bilar omfattas inte av den nya fordonsskatten och har både högre bilavgasutsläpp och högre koldioxidutsläpp.

Utskottets ställningstagande

Den svenska fordonsskatten är fr.o.m. den 1 oktober 2006 baserad på koldioxidutsläpp i stället för vikt. Utskottet anser att den nya fordonsskatten stimulerar till att välja bränsleeffektiva fordon och att den därmed bidrar till att uppfylla de klimatpolitiska målen. Utskottet är därmed inte berett att ställa sig bakom en omläggning av fordonsskatten och avstyrker därför motion Sk304. Skatten är dessutom konstruerad på så sätt att det koldioxidbaserade systemet med tiden kommer att omfatta en allt större andel av personbilsparken. Utskottet har uppmärksammat att kommissionen i samband med sitt förslag att minska utsläppen av koldioxid från nya personbilar pekar på vikten av att medlemsländerna inför koldioxidrelaterade fordonsskattesystem.

Som anförs i motion T327 omfattar den koldioxidbaserade fordonsskatten inte äldre fordon. Äldre fordon beskattas fortfarande efter vikt. Utskottets uppfattning är att det skulle innebära alltför stora kostnader och arbete att uppskatta koldioxidutsläppen för äldre personbilar för att även dessa

skulle beskattas enligt det nya systemet. Vid omläggningen av fordonsskattesystemet konstaterades att det nya systemet i förhållande till det gamla var intäktsneutralt. Utskottet, som inte finner skäl för en omläggning av fordonsskattesystemet, avstyrker därmed motion T327, yrkande 22.

En utgångspunkt för uttaget av fordonsskatt är att den sammanlagda skattebelastningen ska vara lika stor oavsett vilket drivmedel som används. För att kompensera att skatten på diesel är lägre än skatten på bensin finns därför ett särskilt påslag i fordonsskatten för dieseldrivna bilar. För den viktbaserade fordonsskatten regleras detta förhållande genom att skattenivån i respektive viktintervall är högre för dieseldrivna personbilar. För den koldioxidbaserade fordonsskatten är det den s.k. bränslefaktorn som reglerar detta förhållande. Energiskatten på diesel har från årsskiftet höjts med 20 öre per liter, utan att någon motsvarande höjning gjorts av energiskatten på bensin. Skillnaden i fordonsskatt mellan bensin- och dieseldrivna personbilar har därför minskats genom en sänkning av fordonsskatten för dieselbilar, som utskottet har ställt sig bakom. Utskottet anser emellertid att en alltför stor skillnad i skattebelastning alltjämt föreligger. Utskottet har förståelse för yrkandet i motion Sk395 om att utreda möjligheten att sänka fordonsskatten för dieselbilar utrustade med miljövänligare teknik till samma nivå som för bensindrivna bilar. Utskottet, som anser att fordonsskattningen ska vara teknikneutral, utgår från att regeringen närmare prövar en rimlig nivå för beskattning av dieseldrivna bilar jämfört med bensindrivna fordon och avstyrker därför motion Sk395.

Kilometerskatt för lastfordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa vägskatt eller kilometerskatt för utländska lastbilar.

Jämför reservation 8 (s, v, mp).

Bakgrund

I direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer (det s.k. Eurovinjettdirektivet) anges minimiskattenivåer för tunga fordon över 12 ton. Under våren 2006 reviderades direktivet. Direktivet gör det nu möjligt att ta ut kilometerskatt på hela vägnätet. En skatt eller avgift som tas ut för användandet av det transeuropeiska vägnätet måste följa de i direktivet angivna villkoren. Utgångspunkten är att ett sådant skatt- eller avgiftsuttag ska omfatta hela det transeuropeiska vägnätet, men det är möjligt att begränsa uttaget till delar av det. För övrigt vägnät kan medlemsstaterna själva bestämma på vilket sätt de vill ta ut tids- eller avståndsrelaterade skatter och avgifter, det under förutsättning

att uttaget inte diskriminerar internationell trafik eller leder till snedvridning av konkurrensen mellan aktörerna. Direktivet ger nu möjligheter till tydligare och mer omfattande miljöhänsyn.

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

Motionerna

I motion Sk201 av Lars-Ivar Ericson (c) föreslås att vägs katt bör införas för utländska lastbilar. Motionären anför att det i flera länder, däribland europeiska, finns system som innebär att utländska lastbilar får betala någon form av vägs katt. Ett sådant system skulle kunna tillämpas i Sverige för att förbättra miljön och minska slitaget på vägarna.

I motion T327 av Lars Ohly m.fl. (v) yrkande 23 föreslås att ett system för kilometerskatt för tunga fordon bör träda i kraft senast den 1 januari 2011. En sådan skatt skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänsende och motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken.

I motion T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) yrkande 8 föreslås att kilometerskatt ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2010. Skatten bör utgå med i genomsnitt 20 kr per mil och differentieras på ett sätt som gör att den slår mot transporter där järnväg och sjöfart – eller ingen transport alls – är ett alternativ, samtidigt som den värnar om skogsindustrins intressen. I motion T546 yrkande 3 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) framställs samma yrkande.

Utskottets ställningstagande

Det s.k. Eurovinjettdirektivet har reviderats under våren 2006 och gör det nu möjligt att ta ut en kilometerskatt på hela vägnätet även om utgångspunkten är att ett sådant skatte- och avgiftsuttag ska omfatta det s.k. transeuropeiska vägnätet. Utskottet har i samband med behandlingen av allmänna motioner under föregående år anført att det svenska näringslivets tillgänglighet till och konkurrenskraft på den globala marknaden i hög grad är relaterad till ett väl fungerande transportsystem. Emellertid delar

utskottet, då liksom nu, uppfattningen att de miljömässiga effekterna av en kilometerskatt därför måste analyseras ingående i relation till framför allt de nordliga regionernas konkurrenskraft och näringsliv. Utskottet konstaterar att frågan om kilometerskatt för närvarande bereds av regeringen. I avvaktan på resultatet av nämnda beredning avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade yrkanden.

Flygtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att regeringen bör agera för att ICAO ska se till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjlig att regeringen snarast bör uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle, att en klimatskatt på inrikesflyg ska införas, att flygets bränsle ska beskattas på samma sätt som bensin, att regeringen ska verka för en internationell klimatskatt på flygtrafik inom FN, ICAO, EU och andra internationella forum samt att regeringen ska verka för att EU sluter bilaterala avtal om klimatskatt på flyg med andra länder utanför EU.

Jämför reservationerna 9 (v) och 10 (mp).

Bakgrund och gällande bestämmelser

Huvudregeln i energiskattedirektivet är att yrkesmässigt använt flygbränsle ska vara skattefritt, medan flygbränslet ska beskattas när det används för privat ändamål. Sverige har sedan EG-inträdet haft ett undantag från direktivets regler om beskattning av flygbränsle som används för privat nöjesflygning och har skattebefriat allt flygbränsle oavsett användningsområde. Undantaget kommer inte att förlängas. Den gemenskapsrättsliga grunden för undantaget finns således inte längre.

EG-kommissionen har den 20 december 2006 lagt fram ett förslag om att inkludera luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Det föreslås att flygtrafik mellan flygplatser inom EU ska omfattas fr.o.m. 2011 och att alla flygplan som ankommer till eller avgår från EU:s flygplatser ska omfattas fr.o.m. 2012. Tilldelningen av utsläppsrätter ska enligt förslaget harmoniseras på EU-nivå (se fakta-PM 2006/07:FPM43). Europaparlamentet antog i november 2007 ett yttrande angående direktivet. Miljørådet nådde den 20 december en politisk överenskommelse om en gemensam ståndpunkt beträffande direktivet. När väl den gemensamma ståndpunkten är antagen kommer frågan återigen att behandlas av parlamentet (16183/07 Presse 286 s. 9).

I årets budgetproposition konstaterade regeringen att frågan om hur beskattningen av flygbränsle ska utformas när privatflyg inte längre kan undantas bör beredas ytterligare. En departementspromemoria angående beskattning av flygbränsle, daterad den 15 januari 2008, har sänts på remiss. I promemorian lämnas förslag om beskattning av flygbensin oavsett hur luftfartyget används samt av flygfotogen när luftfartyget används för privat ändamål. Förslaget föranleder ändringar i energiskattelagen. Regeringen avser att lämna en proposition i frågan den 18 mars och att ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2008. I promemorian föreslås även att det införs en särskild lagerskatt på det obeskattade flygbränsle som finns i lager vid ikraftträdandet den 1 juli 2008. Lagerskatten föreslås dock inte omfatta flygfotogen.

Den skatt på flygresor som beslutades av riksdagen under 2006 var utformad som en skatt per passagerare: 94 kr per passagerare som reser till en destination inom Europa och 188 kr per passagerare som reser till en annan destination. Skatten förutsatte statsstödsgodkännande av kommissionen. Innan något besked i statsstödsfrågan hade lämnats av kommissionen beslutade riksdagen vid förra årets budgetbehandling att lagen om skatt på flygresor skulle utgå (yttr. 2006/07:SkU1y s. 66, rskr. 2006/07:9).

Motionerna

I motion T412 av Peter Pedersen m.fl. (v) anförs att regeringen bör agera kraftfullt för att ICAO (International Civil Aviation Organization) ska se till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan samt att beskattning av flygbränsle blir möjlig (yrkande 2). Vidare bör regeringen snarast uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle (yrkande 4). Regeringen bör även verka för att införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 10 200 kr per start/landning (yrkande 5).

I motion T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp) anförs att flygets bränslen bör beskattas på samma sätt som bensin (yrkande 9). I samma motion anförs att om regeringens och EU:s klimatpolitik ska få trovärdighet krävs ett styrmedel som bromsar flygets ökade klimatpåverkan och successivt anpassar flygtrafiken till det som ryms inom ramarna för en ekologiskt hållbar utveckling. Regeringen ska verka för en internationell klimatskatt på flygtrafik inom FN, ICAO, EU och andra internationella forum (yrkande 1). I avvaktan på att en sådan skatt införs bör regeringen verka för att en klimatskatt för flyg införs i EU (yrkande 2) samt att EU sluter bilaterala avtal om klimatskatt på flyg med andra länder utanför EU (yrkande 3). Vidare bör regeringen verka för att införa en klimatskatt på flyg i Sverige (yrkande 4).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen under våren kommer att lämna ett förslag om beskattning av flygbensin för den civila flygtrafiken. Vidare har kommissionen i december 2006 föreslagit att den civila luftfarten ska ingå i systemet för handel med utsläppsrätter. Som framgår ovan pågår arbetet med att bereda förslaget inom EU. Problemet med flygets miljöpåverkan är därmed uppmärksammat av regeringen och arbete pågår. Utskottet anser att det mot den bakgrunden inte finns någon anledning att införa klimatskatt på flyg eller att på EU-nivå verka för en sådan skatt och avstyrker därför motionerna T412 yrkande 5 och T493 yrkandena 2–4 och 9.

Vad gäller yrkanden om att regeringen inom ICAO, som är FN:s organ för civil luftfart, och andra internationella forum ska arbeta för att en klimatskatt kan utskottet konstatera att Sverige inom ICAO verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. På internationell nivå arbetar Luftfartsstyrelsen, som har sektorsansvar för miljöfrågor, för ett system för handel med utsläppsrätter. Utskottet konstaterar att arbete med miljöfrågor i relation till flyget pågår även internationellt och avstyrker därför motionerna T412 yrkande 2 och T493 yrkandena 1 och 3.

Sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda en kilometer-skatt på sjötrafiken i Östersjön, att utreda om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränsle bör kvarstå samt att regeringen ska verka för en internationell koldioxidskatt som omfattar bunkerbränslen vid internationella transporter.

Jämför reservation 11 (mp).

Bakgrund

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

Enligt förordningen (1997:1121) om farledsavgift ska en farledsavgift erläggas för fartyg som i Sverige lastar eller lossar last eller lämnar eller hämtar passagerare. En rad undantag från denna avgiftsskyldighet finns,

bl.a. för arbetsfartyg. Vid fastställande av farledsavgiften ska hänsyn tas till fartygets storlek, last och utsläpp av luftföroreningar. Sjöfartsverket svarar för fastställelse och uppbörd av farledsavgift.

Motionerna

I motion T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 3 föreslås att regeringen bör utreda hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön ska kunna införas. Om inte en utredning tillsätts blir det svårt att få en helhetsbild av om en sådan skatt är bra eller inte. European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsföreningen har lämnat ett förslag på hur införandet av en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön skulle kunna ske. Om förslaget genomförs kan sjöfartens kostnader för miljöpåverkan internaliseras.

I motion MJ464 av Tina Ehn m.fl. (mp) yrkande 6 anförs att regeringen bör utreda om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränsle bör kvarstå eller om det bör finnas ett tak för hur stor skattebefrielsen får vara per företag, så att stöd till fiskenäringen inte sker på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

I motion MJ463 av Mikaela Valtersson m.fl. (mp) yrkande 12 föreslås att regeringen ska kräva att en internationell koldioxidskatt som omfattar bunkerbränslen vid internationella transporter införas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens skepsis när det gäller att skapa en rimlig och effektiv kilometerskatt för sjöfarten specifikt i Östersjön. Utskottet anser inte mot bakgrund av det anförda att skäl föreligger att initiera en utredning angående kilometerskatt i Östersjön och avstyrker därmed motion T326 yrkande 3.

Vad gäller yrkande om en internationell koldioxidskatt som omfattar bunkerbränsle kan utskottet konstatera att styrmedlet skatter är ett i stort nationellt instrument och att en internationell skatt på koldioxid i praktiken skulle vara mycket svår att genomföra. Motion MJ463 avstyrks således.

I kommissionens *Grönbok om marknadsbaserade styrmedel för miljöpolitiken och närliggande politikområden* (KOM[2007] 140) har även utsläppen från sjöfarten uppmärksammats. Kommissionen anför att när det gäller sjöfarten har det angetts att man inom den framtida sjöfartspolitikerna ska ta ställning till förslag som innebär att sjöfart med små utsläpp främjas. Varje marknadsbaserat styrmedel för sjöfarten måste utformas med omsorg, så att det inte strider mot avgiftsbestämmelserna i Förenta nationernas havsrättskonvention (Unclos). Regeringen har uttalat att tillståndet i Östersjön är bekymmersamt och att arbete pågår med att ta fram en nationell havsmiljöstrategi. I juli 2006 tillsatte regeringen Havsmiljöutredningen som bl.a. ska utreda hur den vattenrelaterade forskningen och utbildningen kan användas för att lösa miljöproblemen i havet. Havsmiljöutredningen

har fått sitt uppdrag utvidgat, och det ska redovisas i sin helhet senast den 30 april 2008. Enligt tilläggsdirektiven ska utredningen också bl.a. analysera innebörden av och bedöma förutsättningarna för att göra Östersjön till ett pilotområde med en gemensam internationell förvaltningsstrategi och med detta som utgångspunkt föreslå bl.a. en svensk organisation för förvaltning av havsmiljön (2007/08:MJU1, utgiftsområde 20). Utskottet konstaterar att frågan om sjöfartens utsläpp är uppmärksammas och avstyrker därför även motion MJ464.

Samtliga i avsnittet behandlade motioner avstyrks.

Skatt på fritidsbåtar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa skatt på fritidsbåtar.

Jämför reservation 12 (v).

Bakgrund

Frågan om en databas över fritidsbåtar har, inom ramen för en utredning om förarbevis, utretts i Näringsdepartementet på tjänstemannanivå. Vid regeringsskiftet ändrades emellertid direktiven, och utredningen kom endast att avse behörighetsbevis.

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

Motionen

I motion T326 av Peter Pedersen m.fl. (v) yrkande 9 anförs att lagförslag till båtskatt som kan gälla fr.o.m. den 1 januari 2009 ska tas fram. Fritidsbåtar bör, precis som vägtrafikfordon, betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan m.m. I dagens bestämmelser belastas inte båtar med fordonsskatt, trots att båttrafiken orsakar kostnader för att upprätthålla infrastruktur och sjösäkerhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att en båtskatt förutsätter ett båtregister. Emellertid är frågan om varken båtregister eller båtskatt aktuell. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

Landström till fartyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om skattebefrielse för el som tillförs fartyg från land.

Bakgrund

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

Motionen

I motion Sk313 av Jan-Olof Larsson och Siw Wittgren-Ahl (s) föreslås att skattebefrielse för el som tillförs fartyg från land bör införas i syfte att minska sjöfartens koldioxidutsläpp. Enligt motionärerna vinner samhället på att elanslutning görs. Reduktionen av samhällsrelaterade kostnader uppskattas vara 15–75 gånger större än kostnaden för själva systemet.

Utskottets ställningstagande

Statsrådet Åsa Torstensson har i svar på skriftlig fråga (fr. 2007/08:534) uttalat att en central fråga i regeringens sjöfartspolitik är att komma till rätta med sjöfartens luftburna utsläpp. Åsa Torstensson konstaterade att de mest kostnadseffektiva lösningarna finns dels i rökgasrening ombord på fartyg, dels i användningen av lågsvavlig bunkerolja men att landström är ett bra komplement för viss schemabunden sjötrafik, där fartygen ligger tillräckligt många timmar i hamn.

En förutsättning för att öka användningen av landström är att anslutningsutrustningen standardiseras internationellt så att fartyg kan ansluta sig varhelst de ligger vid kaj. Sverige föreslog därför i oktober 2006 att FN:s sjöfartsorganisation IMO tar fram regler som underlättar för handelssjöfarten att utnyttja landström vid kaj. Förslaget har fått stöd av IMO:s miljö-

kommitté, som gav klartecken för att gå vidare och reda ut vissa tekniska frågeställningar. Sjöfartsverket har genom regeringens regleringsbrev för 2008 i uppdrag att bidra till att sjöfartens negativa miljöpåverkan minskar. Detta omfattar både nationella åtgärder och att Sjöfartsverket inom ramen för IMO ska fortsätta att verka för att utsläppsreducerande åtgärder införs på nya fartyg och att åtgärder som förbättrar reningen i redan existerande fartyg stimuleras.

Utskottet konstaterar att användningen av landström är under framväxt och att de svenska hamnarna ligger väl framme vad gäller att erbjuda elanslutning vid kaj. Frågan om skattelättnader för sådan el är uppmärksamrad av regeringen. Utskottet avstyrker därmed motionen.

Lägre elskatt vid timvis avläsning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om införandet av en rörlig eltaxa och att företag som kan erbjuda timvis avläsning ska premieras med lägre elskatt till sina kunder.

Bakgrund

Regeringen har den 21 december 2006, genom en ändring i förordningen (1999:716) om mätning, beräkning och rapportering av överförd el, beslutat om måndagsvis avläsning av elmätare med en säkring om högst 63 ampere. De nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 februari 2007, men de äldre bestämmelserna om mätning, beräkning och rapportering av el får tillämpas t.o.m. den 30 juni 2009. Ändringen innebär att mätresultatet fr.o.m. den 1 juli 2009 ska avse överförd el under högst en kalendermånad.

Skälen till att införa månadsvis avläsning är främst att skapa incitament till förändrad energiförbrukning, öka rörligheten på elmarknaden, få en koppling mellan förbrukning och fakturering samt uppnå en kortare tid för avräkning.

Motionen

I motion N377 av Kent Persson m.fl. (v) yrkande 5 anförs att en rörlig eltaxa bör införas och att företag som kan erbjuda sina kunder timvis avläsning bör premieras med lägre elskatt till sina kunder. Kunderna bör löpande ges tillgång till förbrukningstal och priser på Internet. Flera energibolag har genomfört timvis avläsning av elförbrukning för konsumenten. Regeringen har föreslagit att under sommaren 2009 införa månadsvisa avläsningar. Det finns ingen anledning att vänta med timvis avläsning, när förutsättningar finns. Tvärtom bör företag som kan erbjuda timvis avläsning premieras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att näringsutskottet tidigare har avstyrkt motioner om att införa timvis avläsning och timvis mätning av el (2006/07:NU9) med hänvisning till det utredningsarbete som pågår eller som genomförts. Här hänvisades bl.a. till det arbete som bedrivs inom Energitjänstutredningen som ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 oktober 2008. Utredningen ska bl.a. belysa privatekonomiska, samhällsekonomiska och miljömässiga vinster som kan bli följden av individuell mätning (dir. 2006:89 och tilläggsdir. 2007:12). Utskottets uppfattning är att det finns skäl att avvakta resultatet av utredningens arbete innan riksdagen närmare överväger förslag om olika styrmedel. Utskottet avstyrker motionen.

Små elproducenter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om befrielse från energiskatt för små elproducenter.

Jämför reservation 13 (mp).

Bakgrund

Mindre produktionsanläggningar definieras enligt 4 kap. 10 § ellagen (1997:857) som en produktionsanläggning som kan leverera en effekt om högst 1 500 kilowatt. Nuvarande regelverk innebär att anläggningsinnehavaren själv får betala de kundspecifika kostnaderna för att ansluta sin anläggning till elnätet. Däremot ska innehavaren till produktionsanläggningen endast betala den del av avgiften enligt nättariffen som motsvarar den årliga kostnaden för mätning, beräkning och rapportering på nätkoncessionshavarens nät.

Motionen

I motion Sk360 av Peter Eriksson m.fl. (mp) yrkande 4 anförs att elkunder som säljer el till nätet understigande den egna förbrukningen ska befrias från kravet på att betala energiskatt för konsumtion av egenproducerad el. Motionären anför att för de småföretagare som har solceller på taket behövs normalt inga stora investeringar för att leverera strömmen till elnätet. I de flesta fall kan den enskilde producenten med existerande nät inte bara konsumera el utan även skicka tillbaka el ut genom samma nät. Anslutningen till elnätet är emellertid komplicerad administrativt. Svårigheter uppkommer när fastighetsägaren försöker få betalt för den el som han producerat. Reglerna om anslutning till elnätet är anpassade till stora anläggningar som producerar stora volymer. De problem som behöver lösas handlar i första hand om kostnader och administrativa hinder.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har den 2 januari 2007 tillsatt en utredning (dir. 2007:10) som bl.a. har till uppgift att lämna förslag till hur nuvarande reducerade nätavgift för mindre elproduktionsanläggningar enligt 4 kap. 10 § ellagen kan ersättas av enhetliga principer för bestämmandet av nätavgifter för produktionsanläggningar. Utredaren ska redovisa uppdraget senast den 1 januari 2008. Utskottet konstaterar att närliggande frågor är under utredning och vill i avvaktan på detta inte ställa sig bakom något regeringsinitiativ om befrielse från energiskatt för små elproducenter.

Plastkassar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om beskattning av plastkassar.

Bakgrund

Plastpåsar omfattas av producentansvar genom förordningen (2006:1273) om producentansvar för förpackningar. Det innebär att producenterna, som tillverkar, importerar och säljer plastpåsar, har ansvar för att plastpåsar tillverkas med så lite resurser som möjligt och samlas in och återvinns. Producentansvaret syftar bl.a. till att förpackningar som är bättre för miljön utvecklas och erbjuds till konsumenterna.

I ett frågesvar (fr. 2006/07:1012) har miljöminister Andreas Carlgren besvarat en fråga angående vilka åtgärder han avser att vidta för att företagen inom handeln ska börja använda papperspåsar och annat miljövänligt material i stället för plastpåsar och annat för miljön skadligt material. Miljöministern uppgav därvid att det inom förpackningsbranschen pågår en kontinuerlig diskussion om val av material i förpackningar och deras påverkan på miljön genom hela dess livscykel. Miljöministern uttryckte att han ansåg att detta system med producentansvar var bra och att han kommer att fortsätta arbeta för att Naturvårdsverket kontinuerligt följer upp hur producentansvarssystemet fungerar.

Motionen

I motion Sk244 av Lars-Ivar Ericson (c) yrkas att någon form av beskattning av plastkassar bör införas av miljöhänsyn. Motionären anför att flera länder av miljöskäl förbjuder användning av plastkassar i handeln och andra länder försöker minska användningen av plastpåsar som inte bryts ned i naturen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att ett väl fungerande producentansvar är en smidigare lösning på de problem som motionen tar upp jämfört med att införa en särskild beskattning. Utskottet avstyrker följaktligen motionen.

Djurförsök

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att utreda möjligheterna för införande av en beskattning av djurförsök.

Jämför reservation 14 (mp).

Bakgrund

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

Stödet till forskning om alternativ till djurförsök har efter beredning inordnats i Jordbruksverket. Av årets budgetbetänkande framgår att utveckling av alternativa metoder till djurförsök har beviljats stöd. I Jordbruksverkets regleringsbrev för 2008 anges att av anslaget för djurhälsovård och djurskyddsfrämjande åtgärder ska minst 5 miljoner kronor användas för forskning och utveckling som syftar till att utveckla alternativa metoder till djurförsök. Vidare framgår av 2008 års regleringsbrev för Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) (från Jordbruksdepartementet) att 3 miljoner kronor av ett anslag ska användas för forskning som syftar till att utveckla alternativa metoder till djurförsök. Formas ska samråda med Jordbruksverket vid beredning av forskningsbidragen.

Motionen

I motion Sk231 av Ulf Holm och Helena Leander (mp) yrkas att regeringen bör utreda möjligheterna att införa en beskattning av djurförsök. Motionärerna anför att etiska såväl som medicinska skäl talar mot djurförsök. Med framtidens teknologi kommer alternativen till djurförsök förmodligen att utgöra en betydligt vetenskapligare forskningsmetod än plågsamma djurförsök.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om hur stöd till utvecklingen och forskningen kring alternativa metoder till djurförsök är föremål för särskild uppmärksamhet och medelstildelning i 2008 års statsbudget. Enligt utskottets uppfattning bör en särskild beskattning av djurförsök inte övervägas. Utskottet avstyrker därför motionen.

Avfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att i lagstiftning klargöra förbränningsskattens framtida användning, ta bort skatten på förbränning av träavfall, tillsätta en utredning för att se över avfallsförbränningsskatten i energiskattelagen och utreda om sopdeponering och avfallsförbränning kan motverkas genom höjd skatt.

Jämför reservationerna 15 (v) och 16 (mp).

Bakgrund

Inom EU gäller energiskattedirektivets regler för beskattning av energiprodukter som används för uppvärmning eller som motorbränslen (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och el).

Enligt svenska bestämmelser gäller att sedan den 1 juli 2006 tas energi- och koldioxidskatt ut vid yrkesmässig förbränning av hushållsavfall, om avfallet förbrukas för uppvärmning (prop. 2005/06:125, bet. 2006/06:SkU33, rskr. 2005/06:352). Fossilt kol i hushållsavfall, som omfattas av den kommunala renhållningsskyldigheten är skattepliktigt om det förbrukas för uppvärmning. Detsamma gäller fossilt kol i jämförligt avfall som förts in i Sverige. Avfallets kolinnehåll beräknas enligt en schablon. Energiskatt tas ut med 155 kr per ton fossilt kol och koldioxidskatt med 3 709 kr per ton fossilt kol. Den som förbrukar sådant kol i yrkesmässig verksamhet är skattskyldig, och skyldigheten inträder när bränslet förbrukas för uppvärmning (prop. 2005/06:125: s. 1). Syftet med en förbränningsskatt på avfall är att gynna den avfallshantering som är miljömässigt och samhällsmässigt fördelaktigt. Skatten var en del av den gröna skatteväxlingen som i sin tur utgjorde en central del av den dåvarande regeringens strategi för att omvandla Sverige till ett ekologiskt hållbart samhälle (prop. 2005/06:125 s. 35).

Motionerna

I motion Sk216 av Lennart Pettersson (c) föreslås att regeringen, för att komma till rätta med oklarheterna och för att uppnå största möjliga miljönytta, i lagstiftning klargör förbränningsskattens framtida användning. Styrsystemet bör, enligt motionären, vara uppbyggt så att rena produkter som är avsedda för eldning och utan fossil anknötning är skattefria. Osorterade massor, mjukplast m.m. som har negativ effekt på miljön, ska däremot belastas med en förbränningsskatt.

I motion Sk379 av Staffan Appelros (m) föreslås att skatten på förbränning av träavfall, som utgör del av hushållsavfall, bör tas bort. Nämda skatt är enligt motionären missriktad och kontraproduktiv då träavfall är biobränsle.

I motion MJ449 av Lars Ohly m.fl. (v), yrkande 21, anförs att regeringen ska tillsätta en utredning för att utreda om det finns behov av att justera eller komplettera avfallsförbränningsskatten i energiskattelagen samt införa en skatt på energi för att öka sortering och återvinning från t.ex. industrin.

I motion MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp), yrkande 18, föreslås att regeringen bör tillsätta en statlig biogasutredning med syfte att uppnå en långsiktig riksdagsmajoritet och föreslå precisa åtgärder för ökad produktion och användning av biogas. Utredning bör se över hur separation av biologiskt nedbrytbart hushållsavfall kan gynnas på ett tydligare sätt än i dag samt om skatten på handelsgödsel, särskilt kväve, bör höjas. Vidare bör utredningen se över om deponering och förbränning av biologiskt material kan motverkas genom höjd skatt så att det blir tillgängligt för biogasproduktion.

Utskottets ställningstagande

I budgetpropositionen för 2008 har regeringen aviserat en utredning för att analysera avfallsförbränningsskatten. Utredningen ska pröva om skatten kan utformas på ett mer effektivt sätt. Utredningen ska även se över om en reformerad avfallsförbränningsskatt är ett samhällsekonomiskt lämpligt energi- och miljöpolitiskt styrmedel eller om det finns andra styrmedel som på ett kostnadseffektivt sätt styr mot de avfalls-, energi- och klimatpolitiska målen. Om man bedömer att ett sådant annat styrmedel finns bör utredaren föreslå hur det kan utformas. Den gällande beskattningen av avfall som förbränns ska enligt regeringen kvarstå i sin nuvarande form i avvaktan på att den särskilde utredaren presenterar resultatet av sitt arbete (prop. 2007/08:1, volym 1 avsnitt 5.6.12).

Som utskottet tidigare anfört (yttr. 2007/08:SkU1 y s. 60) anser utskottet att avfallsförbränningsskatten är ett exempel på en skatt som undergräver legitimiteten i skattesystemet. Detta gör den då skatten inte kunnat konstrueras så att den får några mätbara miljöeffekter utan den har endast blivit en pålaga för hushållen. Utskottet har därför välkomnat åtgärder med

inriktning på att slopa avfallsförbränningsskatten (yttr. 2006/07:SkU3y s. 23). En grundförutsättning för en eventuell fortsatt avfallsförbränningsskatt är att skatten utreds och konstrueras på ett rättvist och legitimt sätt med tydliga positiva miljöeffekter. Samtidigt måste frågan om det finns andra mer kostnadseffektiva ekonomiska styrmedel övervägas. Utskottet utgår från att detta kommer att belysas av den aviserade utredningen.

En utredningen om avfallsförbränningsskatt kommer således att tillsättas inom kort. Utskottet ser det som angeläget att utredningen bedrivs skyndsamt.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden som behandlas i avsnittet.

Bekämpningsmedel och handelsgödsel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om översyn av beskattningen av bekämpningsmedel samt om utredning av huruvida skatten på handelsgödsel bör höjas.

Jämför reservation 17 (mp).

Bakgrund

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

En utredning tillsattes 2001 för att se över skatterna på bekämpningsmedel och handelsgödsel (dir. 2001:55). Den s.k. HOBS-utredningen konstaterade i sitt betänkande *Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel?* (SOU 2003:9) att bekämpningsmedelsskattens påverkan på användningen av bekämpningsmedel har bidragit till att dämpa användningen av dessa medel. Uttaget har emellertid legat på en sådan nivå att denna effekt har varit begränsad. Den indirekta effekten av skatten har varit mer betydelsefull, då andra effektivare åtgärder för att minska användningen av bekämpningsmedel har kunna bekostas av allmänna medel. Utredningen uttalade även att gödselmedelsskatten haft en liten påverkan på användningen, även om skatten har bidragit till att minska kväveutlakningen från åkermarken. Utredningen föreslog att skatten på handelsgödsel skulle vara kvar och att skattesatserna skulle behållas oförändrade. För att minska riskerna med användningen av bekämpningsmedel föreslogs att uttaget av en skatt differentierades efter medlets farlighet för hälsa och miljö. I avvaktan på ett sådant system föreslogs en höjning av skatten med 2 kr till 25 kr.

I samband med budgetpropositionen för 2004 beslutade riksdagen att skatten på bekämpningsmedel skulle höjas till 30 kr fr.o.m. den 1 januari 2004.

Skatten på gödselmedel är 1:80 kr för varje helt kilo kväve, förutsatt att andelen kväve i medlet är minst 2 % och 30 kr för varje helt gram kadmium i gödselmedel, till den del kadmiuminnehållet överstiger 5 gram per ton fosfor.

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

Motionerna

I motion MJ419 av Emma Henriksson och Ingemar Vänerlöv (kd) yrkande 1 anförs att skatten på bekämpningsmedel beräknas på ett sådant sätt att den blivit närmast försumbar. En översyn av beskattningen av bekämpningsmedel bör därför göras. HOBS-utredningen föreslog att skatten på bekämpningsmedel ska differentieras efter medlets farlighet för miljö och hälsa. Detta överensstämmer med motionärernas uppfattning.

I motion MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp) yrkande 20 anförs att regeringen bör utreda om skatten på handelsgödsel, särskilt kväve, bör höjas, bl.a. för att förbättra marknaden för rötresten från biogas från gödsel, grön-gödsel och avfall från jordbruk och livsmedelsindustri. Utredningens syfte bör vara att uppnå en långsiktig riksdagsmajoritet och föreslå precisa åtgärder för ökad produktion och användning av biogas. Utredningen bör även se över om deponering och förbränning av biologiskt material kan motverkas genom höjd skatt så att det blir tillgängligt för biogasproduktion.

Utskottets ställningstagande

Vid årets behandling av skattefrågor i budgetpropositionen (yttr. 2007/08:SkU1y s. 59 f.) avstyrkte utskottet en motion (Fi269, v) om höjda skatter på handelsgödsel och bekämpningsmedel (avvikande mening, v). Skatteutskottet anförde att utskottet tidigare avstyrkt motionsyrkanden med liknande innehåll och konstaterade att skatten på bekämpningsmedel höjdes kraftigt den 1 januari 2004. Utskottet har även avstyrkt yrkanden om att höja skatten på handelsgödsel (yttr. 2006/07:SkU1y s. 67). Utskottet som vidhåller sitt tidigare ställningstagande anser inte att det i dagsläget är befo-

gat att initiera utredningar om beskattningen av bekämpningsmedel eller huruvida skatten på handelsgödsel bör höjas. Utskottet avstyrker motionerna MJ419 och MJ465.

Animalieproduktion

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att se över hur animalieproduktionens miljökostnader kan beskattas, att införa en miljöavgift på vegetabiliskt foder som används för djuruppfödning samt att införa en kilometerbaserad avgift på alla djurtransporter i Sverige.

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

Motionerna

I motion MJ269 av Helena Leander m.fl. (mp) yrkande 1 föreslås att regeringen bör låta utreda hur animalieproduktionens miljökostnader kan beskattas, detta då produktionen av animaliska livsmedel står för 18 % av utsläppen av växthusgaser. Även avskogning för bete och foderodling bidrar mycket till klimatpåverkan.

I motion MJ365 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 1 föreslås att regeringen bör föreslå en miljöavgift på vegetabiliskt foder som används för djuruppfödning. FAO påpekar i sin rapport att det är mycket viktigt att ta krafttag mot boskapssektorns skadliga miljöpåverkan. Ett sätt att göra detta är att se till att priset på livsmedel avspeglar de miljömässiga kostnaderna. Vidare bör ett samlat nationellt program för minskad svensk köttkonsumtion tas fram.

I motion MJ374 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v) yrkande 10 anför att regeringen bör utreda möjligheten att införa en kilometerbaserad avgift på alla djurtransporter i Sverige, i syfte att skapa incitament för att minska djurtransporter. Vidare anser motionärerna att regeringen ska agera för att levande djur ska undantas från EU:s princip om varors fria rörlighet.

Utskottets ställningstagande

Jordbruksministern Eskil Erlandsson (c) har som svar på en interpellation (2006/07:318) angående köttkonsumtionens miljöpåverkan bl.a. anført att regeringen inte avser att införa miljöavgifter på de vegetabilier som används för djuruppfödning eller miljöbonus till vegetabilisk produktion då detta inte är styrmedel som regeringen förespråkar. Utskottet ställer sig bakom regeringens politik även i detta avseende och avstyrker därmed motion MJ365 om miljöavgift på vegetabiliskt foder.

I samma interpellationssvar har jordbruksministern påpekat att det av det landsbygdsutvecklingsprogram som regeringen arbetar under framgår att regeringen stöder köttproduktionen. På betesmarker som nyttjas används inga kemikalier. För den biologiska mångfalden är det angeläget att ha betande djur för att behålla vårt mångfasetterade biologiska landskap. Nötköttsproduktionen är en viktig del för att uppfylla de svenska miljö kvalitetsmålen. Utskottet delar jordbruksministerns uppfattning och anser att det i nuläget inte föreligger skäl för att initiera en utredning om hur animalieproduktionens miljö kostnader kan beskattas. Utskottet avstyrker motion MJ269.

Vad gäller djurtransporter konstaterar utskottet att de svenska bestämmelserna på området är mer restriktiva i jämförelse med bestämmelserna inom EU. Regeringen arbetar för skärpta bestämmelser inom EU. Utskottet anser inte att skäl föreligger att initiera en utredning angående en kilometerbaserad avgift på djurtransporter. Utskottet avstyrker därmed motion MJ374.

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. **Energibesättning, punkt 1 (s)**

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s),
Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s) och Hans Olsson (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 om inriktningen på energibesättningen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:Sk391 yrkande 3 och 2007/08:U353 yrkande 19 och avslår motionerna 2007/08:Sk255, 2007/08:Sk291, 2007/08:Sk375 och 2007/08:N385 yrkande 6.

Ställningstagande

Det globala klimathotet är vår tids stora politiska utmaning. Den stigande medeltemperaturen innebär t.ex. smältande polarisar och därmed stigande havsnivåer, varmare hav som dödar korallreven, oväder, torka samt öken-spridning. De metoder genom vilka vi bedriver tillverkning, jord- och skogsbruk påverkar givetvis klimatet, liksom våra val av transporter och energisystem. Skattesystemet kan användas för att styra investeringar, produktion och konsumtion i en mer miljövänlig riktning. Det arbete som pågått under föregående mandatperiod med en energiskattereform och grön skatteväxling är två exempel på detta. I Klimatberedningen har Socialdemokraterna tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna gemensamt tagit ställning för att Sverige ska minska sina utsläpp med 40 % till 2020 i förhållande till 1990 års nivå. Ett högre nationellt mål är motiverat klimatpolitiskt. Det är länder som Sverige – som både har resurser att ställa om och dessutom släpper ut mer än andra länder – som främst behöver vidta åtgärder för att minska sina utsläpp. Genom att vara ledande i arbetet med att bryta oljeberoendet kan Sverige fungera som ett föredöme för andra. Det skulle stärka Sveriges möjligheter att inta en ledande roll i det internationella klimatarbetet, vilket inte minst kommer att vara viktigt under det svenska ordförandeskapet i EU 2009.

Olika instrument kan användas för miljöstyrning och har varierande effektivitet i skilda fall. En förutsättningslös prövning måste ske från fall till fall. Ibland är det effektivast med bidrag för bestämda åtgärder, i andra

fall är det effektivast med åtgärder på skatteområdet. Det kan handla om reducerade skatter för miljövänlig verksamhet eller höjda skatter för miljöskadlig verksamhet. De skatter som ligger närmast till hands att använda för miljöstyrningen är punktskatterna. Olika styrmedel bör användas så att klimat och miljö kan förbättras och så att vi kan överlämna världen till kommande generationer.

Höga skatter på energi, drivmedel och transporter påverkar företagande och konkurrens. Ibland kan höga miljöskatter bli kontraproduktiva ur miljöhänseende på grund av att de leder till att produktion förläggs till länder där mindre miljövänlig produktion tillåts. Internationella satsningar kan ha stor betydelse för utvecklingen i världens fattiga länder. Genom överföring av miljövänlig teknik kan länderna utveckla en ekologiskt hållbar industri utan att gå omvägen runt skadliga utsläpp. Det är också viktigt att utveckla det internationella skattesamarbetet och förena frihandel med miljökrav.

Vi har accepterat regeringens höjda bensin- och energiskatter, men anser att intresset i större utsträckning borde koncentreras på andra styrmedel, t.ex. biodrivmedelcertifikat. Vi vill dock ifrågasätta att energiskatthöjningen endast omfattar diesel miljöklass 1 och 2. Det finns en klar risk för att förslaget leder till att den från miljösynpunkt sämre miljöklass 3-dieseln kommer att konkurrera ut de miljömässigt bättre bränslena i miljöklass 1 och 2. För att förhindra en sådan effekt bör skatthöjningen även omfatta miljöklass 3. Genom att öka investeringsnivån för alternativa bränslen, stödja efterkonvertering och införa ett system med drivmedelcertifikat borde målet för andelen bilar som inte drivs med fossila bränslen kunna sättas till 30 % till 2020. Vidare måste Sverige vara mycket tydligare i att prioritera investeringar i järnväg och kollektivtrafik. Sådana investeringar kan minska både bil-, lastbils- och flygtransporter. Satsningar på kollektivtrafik är nödvändiga om utvecklingen mot ökade biltransporter ska kunna brytas.

Vi anser också att den gröna omställningen måste utformas så att elintensiv industri värnas och inte beskattas mer än i dag. Vår utgångspunkt är att Sverige behöver investera sig ur oljeberoendet. Vi behöver investera i ny teknik samtidigt som vi fasar ut den gamla tekniken. Genom att ge investeringsstöd till ny teknik kan tekniken snabbare bli kommersiellt lönsam och omställningen därigenom ske snabbare.

För att skapa förutsättningar för konkurrens på lika villkor kan gemensamma miniminivåer för olika skatter inom EU vara en tillgång. EU ska emellertid inte ha någon egen beskattningsrätt utan skatterna ska vara en angelägenhet för de enskilda medlemsstaterna.

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

2. Energibesiktning, punkt 1 – motiveringen (v)

av Marie Engström (v).

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att klimatfrågan kräver och förtjänar en ambitionshöjning. Enligt vår åsikt ska motsvarande 1 % av BNP satsas på klimatåtgärder till 2010. Eftersom fattiga länder kommer att drabbas värst, vill partiet förstärka klimatbiståndet kraftigt med 3 miljarder kronor under kommande år. I Sverige behöver klimatsäkerheten främjas. Det kan inte uteslutas att även Sverige kommer att drabbas av omfattande översvämningar.

Vänsterpartiet motsätter sig den avveckling av klimatinvesteringsprogrammet som regeringen har initierat och vill i stället öka satsningen till 700 miljoner kronor per år. Partiet vill se en stimulans för energisnåla hus, eftersom nybyggnationer ofta sker med traditionella metoder trots att utvecklad teknik för att minska energiåtgången finns. Anslagen till energiforskningen bör höjas med 910 miljoner kronor under tre år. Vidare vill partiet se en fortsatt grön skatteväxling.

Vänsterpartiet välkomnar regeringens satsningar på havsmiljön. Satsningen bör dock inte finansieras genom att minska anslaget till skydd av skog, utan ramen ska höjas. Vänsterpartiet vill införa ett havsinvesteringsprogram och lämnar olika skatteförslag för att minska utsläpp i havet. Partiet avvisar regeringens minskade anslag till skydd av biologisk mångfald och vill öka anslaget med 1,6 miljarder kronor 2008–2010. Djurskyddsmyndigheten ska återinrättas. Vänsterpartiet vill även öka bidragen till miljöorganisationer.

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

3. Energibesiktning, punkt 1 – motiveringen (mp)

av Helena Leander (mp).

Ställningstagande

För att klara klimatmålen krävs kraftfulla insatser både i Sverige och internationellt. Kostnaderna för koldioxidutsläpp måste bli högre men det behövs även investeringar, forskning och teknikutveckling. Miljöpartiet vill satsa drygt 25 miljarder kronor mer än regeringen på klimatrelaterade investeringar under mandatperioden.

För att ställa om energiproduktionen krävs utbyggnad av vindkraft, mer forskning på förnybara energikällor och ett statligt riskkapitalbolag. Elproduktionen kräver stabila förutsättningar för att bära de stora investeringar som behövs. Miljöpartiet förespråkar därför ett garantipris på elcertifikat och fortsatt satsning på solceller. För att främja mindre producenter på elmarknaden, vilka kan bidra till minskad sårbarhet i elleveranserna,

behövs regelförenklingar och teknikutveckling. Partiet vill också öka Energitrymmyndighetens teknikupphandling, eftersom den kan påverka utbudet genom att forcera produktutvecklingen.

Genom att möjliggöra timmätning för alla elkunder kan leverantören variera kostnaden med utgångspunkt i om förbrukningen sker vid låg eller hög belastning. Därmed kan behovet av reservkapacitet minska. Eftersom bostäder står för 40 % av landets energiförbrukning bör stimulans till energieffektivisering i bostäder införas. Miljöpartiet vill höja koldioxidskatten och samtidigt minska industrins nedsättning av den. Flygskatten återinförs. Ett nytt anslag bör införas för att kunna möta de oförutsedda kostnader som dyker upp till följd av klimatproblemen. Miljöpartiet vill att Sverige ska vara aktivt även i det internationella miljöarbetet genom att föra över pengar, investeringar och kunskap till fattigare länder.

Miljöpartiet vill öka naturskyddet, bl.a. för havsmiljön samt verka för sanering av förorenade miljöer. Partiet vill satsa mer på skogsvårdsavtal, framför allt för att främja plantering av blandskog. Djurskyddet bör förbättras och alternativ till djurförsök utvecklas. Ekologisk livsmedelsproduktion bör främjas och fiskeflottan minskas.

Miljöpartiet vidhåller således vad partiet tidigare anfört angående hållbar utveckling i samband med behandlingen av årets budget och kommer att driva dessa frågor vidare i riksdagen. Sådana aspekter som förs upp i motion N385 om att synliggöra kostnader för miljöpåverkan kommer att vara en naturlig del i vårt fortsatta arbete med miljörelaterade skatter.

4. Beskattning av drivmedel, punkt 2 (v)

av Marie Engström (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 om beskattning av drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T327 yrkandena 18 och 27 samt avslår motionerna 2007/08:Sk282 yrkande 1, 2007/08:Sk352, 2007/08:MJ463 yrkande 11, 2007/08:MJ465 yrkande 24 och 2007/08:MJ467 yrkande 4.

Ställningstagande

Det globala klimatet hotas av människans utsläpp av växthusgaser. Det är framför allt förbränningen av fossila energislag – olja, kol och naturgas – som gör att halten av klimatgaserna ökar. Åtgärder måste vidtas för att minska utsläppen.

Den växthusgas som främst trafiken ger upphov till kommer från koldioxid. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen är ca 45 %. Vägtransporterna står för cirka en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp. Priset på

transporter ska inkludera kostnader för miljöskador, hälsoeffekter, trafikolyckor och andra samhällsekonomiska kostnader. Vi behöver i större utsträckning försöka få över trafik från vägar till ekologisk hållbara färd-sätt. Bensinskatten är här ett mycket effektivt ekonomiskt styrmedel för att styra till transporter som är bättre för miljön.

I rapporter från Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Sika har nämnda myndigheter föreslagit att skatten på bensin och diesel ska höjas. Vi anser att dessa myndigheters förslag och slutsatser är viktiga att beakta. Eftersom det inte går att fastställa vilket drivmedel som påverkar miljön mer negativt än det andra, bör bensin och diesel likställas i beskattning. Men i takt med förbättringar i form av ny teknik, t.ex. att nya dieslbilar har partikelfilter som effektivt tar bort partiklar, ska självklart en omprövning ske när det gäller nivåer av skatter. I dag är dock andelen bilar med partikelfilter liten. Vår utgångspunkt för nivåerna på diesel- och bensinskatten är vilken total miljöpåverkan respektive drivmedel orsakar. Skattelagstiftningen ska i sig vara teknikneutral och premiera låga utsläpp och energieffektivitet.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser jag att regeringen bör återkomma med ett förslag till ändrad drivmedelsskatt.

En höjning av drivmedelsskatter ger oönskade effekter för dem med låga inkomster och för dem som bor i glesare bygder. Därför bör en skatteväxling göras för att motverka att denna grupp drabbas hårt. Hur detta ska göras utvecklas i partiets budgetmotion (2007/08:Fi276).

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

5. Beskattning av drivmedel, punkt 2 (mp)

av Helena Leander (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 anføres i reservationen om beskattning av drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08: MJ463 yrkande 11, 2007/08: MJ465 yrkande 24 och 2007/08: MJ467 yrkande 4 och avslår motionerna 2007/08: Sk282 yrkande 1, 2007/08: Sk352 och 2007/08: T327 yrkandena 18 och 27.

Ställningstagande

Handeln med utsläppsrätter täcker bara en tredjedel av utsläppen, och av flera skäl är det dessutom otillräckligt för Sverige att bara passivt invänta EU-beslut om tilldelning av utsläppsrätter. Resten av utsläppen kräver tyd-

lig målstyrning. För att den ska bli operativ krävs att målet delas upp i sektorsmål. De sektorer som behöver mål är t.ex. trafik med personbilar, trafik med lastbilar och trafik i övrigt.

I dag står transporter för en stor del av samhällets klimatpåverkan. Över 90 % av alla transporter på jorden sker med hjälp av fossil energi. I takt med ökad levnadsstandard i utvecklingsländer, samt ökad trafik i länder som redan har hög trafikintensitet, kommer trafiken att stå för en allt större påverkan, både i fråga om andel och i absoluta tal. Inom EU, liksom i varje enskilt medlemsland, fortsätter transportsektorns klimatpåverkan att öka. Tekniska framsteg i fordonens effektivitet och introduktion av förnybara bränslen har ätits upp av trafiktillväxten, som ökar något mer än den ekonomiska tillväxten. Särskilt oroande är utvecklingen inom lastbilstransporter, och flyget, vilka ökar kraftigt. Järnvägen förmår inte konkurrera med lastbilarna, och lågprisflyget innebär att nya marknader öppnas för flygresor.

I första hand vill Miljöpartiet använda de styrmedel som är mest optimala för en minskad klimatpåverkan, dock utan att det drabbar alltför orättvist ur regional och social synpunkt. Hittills har miljöskatter varit de i särklass mest effektiva styrmedlen. Miljöpartiet anser att en miniminivå på koldioxidskatt bör införas inom EU. Vi är också öppna för andra lösningar om de har samma eller högre effektivitet.

Klimatpolitiken är som framgår ovan till sin natur internationell. Men i de internationella förhandlingarna spelar föregångare en stor roll, och den rollen har bl.a. Sverige goda förutsättningar att spela. Därför är det viktigt att Sverige minskar utsläppen i Sverige.

Tidigare klimatmål har klarats med god marginal. Det är givetvis bra att Sverige levt upp till riksdagens beslut, och att vi som land åtagit oss mycket mer än vi blivit ålagda av Kyoto och EU. Men ett bra resultat med politikens mått är inte alltid ett bra resultat med planetens mått. Anledningen till att det har gått bra hittills är att målen inte har varit särskilt ambitiösa. För att klara målet att hålla temperaturökningen under 2 grader krävs drastiska minskningar av utsläppen. En stor minskning kräver mer politisk styrning. Minskningen kommer varken av sig själv eller som en följd av utsläppsrättshandeln. Därför bör ett system för hur drivmedelsskatter och kilometerskatt kan justeras varje år efter vad som krävs för vägtrafiksektorns uppfyllande av mål utredas. Tanken bakom systemet är följande. Ett mål för hur mycket utsläpp som trafiken får orsaka ska ställas upp. Regeringen ska bl.a. årligen redovisa för riksdagen om målet uppfyllts samt uppdaterade prognoser för måluppfyllelse på kort, medellång och lång sikt. Regeringen bör, när målen inte uppfyllts, redovisa vilka höjningar av bensin-, diesel- och kilometerskatter som krävs för att utsläppen ska minska enligt mål.

Vidare bör produktion och användning av biogas främjas. Nationella mål bör ställas upp enligt vilket minst 5 TWh biogas ska produceras före år 2015 samt att minst en biogasmack ska finnas i varje kommun senast år

2020. För att dessa mål ska nås behöver ett nationellt biogasprogram tas fram av regeringen. Som en del av detta program bör alla kommuner ta fram en biogasplan för att driva på utbyggnaden av biogasproduktion och distribution i den egna kommunen. En statlig biogasutredning bör tillsättas snarast med syfte att uppnå en långsiktig riksdagsmajoritet och föreslå precisa åtgärder för ökad produktion och användning av biogas. Av klimatskäl bör skatten på bensin och diesel höjas, vilket också gynnar biogasen.

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

6. Alternativa drivmedel, punkt 3 (v, mp)

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

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 om beskattning av alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:Sk397 och 2007/08:MJ465 yrkande 17 och avslår motion 2007/08:Sk371.

Ställningstagande

Odlingen av oljepalmer sker i dag framför allt i Malaysia och Indonesien som tillsammans står för över 80 % av den samlade produktionen av palmolja. Oljan används över hela världen, i Europa främst inom livsmedelsindustri och kemiteknisk industri. Efterfrågan på palmolja har ökat i en sådan takt att stora ekologiska värden har gått förlorade i jakten på nya odlingsmarker. I och med avskogningen följer även enorma utsläpp av växthusgaser. Möjligheterna att ytterligare expandera palmoljaeproduktionen för att nu också börja tillgodose Europas efterfrågan på biodrivmedel riskerar att leda till att nya skogsområden omvandlas till plantager. Hotade arter som orangutangen eller Borneos sista noshörningar får därmed ett allt mindre livsutrymme.

Biodrivmedel är inte belastade med punktskatt. För palmolja är detta olyckligt av två anledningar. För det första kan det inte vara rimligt att vi i Sverige försöker minska våra utsläpp av koldioxid genom att subventionera ett bränsle som har tydliga kopplingar till miljöförstöring i Sydostasien. För det andra gör skattebefrielsen att Sverige, som är först i Europa med att använda det palmoljebaserade bränslet storskaligt, nu kommer att ge starka signaler till övriga länder om att vi anser att palmolja är en acceptabel lösning till att nå uppsatta mål om procentuell användning av biodrivmedel.

Förutsättningarna kring import av palmolja bör därför utredas. Regeringen bör även utreda andra möjligheter att komma till rätta med de miljöproblem palmoljeproduktion ger upphov till, vilket ytterst kan innebära att utreda möjligheten till och effekterna av ett eventuellt importförbud av palmolja. I avvaktan på europeiska riktlinjer för vilka biobränslen som från miljösynpunkt ska kunna accepteras i framtiden, är vår mening att palmolja som används till drivmedel inte ska erhålla fortsatt skattebefrielse. Tydliga miljökrav ska ställas på produktionen av biobränslen.

Att använda biogas som drivmedel har stora fördelar, bl.a. då biogas kan ersätta drivmedel som bensin och diesel samt att användningen av biogas medför att övergödningen på land och vatten minskar. Vid distribution av biogas är det vanligt att gasmackar säljer en blandning av fossil/naturgas och biogas. I dessa fall ska det alltid vara möjligt att tanka ”grön gas” på samma sätt som det i dag går att köpa grön el från elnätet. Enbart biogasen ska vara befriad från koldioxidskatt och energiskatt.

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

7. Fordonsskatt, punkt 4 (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om att utreda förutsättningarna för en koldioxidbaserad fordonsskatt även på äldre bilar. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T327 yrkande 22 och avslår motionerna 2007/08:Sk304 och 2007/08:Sk395.

Ställningstagande

Äldre bilar har både högre bilavgasutsläpp och högre koldioxidutsläpp. Den fordonsskatt som gäller fr.o.m. den 1 oktober 2006 omfattar bara nya bilar. De nya bestämmelserna innebar en genomsnittlig höjning av fordonsskatten med 100 kr per bil. Ännu äldre bilar (före 1989) har avsevärt högre bilavgasutsläpp och är mer bränsleslukande. De mest bränsleslukande av dessa kommer att ha avsevärt lägre årlig fordonsskatt än nya bilar. Detta försenar en utskrotning, vilket ger sämre bränsleeffektivitet i bilparken. Naturvårdsverket har föreslagit följande. För att internalisera de högre bilavgasutsläppen och bidra till ökad bränsleeffektivitet ska bensinbilar utan katalysator och dieselbilar av årsmodell 1988 och äldre ges ett påslag. För att kunna bibehålla skillnaden på i genomsnitt 500 kr mellan bilar med respektive utan katalysatorer föreslår verket ett påslag med 36 % (i genomsnitt 600 kr per bil) på årlig fordonsskatt.

I stället för att höja fordonsskatten för äldre bilar generellt menar jag att det är bättre att förändra fordonsskatten, på så sätt att den blir koldioxidrelaterad på liknande sätt som den nya fordonsskatten. Jag medger att det kan finnas problem med att retroaktivt införa ett nytt system i en gammal konstruktion. Sammanfattningsvis anser jag emellertid att regeringen bör utreda förutsättningarna för att införa en sådan koldioxidbaserad fordonsskatt även för äldre bilar.

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

8. Kilometerskatt för lastfordon, punkt 5 (s, v, mp)

av Lars Johansson (s), Laila Bjurling (s), Raimo Pärssinen (s),
Christin Hagberg (s), Fredrik Olovsson (s), Marie Engström (v),
Helena Leander (mp) och Hans Olsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om en kilometerskatt för lastfordon. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T327 yrkande 23, 2007/08:T493 yrkande 8 och 2007/08:T546 yrkande 3 och avslår motion 2007/08:Sk201.

Ställningstagande

Väg- och flygtransporter står för merparten av den svenska transportsektorns utsläpp av klimatgaser och annan miljö- och hälsopåverkan. Det är lastbilstransporterna som stått för den största delen av trafikökningen på vägarna. Eftersom transportkostnaden för de flesta näringsbranscher oftast är endast ett par procent av varuvärdet, finns det små incitament att ställa om till en mer ekologiskt hållbart transportsätt. De negativa konsekvenserna av ökade väg- och flygtrafik är alltför stora för att utan vidare accepteras, i synnerhet som prognoser visar på en fortsatt kraftig ökning. För att motverka ytterligare ökning av den tunga trafiken och stimulera bränsleeffektiva fordon bör en kilometerskatt för tunga fordon införas.

Vi anser att en kilometerskatt för tunga fordon skulle vara ett bra styrmedel ur miljöhänsende. En kilometerskatt effektiviserar utnyttjandet av infrastrukturen och styr mot minskade vägtransportvolym, eftersom skatten tas ut efter de rörliga kostnaderna. Kilometerskatt finns i dag i Schweiz, Tyskland och Österrike. Storbritannien planerar att införa en sådan skatt. En svensk kilometerskatt måste utformas med hänsyn till skogsnäringens förutsättningar.

Vi anser att riksdagen snarast bör ta ett beslut om att införa en kilometerskatt för lastfordon.

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

9. Flygtrafik, punkt 6 (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om beskattning av flygbränsle och en klimatskatt på inrikesflyg. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T412 yrkandena 2, 4 och 5 samt avslår motionerna 2007/08:Sk299 yrkandena 1–4 och 2007/08:T493 yrkande 9.

Ställningstagande

Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som påverkar miljön mest. FN:s klimatpanel, IPCC, förutspår att flygets samlade globala utsläpp av växthusgaser år 2050 i värsta fall kan uppgå till 15 %, vilket är en oroande utveckling. Vänsterpartiet anser att alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska kostnader och det även på lång sikt. Tillväxt och regional utveckling är viktigt, men det får inte ske genom åtgärder som är ekologiskt ohållbara. Det är inte acceptabelt att överlämna kostnader till nästa generation. Det är därför angeläget att även luftfarten bidrar till utsläppsminskningar så att de av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen kan nås.

I dag är flygfotogen (som används av stora flygplan) och flygbensin (som i princip bara används i små privatplan) befriad från koldioxid- och energiskatt. Internationella konventioner hindrar en miljöanpassad utveckling. Sådana konventioner innehåller ofta bestämmelser vilka innebär skattefrihet för flygbränsle. EG-kommissionen har emellertid presenterat ett förslag till hur flyget skulle kunna omfattas av ett system för handel med utsläppsrätter. Den internationella flygtrafiken omfattas inte av Kyotoprotokollet när det gäller utsläpp av växthusgaser

En förändring av flygets miljöpåverkan ska för att ha bäst effekt ske på internationell nivå. Regeringen bör därför agera kraftfullt så att ICAO (International Civil Aviation Organization) ser till att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt. Regeringen bör vidare snarast uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle. Vidare är det viktigt att Sverige i internationella sammanhang aktivt agerar både i EU och FN för att den internationella luftfartens klimatpåverkan inkluderas i den internationella klimatkonventionen efter 2012.

Sverige bör nationellt införa en klimatskatt på inrikesflyg. Klimatskatten ska bestå i en schabloniserad start- och landningsavgift om 10 200 kr per start och landning. En sådan konstruktion skulle öka incitamentet att fylla planen med resenärer och därmed minska flygets miljöpåverkan.

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

10. Flygtrafik, punkt 6 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om beskattning av flygets bränsle. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:Sk299 yrkandena 1–4 och 2007/08:T493 yrkande 9 och avslår motion 2007/08:T412 yrkandena 2, 4 och 5.

Ställningstagande

Regeringen har konsekvent hävdat att flygets klimatproblem ska åtgärdas inom ramen för utsläppshandeln. När det nu visar sig att ICAO med stor sannolikhet motsätter sig den strategin, måste det finnas en reservplan. Skatteinstrumentet är enkelt administrativt, kan införas nationellt, bilateralt och/eller på EU-nivå alternativt på global nivå.

Om regeringens och EU:s klimatpolitik ska ha någon trovärdighet, krävs att ett styrmedel införs som bromsar flygets ökande klimatpåverkan och successivt anpassar flygtrafiken till vad som ryms inom ramarna för en ekologiskt hållbar utveckling. Regeringen bör därför verka inom FN, ICAO och EU för att en internationell klimatskatt på flyg införs. Vidare bör regeringen verka för att en klimatskatt införs för flyg inom EU. Regeringen bör även verka för att EU sluter bilaterala avtal om klimatskatt på flyg med andra länder utanför EU.

I syfte att bromsa den ökade användningen av flyg beslutade den tidigare regeringen att införa en flygskatt. Trots att utformningen av skatten inte var optimal, bedömdes den ha en positiv klimateffekt. Sika beräknade att den skulle minska flygets klimatpåverkan med ca 100 000 ton koldioxidkvivalenter eller mer i förhållande till prognosen. Samtidigt arbetade den förra regeringen för att flyget skulle ingå i handeln med utsläppsrätter som ett komplement till skatten. Tyvärr togs den ovan nämnda flygskatten bort vid regeringsskiftet. Trots rekommendationer från Naturvårdsverket att införa någon form av skatt på flyget, som komplement till utsläppshandeln, finns inga förslag i den vägen från regeringen. Beslutet om att tillåta fortsatt trafik på Bromma flygplats är ytterligare ett tecken på att den nuvarande regeringen inte inser problemets dignitet. Förutom att orsaka lokala störningar medför flygplatsens fortlevnad en fortsatt ökning av flygets ohämmade tillväxt.

Miljöpartiet anser att flygets bränslen i Sverige bör beskattas på samma sätt som bensen för bilar, dvs. med en koldioxidskatt och energiskatt.

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

11. Sjöfart, punkt 7 (mp)

av Helena Leander (mp).

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 om en utredning av skattebefrielse för fiskarnas fartygsbränsle och en internationell koldioxidskatt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08: MJ463 yrkande 12 och 2007/08: MJ464 yrkande 6 och avslår motion 2007/08: T326 yrkande 3.

Ställningstagande

Utgångspunkten för Miljöpartiets arbete med fisket och andra areella näringar är att i första hand värna om ekosystemens integritet. Detta är förutsättningen för en långsiktig, ekologiskt hållbar utveckling. Samtidigt utgör detta basen för produktionen av ekosystemtjänster och förutsättningen för fortsatt liv och verksamhet. Sammantaget är detta grunden för vår natur, vårt liv och leverne, vår välfärd och vårt välbefinnande.

Konkreta förslag till åtgärder för att öka beståndet, minska flottans kapacitet och förbättra fiskerikontrollen möter ofta som motargument att de slår mot det småskaliga och kustnära fisket. I själva verket drabbas dessa illa av den nuvarande situationen. Marginella ändringar, som genomförs utan att de centrala problemen angrips, slår typiskt sett hårdast mot det småskaliga och kustnära fisket.

Jag anser att regeringen bör utreda om skattebefrielsen för fiskarnas fartygsbränsle bör kvarstå eller om det bör finnas ett tak för hur stor skattebefrielsen får vara per företag så att stöd till fiskenäringen inte sker på ett sätt som gynnar de stora bränsleslukande fartygen.

Vidare bör regeringen kräva att en internationell koldioxidskatt införs, vilken även ska omfatta bunkerbränslen vid internationella transporter.

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

12. Skatt på fritidsbåtar, punkt 8 (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om båtskatt fr.o.m. den 1 januari 2009. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:T326 yrkande 9.

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar, precis som vägtrafikfordon, bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan, m.m. Båtar är emellertid inte belagda med någon fordonsskatt, såsom personbilar. Trots detta finns det kostnader förknippade med att upprätthålla infrastruktur och sjösäkerhet. Vi anser därför att det ska införas en båtskatt för fritidsbåtar.

En sådan skatt kan finansiera dels fritidsbåtarnas andel av infrastrukturkostnaderna, dels en sänkning av skatten på alkylatbensin. En intern utredning bedrivs för närvarande inom Näringsdepartementet. Utredningens uppdrag är att se över hur krav på båtkörkort skulle kunna införas och hur ett båtregister ska kunna upprättas. En förutsättning för en båtskatt är att det finns ett båtregister. En proposition angående körkort och register kan vara klar senast i september 2008, vilket betyder att en båtskatt tidigast kan införas fr.o.m. januari 2009. Regeringen bör därför ta fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla fr.o.m. den 1 januari 2009.

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

13. Små elproducenter, punkt 11 (mp)

av Helena Leander (mp).

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 om förenklingar för små elproducenter och befrielse från energiskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:Sk360 yrkande 4.

Ställningstagande

Småskaliga elproduktionsanläggningar definieras enligt 4 kap. 10 § ellagen som en anläggning vilken har förmåga att leverera en effekt på högst 1 500 kilowatt. En sådan består ofta av ett litet vind- eller vattenkraftverk som en markägare byggt på sin jord- eller skogsbruksfastighet. För sådana små anläggningar gäller särskilda bestämmelser i lagstiftningen. Småskaliga elproduktionsanläggningar ska betala sin fulla anslutningskostnad. Däremot ska dessa bara betala den del av nätavgiften som motsvarar den årliga kostnaden för mätning, beräkning och rapportering.

I Sverige finns 1,4 miljoner villor. Många av dessa har förhållandevis goda förutsättningar att installera solceller på tak och väggar. Detta ger möjligheter att minska behovet av att köpa el från elnätet samt att under perioder även sälja överskottsel till andra via elnätet. För den småföretagare som har solceller på taket behövs normalt inga stora investeringar för att kunna leverera strömmen till elnätet, utöver själva anläggningen. I de flesta fall kan den enskilde producenten med existerande nät inte bara konsumera el utan även skicka tillbaka el ut genom samma nät.

Emellertid, om det är förhållandevis enkelt rent tekniskt så är anslutningen till elnätet rejält komplicerat rent administrativt. Problemet uppstår när samma fastighetsägare ska försöka få betalt för det som levererats. Reglerna kring anslutning till elnätet är anpassade till stora anläggningar som producerar stora volymer. När någon börjar leverera ström till nätet blir denne en elproducent med allt vad det innebär av avgifter, skatter och administration.

Miljöpartiet har utarbetat ett förslag till ett nytt förenklat regelverk. Grundtanken i detta är att alla elkunder också ska kunna sälja förnybar el till nätet när de har överskott. För att lyckas med detta föreslår Miljöpartiet ett antal förenklingar för små elproducenter. Bland annat föreslås att elkunder som säljer el understigande den egna förbrukningen ska befrias från kostnader för mätning och från kravet att betala energiskatt för konsumtion av egenproducerad el. Jag anser att sådan befrielse från energiskatt redan nu ska införas i det gällande regelverket.

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

14. Djurförsök, punkt 13 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om en utredning av möjligheterna att införa en beskattning av djurförsök. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08:Sk231.

Ställningstagande

Sedan 1999 har antalet djurförsök i Sverige stigit konstant. I dagsläget ligger siffran på över 500 000 djur, främst råttor, kaniner, möss och marsvin. Många av dessa djur utsätts för fruktansvärda ingrepp. Samtidigt ökar det folkliga motståndet mot plågsamma djurförsök. Det är inte bara etiska skäl som talar mot djurförsök. Allt fler inser att djurförsök har ett flertal vetenskapliga brister eftersom det finns fysiologiska och anatomiska skillnader mellan arterna. För att motverka ökningen av antalet djurförsök har den

nederländska djurrättsorganisationen Proefdiervrij tillsammans med konsultföretaget Ernst & Young tagit fram tre modeller för att beskatta djurförsök. Förslaget skulle innebära att de företag och universitet som använder sig av djurförsök måste satsa en viss procent av sin forskningsbudget på utveckling och införande av djurfria försöksmetoder.

Ökad forskning kring alternativ till djurförsök kan göra Sverige till en ledande nation på området. Med framtidens teknik kommer alternativen till djurförsök förmodligen att utgöra en betydligt vetenskapligare forskningsmetod än plågsamma djurförsök. Proefdiervrijs förslag innebär en skatteväxling som inte bara gynnar djuren, utan även den medicinska forskningen.

Antalet djurförsök har inte minskat med det regelverk vi har i dag. Nya tag måste därför till för att djurförsöken ska minska. Jag anser därför att möjligheterna att införa en beskattning av djurförsök i Sverige bör utredas.

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

15. Avfall, punkt 14 (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om utredning av åtgärder på skatteområdet för att öka sortering och återvinning av avfall. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08: MJ449 yrkande 21 och avslår motionerna 2007/08:Sk216, 2007/08:Sk379 och 2007/08: MJ465 yrkande 18.

Ställningstagande

Drygt hälften av allt hushållsavfall förbränns fortfarande. Behandling av organiskt avfall medför utsläpp av koldioxid men framför allt utsläpp av metan, som också är en växthusgas. I juni 2006 beslutade riksdagen att fossilt kol i visst hushållsavfall ska vara skattepliktigt, om det förbrukas för uppvärmning. Förutom att skapa likvärdiga villkor för olika bränslen innebär förslaget en styrning mot miljömässigt bättre utnyttjande av avfallet genom att premiera förbränning där både el och värme utvinns. Kommuner får incitament att öka återvinningen och därmed minska sina kostnader för förbränning. Det blir mer ekonomiskt intressant att sortera ut bl.a. biologiskt avfall, vilket förbättrar förutsättningarna för lokal biogasproduktion. Sammantaget kan det minska de klimatpåverkande utsläppen rejält samtidigt som nya arbetstillfällen skapas inom biogasbranschen.

Det pågår emellertid en diskussion om att utveckla avfallsförbränningskatten för att öka sortering och återvinning ännu mer. Vänsterpartiet vill att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att se över huruvida det

finns behov av att justera eller komplettera avfallsförbränningsskatten samt införa en skatt på energi för att öka sortering och återvinning från t.ex. industri.

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

16. Avfall, punkt 14 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om utredning av åtgärder för ökad produktion och användning av biogas. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08: MJ465 yrkande 18 och avslår motionerna 2007/08: Sk216, 2007/08: Sk379 och 2007/08: MJ449 yrkande 21.

Ställningstagande

Som jag tidigare anfört har användningen av biogas många stora fördelar och bör därför premieras. Miljöpartiet vill att en statlig biogasutredning snarast ska tillsättas. Syftet med utredningen ska vara att uppnå en långsiktig riksdagsmajoritet och föreslå precisa åtgärder för ökad produktion och användning av biogas. Utredningen ska bl.a. se över om sopdeponering och avfallsförbränning av biologiskt material kan motverkas genom höjd skatt. Tanken är att materialet i stället ska bli tillgänglig för biogasproduktion.

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

17. Bekämpningsmedel och handelsgödsel, punkt 15 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om översyn av skatten på handelsgödsel. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08: MJ465 yrkande 20 och avslår motion 2007/08: MJ419 yrkande 1.

Ställningstagande

Som nämnts ovan anser Miljöpartiet att en statlig biogasutredning bör tillsättas snarast med syfte att uppnå en långsiktig riksdagsmajoritet och föreslå precisa åtgärder för ökad produktion och användning av biogas. Utredningen bör bl.a. se över om skatten på handelsgödsel, särskilt kväve, bör höjas, bl.a. för att förbättra marknaden för rötresten från biogas från gödsel, grön gödsel och avfall från jordbruk och livsmedelsindustri. Skatten bör då, precis som nu, återföras till näringen.

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

18. Animalieproduktion, punkt 16 (v)

av Marie Engström (v).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om utredning av en kilometerbaserad avgift på djurtransporter. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08: MJ365 yrkande 1 och 2007/08: MJ374 yrkande 10 och avslår motion 2007/08: MJ269 yrkande 1.

Ställningstagande

Produktion och konsumtion av livsmedel påverkar såväl klimatet som miljön. Vänsterpartiet arbetar för en rättvis fördelning av jordens resurser. I detta arbete ingår det fundamentala, att produktion och konsumtion av livsmedel ska utformas på ett sätt som innebär en rättvis fördelning av livsmedel i överensstämmelse med vad som är bra för klimat och miljö. Jordbruket påverkar miljö och klimat genom sin användning av handelsgödsel och bekämpningsmedel samt genom användning av fossila bränslen, som drivmedel vid transporter och i arbetsfordon. Samtidigt innebär jordbrukets markanvändning att den biologiska mångfalden i vissa avseenden ökar. Lantbrukslandskapet är självklart en omistlig del av vårt kulturarv.

Uppfödningen av boskap och fjäderfå för främst kött- och mjölkkonsumtion innebär allvarliga påfrestningar på miljön i form av övergödning, utsläpp av fossila växthusgaser från transporter, antibiotikaanvändning m.m. Vänsterpartiet verkar därför för att öka andelen ekologiskt producerat livsmedel, vilket minskar miljöpåverkan. Enligt betänkandet *Bilen, biffen, bostaden*, som kom för några år sedan, har vår konsumtion i Sverige av nötkött ökat med 54 % mellan 1990 och 2005. Det finns även uppgifter från Statens jordbruksverk som visar på samma tendens.

FN:s livsmedels- och jordbruksorgan FAO understryker att det är mycket viktigt att ta krafttag mot boskapssektorns miljöpåverkan, och ett sätt att göra det är att se till att priset på livsmedel avspeglar de miljömässiga kostnaderna. Mot bakgrund av det nu anförda anser jag att en miljöavgift på fodervegetabilier bör införas.

Vänsterpartiet anser vidare att det är viktigt att Sverige har en god djuromsorg som uppfyller mycket högt ställda krav. Cirka 20 miljoner djur transporteras årligen mellan EU:s medlemsländer. Inom EU förekommer ett stort antal långa transporter, som är oacceptabla från djurskyddssynpunkt. Gång på gång rapporteras det dessutom om djurplågeri på djurtransporterna. Nya EU-regler om djurtransporter trädde i kraft fredagen den 5 januari 2007. De nya bestämmelserna är ett steg i rätt riktning men de är långt ifrån tillräckliga.

EU:s medlemsländer bör ha möjlighet att införa nationella stopp mot djurtransporter. I dag är detta inte möjligt på grund av EU:s regler om varors fria rörlighet. Regeringen bör därför agera för att levande djur ska undantas från EU:s princip om varors fria rörlighet. Många djur dör och skadas årligen vid djurtransporter i Sverige. För företag handlar det inte om någon stor ekonomisk förlust, och därför finns inte heller incitament att förbättra för djuren. Ur djurskyddssynpunkt är det naturligtvis oacceptabelt att detta får förekomma. För att skapa incitament för att minska djurtransporterna anser jag att regeringen ska utreda möjligheten att införa en kilometerbaserad avgift på alla djurtransporter i Sverige.

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

19. Animalieproduktion, punkt 16 (mp)

av Helena Leander (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i en reservationen om en utredning av hur animalieproduktionens miljökostnader ska beskattas. Därmed bifaller riksdagen motion 2007/08: MJ269 yrkande 1 och avslår motionerna 2007/08: MJ365 yrkande 1 och 2007/08: MJ374 yrkande 10.

Ställningstagande

Alltför länge har våra matvanors miljöpåverkan varit ett sorgligt förbisett kapitel, men sedan FAO i rapporten *Livestock's Long Shadow: environmental issues and options* slog fast att den globala animalieproduktionen står för en större andel av klimatpåverkan än hela transportsektorn går det inte att blunda längre. Totalt står produktionen av animaliska livsmedel för 18 % av utsläppen av växthusgaser, särskilt metan som uppstår vid idiss-

lande djurs matmältning och lustgas som bildas i gödselstackar. Även avskogning för bete och foderodling bidrar mycket till klimatpåverkan. FAO slår i sin rapport också fast att animalieproduktionen – bete och foderodling – upptar 70 % av jordbruksmarken i världen och står för 8 % av människans vattenanvändning. Animalieindustrin räknas också som en av de största bidragande orsakerna till en lång rad miljöproblem. Enligt rapporten förmodas t.ex. animaliesektorn vara den sektor som orsakar mest vattenföroreningar, vilket i sin tur bidrar till bl.a. övergödning, förstörelse av korallrev, mänskliga hälsoproblem etc.

Med reservation för den minoritet av djuren som bidrar till att upprätthålla den biologiska mångfalden finns det alltså starka miljöskäl för att animaliekonsumtionen bör minska. Utvecklingen går emellertid åt motsatt håll. Teoretiskt sett vore alltså det bästa sättet att direkt beskatta de miljöproblem som animalieproduktionen ger upphov till, t.ex. genom koldioxidskatter som verkligen speglar koldioxidens samhällskostnad. I viss utsträckning förekommer detta redan, och kan behöva utvecklas och skärpas, men i andra fall är beskattning av utsläpp inte en lämplig lösning. Ett förslag som lyfts fram för att minska boskapsuppfödningens miljöpåverkan är att införa en särskild skatt på kraftfoder, som i Sverige och resten av Europa till tre fjärdedelar är importerat, för att stimulera en övergång mot mer lokalt odlat grovfoder och bete. Ett annat förslag är att helt enkelt lägga en schablonskatt på animaliska livsmedel som ska täcka de genomsnittliga miljökonsekvenserna. Mot bakgrund av det ovan anförda anser jag att regeringen bör utreda hur animalieproduktionens miljökostnader kan beskattas.

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

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:Sk201 av Lars-Ivar Ericson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vägskatt för utländska lastbilar.

2007/08:Sk216 av Lennart Pettersson (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förbränningskatt på avfall och restprodukter.

2007/08:Sk231 av Ulf Holm och Helena Leander (båda mp):

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

2007/08:Sk244 av Lars-Ivar Ericson (c):

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

2007/08:Sk255 av Sten Bergheden (m):

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

2007/08:Sk282 av Krister Hammarbergh (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om punkt- och miljöskatter för drivmedel för människor bosatta i glesbygd.

2007/08:Sk291 av Roger Tiefensee (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en miljömässig och samhällsekonomisk utvärdering av den gröna skatteväxling som skett under tiden 2001-2006.

2007/08:Sk299 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en internationell klimatskatt på flygtrafik inom FN, ICAO, EU och andra internationella forum.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inom EU ska verka för en klimatskatt för flyg inom EU.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att EU sluter bilaterala avtal om klimatskatt på flyg med andra länder utanför EU.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en klimatskatt på flygbränslet i Sverige.

2007/08:Sk304 av Lars Elinderson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en omläggning av bilskatten.

2007/08:Sk313 av Jan-Olof Larsson och Siw Wittgren-Ahl (båda s):

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

2007/08:Sk352 av Dan Kihlström och Gunilla Tjernberg (båda kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över de sociala konsekvenserna i glesbygden av höjda drivmedelsskatter.

2007/08:Sk360 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att elkunder som säljer el till nätet understigande den egna förbrukningen ska befrias från kravet på att betala energiskatt för konsumtion av egenproducerad el.

2007/08:Sk371 av Solveig Zander och Ulrika Karlsson i Uppsala (c, m):

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

2007/08:Sk375 av Margareta B Kjellin (m):

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

2007/08:Sk379 av Staffan Appelros (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på hushållsavfall till förbränning.

2007/08:Sk391 av Lars Johansson m.fl. (s):

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

2007/08:Sk395 av Eliza Roszkowska Öberg (m):

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

2007/08:Sk397 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp, v, kd):

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

2007/08:U353 av Kenneth G Forslund m.fl. (s):

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om harmonisering av skatter.

2007/08:T326 av Peter Pedersen m.fl. (v):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur en kilometer-skatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.
9. Riksdagen begär att regeringen tar fram ett lagförslag till båtskatt som kan gälla fr.o.m. den 1 januari 2009.

2007/08:T327 av Lars Ohly m.fl. (v):

18. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till ändrad drivmedelsskatt.
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda om det är möjligt att införa en koldioxidbaserad fordonsskatt för äldre bilar.
23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett system för kilometerskatt för tunga fordon bör träda i kraft senast den 1 januari 2011.
27. Riksdagen begär att regeringen återkommer med ett förslag till regional differentiering av beskattningen av bilismen.

2007/08:T412 av Peter Pedersen m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen kraftfullt bör agera för att ICAO (International Civil Aviation Organization) tillser att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen snarast bör uppta förhandlingar med grannländer för att komma överens om gemensamma skattenivåer för skatt på flygbränsle.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en klimatskatt på inrikes flyg, motsvarande en kostnad på 10 200 kr per start/landning.

2007/08:T493 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kilometerskatt ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2010.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att flygets bränslen bör beskattas på samma sätt som bensin.

2007/08:T546 av Karin Svensson Smith m.fl. (mp):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att kilometerskatt ska införas på tunga lastbilstransporter fr.o.m. den 1 januari 2010.

2007/08:MJ269 av Helena Leander m.fl. (mp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur animalieproduktionens miljökostnader kan beskattas.

2007/08:MJ365 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en miljöavgift på vegetabiliskt foder som används för djuruppfödning.

2007/08:MJ374 av Wiwi-Anne Johansson m.fl. (v):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta utreda möjligheten att införa en kilometerbaserad avgift på alla djurtransporter i Sverige.

2007/08:MJ419 av Emma Henriksson och Ingemar Vänerlöv (båda kd):

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

2007/08:MJ449 av Lars Ohly m.fl. (v):

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en utredning om huruvida det finns behov av att justera eller komplettera avfallsförbränningskatten i lag (1994:1776) samt införa en skatt på energi för att öka sortering och återvinning från t.ex. industrin.

2007/08:MJ463 av Mikaela Valtersson m.fl. (mp):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska arbeta för införandet av en miniminivå på koldioxidskatt inom EU.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att Sverige ska kräva en internationell koldioxidskatt som omfattar bunkerbränslen vid internationella transporter.

2007/08:MJ464 av Tina Ehn m.fl. (mp):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skattebefrielse för bränsle.

2007/08:MJ465 av Per Bolund m.fl. (mp):

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara möjligt för gasmackar som säljer en blandning av fossil/naturgas och biogas att tanka ”grön gas”.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om sopdeponering och avfallsförbränning kan motverkas genom höjd skatt.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om skatten på handelsgödsel, särskilt kväve, bör höjas, bl.a. för att förbättra marknaden för rötresten från biogas från gödsel, grüngödsel och avfall från jordbruk och livsmedelsindustri.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skatten på bensin och diesel bör höjas av klimatskäl, vilket också gynnar biogas.

2007/08:MJ467 av Per Bolund m.fl. (mp):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en utredning kring hur drivmedelsskatter och kilometerskatt kan justeras varje år efter vad som krävs för vägtrafiksektorns klimatmåluppfyllelse.

2007/08:N377 av Kent Persson m.fl. (v):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa rörlig eltaxa, bl.a. att företag som kan erbjuda timvis avläsning bör premieras med lägre elskatt till sina kunder, samtidigt som kunderna löpande ges tillgång till förbrukningstal och priser på Internet.

2007/08:N385 av Karla López (mp):

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