



Punktskatter

Sammanfattning

Hösten 2015 tog riksdagen vid behandlingen av regeringens budgetförslag för 2016 även ställning till motioner från övriga partier om sådana ändringar i skattelagstiftningen, bl.a. på punktskatteområdet, som utgjorde en del av deras alternativa budgetförslag. I detta betänkande behandlar skatteutskottet kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015 om frågor på punktskatteområdet.

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

I betänkandet finns 14 reservationer (M, SD, C, L, KD).

Behandlade förslag

Cirka 70 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2015/16.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Energiskatt.....	8
Skatt på drivmedel m.m.....	13
Lantbrukets drivmedelsskatter.....	17
Beskattning av biodrivmedel.....	19
Vissa fordonsskattefrågor.....	21
Trängselskatt.....	25
Alkoholskatt.....	29
Tobaksskatt.....	33
Flygskatt.....	36
Skatt på handelsgödsel.....	38
Skatt på avfall.....	40
Lotteriskatt.....	42
Reklamskatt.....	44
Reservationer.....	46
1. Energiskatt, punkt 1 (M).....	46
2. Energiskatt, punkt 1 (SD).....	46
3. Energiskatt, punkt 1 (C).....	47
4. Energiskatt, punkt 1 (L).....	49
5. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M).....	50
6. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD).....	51
7. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (SD).....	51
8. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (L).....	52
9. Trängselskatt, punkt 6 (C).....	53
10. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (SD).....	54
11. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (L).....	54
12. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (KD).....	55
13. Reklamskatt, punkt 13 (C).....	55
14. Reklamskatt, punkt 13 (KD).....	56
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	57
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16.....	57
<i>Tabeller</i>	
Skattesatser för alkohol (1 januari 2016).....	32
Skattesatser för tobak (1 januari 2016).....	34

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:798 av Erik Ottoson (M) yrkande 3,

2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M),

2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M) yrkande 1,

2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M),

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, 19 och 20, alla i denna del,

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 32,

2015/16:2447 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,

2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) i denna del,

2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) och

2015/16:2936 av Jan R Andersson (M).

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (L)

2. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1045 av Edward Riedl (M),

2015/16:1617 av Sten Bergheden (M),

2015/16:1677 av Margareta B Kjellin (M) och

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 32 i denna del.

3. Lantbrukets drivmedelsskatter

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:701 av Staffan Danielsson och Per-Ingvar Johnsson (båda C) och

2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) i denna del.

4. Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:2542 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 11 och 12,

2015/16:2601 av Ulf Berg m.fl. (M) yrkande 11 och

2015/16:2929 av Jan R Andersson (M).

Reservation 5 (M)

*Reservation 6 (SD)***5. Vissa fordonsskattefrågor**

Riksdagen avslår motionerna

- 2015/16:333 av Catharina Bråkenhielm (S),
 2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S) yrkande 2,
 2015/16:706 av Lotta Finstorp (M),
 2015/16:1068 av Betty Malmberg (M),
 2015/16:1729 av Edward Riedl (M),
 2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 4,
 2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, båda i denna del, 14, 15, 19 och 20, de båda senare i denna del, och
 2015/16:2763 av Lisbeth Sundén Andersson (M).

Reservation 7 (SD)

Reservation 8 (L)

6. Trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

- 2015/16:321 av Teres Lindberg (S),
 2015/16:783 av Robert Hannah (FP) yrkande 2,
 2015/16:906 av Ida Drougge (M),
 2015/16:1309 av Jimmy Ståhl (SD),
 2015/16:1496 av Caroline Szyber (KD),
 2015/16:1612 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,
 2015/16:2093 av Erik Bengtzboe (M),
 2015/16:2096 av Erik Bengtzboe (M),
 2015/16:2121 av Erik Bengtzboe (M),
 2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 3,
 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 27,
 2015/16:2863 av Aron Modig (KD),
 2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22 och
 2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4.

Reservation 9 (C)

7. Alkoholskatt

Riksdagen avslår motionerna

- 2015/16:39 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M),
 2015/16:759 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) och
 2015/16:2724 av Cecilia Widegren (M) yrkandena 1 och 2.

8. Tobaksskatt

Riksdagen avslår motionerna

- 2015/16:1719 av Johan Hultberg (M),
 2015/16:2061 av Josef Fransson (SD) yrkande 5 och

2015/16:2874 av Markus Wiechel och Johnny Skalin (båda SD) yrkande 3.

9. Flygskatt

Riksdagen avslår motion

2015/16:1700 av Edward Riedl (M).

10. Skatt på handelsgödsel

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1934 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 11,

2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3 och

2015/16:2784 av Lars Tysklind m.fl. (FP) yrkande 4.

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (L)

Reservation 12 (KD)

11. Skatt på avfall

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:900 av Penilla Gunther (KD),

2015/16:1721 av Gunilla Nordgren och Ulf Berg (båda M) och

2015/16:1725 av Gunilla Nordgren (M).

12. Lotteriskatt

Riksdagen avslår motion

2015/16:1125 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M).

13. Reklamskatt

Riksdagen avslår motionerna

2015/16:1657 av Erik Bengtzboe (M),

2015/16:2258 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 17 och

2015/16:3027 av Per Lodenius m.fl. (C) yrkande 1.

Reservation 13 (C)

Reservation 14 (KD)

Stockholm den 1 mars 2016

På skatteutskottets vägnar

Per Åsling

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Per Åsling (C), Leif Jakobsson (S), Niklas Wykman (M), Sara Karlsson (S), Peter Persson (S), Anna Hagwall (SD), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Rasmus Ling (MP), Anette Åkesson (M), Adnan Dibrani (S), David Lång (SD), Daniel Sestrajcic (V), Larry Söder (KD), Patrik Lundqvist (S), Erik Ezelius (S), Maria Abrahamsson (M) och Said Abdu (L).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Den 17 december 2015 fattade riksdagen beslut med anledning av budgetpropositionen för 2016. Riksdagen antog i det sammanhanget förändringar på punktskatteområdet som bl.a. inkluderade ändrade energiskatter och drivmedelsskatter. Riksdagen avslög samtidigt motioner som innehöll förslag om skatteförändringar på punktskatteområdet, som en del av oppositionspartiernas budgetalternativ, och som därför prövades tillsammans med regeringens beräkning av statsinkomsterna för 2016 (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:FiU1, yttr. 2015/16:SkU1y).

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015 som tar upp frågor om ändrade eller nya punktskatter. Motionerna innehåller förslag om bl.a. skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, fordonsskatter, trängselskatt samt skatt på alkohol och tobak. Utskottet behandlar även yrkanden om skatt på flygresor, handelsgödsel och avfall och slutligen yrkanden om reklamskatt och lotteriskatt. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2014/15:SkU18.

Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilagan.

Utskottets överväganden

Energiskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av lagstiftningen om energiskatter, om skatt på respektive en översyn och konsekvensanalys av skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer och om att utreda ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna. Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att slopa av nedsättningen av energi- och koldioxidskatt för diesel inom gruvindustriell verksamhet och om att utreda beskattningen av elektricitet för bussar.

Jämför reservationerna 1 (M), 2 (SD), 3 (C) och 4 (L).

Bakgrund

Skatt på bränslen och el

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

Indexomräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen görs för 2016 genom ändringar av skattesatserna i LSE. Omräkningen grundar sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI) mellan juni 2014 och juni 2015. För 2017 och framåt omräknas skattebeloppen för de fossila bränslena genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i LSE. I dessa fall grundar sig beräkningarna på faktiska förändringar i KPI för samtliga fossila bränslen.

I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att de senaste årens utveckling av bruttonationalprodukten (BNP) är en av de faktorer som ska beaktas vid bedömningen av omfattningen av de höjningar av energiskatten på bensin och dieselbränsle som föreslås för 2016. För bensin och dieselbränsle görs därför fr.o.m. den 1 januari 2016 en omräkning av skattesatserna som även beaktar utvecklingen av BNP. Detta görs genom ett schabloniserat tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. Denna tillkommande omräkning görs av såväl energiskatten som koldioxidskatten, men uttrycks som en höjning av enbart energiskatten.

All elektrisk kraft som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och skatten betalas in till staten av de skattskyldiga. De skattskyldiga består i

huvudsak av två kategorier, elproducenter och elleverantörer. För dessa skattskyldiga inträder skattskyldighet för elektrisk kraft när kraften levereras till någon som inte är skattskyldig eller när den tas i anspråk för annat ändamål än försäljning.

Energiskatten på elektrisk kraft har traditionellt ansetts vara en fiskal skatt, men samtidigt är skatten ett kostnadseffektivt och viktigt styrmedel för att uppnå målen för effektivare energianvändning. Styrningen mot effektivare användning av resurser sker genom att skatten är prispåverkande. Den nuvarande energiskatten på elektrisk kraft är sedan 1993 differentierad utifrån dels var i landet den förbrukas, dels vem som förbrukar den. I dag betalar servicesektorn samma energiskatt på elektrisk kraft som hushållen, medan tillverkningsindustrin samt jord-, skogs- och vattenbruk är lågt beskattade.

För energiskattesatserna på elektrisk kraft gäller att skattebeloppen indexomräknas genom en förordning som utfärdas av regeringen senast i november året innan respektive kalenderår. I november 2015 fastställde regeringen omräknade skattesatser för 2016 genom förordningen (2015:595) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2016. Jämfört med 2015 års energiskattesatser medför indexomräkningen av energiskattesatserna på elektrisk kraft för 2016 en sänkning för hushållen och servicenäringen med 0,2 öre per kilowattimme (kWh) (0,25 öre inklusive mervärdesskatt) i södra Sverige och med 0,1 öre per kWh (0,125 öre inklusive mervärdesskatt) i vissa kommuner i norra Sverige. Den skattesats på elektrisk kraft som tillämpas för förbrukning i industriell verksamhet i tillverkningsprocessen, jordbruket, skogsbruket eller vattenbruket ändras inte på grund av avrundningsregler.

Möjligheten för Sverige att fritt utforma energiskatten på elektrisk kraft är unionsrättsligt begränsad genom bl.a. energiskattedirektivet och EU:s statsstödsregler.

Höjd koldioxidskatt för uppvärmningsbränslen

Den 1 januari 2016 höjdes koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin och kraftvärmearläggningar utanför handelssystemet samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna från 60 procent till 80 procent av den generella koldioxidskattenivån. Vidare beslutades att nedsättningen av koldioxidskatten för de aktuella sektorerna ska slopas helt den 1 januari 2018. Det stegvisa införandet ger mer tid för de berörda företagen att ställa om till en energianvändning som ger mindre utsläpp av fossil koldioxid.

Skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer

Enligt lagen (2000:466) om skatt på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer ska skatt betalas till staten på en kärnkraftsreaktors värmeproduktionsförmåga (termiska effekt). Skattskyldig är den som har tillstånd att inneha och driva en

kärnkraftsreaktor och skatt betalas för varje kalendermånad som tillstånd finns. Om driftstillståndet har löpt ut eller återkallats före slutet på en kalendermånad, upphör skattskyldigheten vid denna tidpunkt. Skatten för varje kalendermånad uppgår till 12 648 kronor per megawatt av den högsta tillåtna termiska effekten i kärnkraftsreaktorn. Denna nivå har gällt sedan den 1 januari 2008. Om en kärnkraftsreaktor har varit ur drift under en sammanhängande period av mer än 90 kalenderdygn, får avdrag med 415 kronor per megawatt av den termiska effekten göras för det antal kalenderdygn som överstiger 90.

Den parlamentariskt sammansatta kommissionen Översyn av energipolitiken (dir. 2015:25) tillsattes i mars 2015 för att lämna underlag till en bred politisk överenskommelse om den långsiktiga energipolitiken. Särskild tonvikt ska läggas på den framtida elförsörjningen. Uppdraget ska redovisas senast den 1 januari 2017.

Motionerna

I motion 2015/16:798 av Erik Ottoson (M) yrkande 3 föreslås att effektskatten på kärnkraft sänks och att en plan läggs upp för hur Sverige kan bidra i det internationella forskningsarbetet för att få fjärde generationens kärnreaktorer i industriell drift så snart som möjligt.

I motion 2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP) föreslås att ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna utreds. Motionärerna menar att ett sådant system för det första ger en tydlig fördelningspolitisk effekt och för det andra ett mycket starkt incitament att minska de egna koldioxidutsläppen.

I motion 2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M) föreslås att beskattningen av elektricitet för bussar utreds. Motionären menar att det är svårt att hitta argument för att eldriven kollektivtrafik som utförs av bussar ska belastas med en högre beskattning än eldriven kollektivtrafik på räls.

I motion 2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M) yrkande 1 anförs att höjd effektskatt försämrar konkurrensen på energimarknaden. Motionärerna anför vidare att det är ofrånkomligt att kärnkraften kommer att förbli en betydelsefull pelare i energiförsörjningen under en överskådlig framtid.

I motion 2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M) anförs att den oklarhet om de ekonomiska och styrningsmässiga målsättningar som i dag finns vad gäller en rad energiskatter skapar ett behov av genomlysning av nuvarande lagstiftning om skatt på energi. Motionärerna menar att målsättningen exempelvis bör vara att undersöka samtliga energiskatters syften och deras samhällsekonomiska och miljömässiga funktion samt säkerställa att ingen överbeskattning sker.

I partimotion 2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, 19 och 20 anförs att svensk kärnkraft straffas ut genom en höjd effektskatt, vilket leder till att kärnkraften blir alltmer olönsam och att kraftbolag planerar för att tidigarelägga nedläggningen av fungerande kärnkraftsreaktorer. Motionärerna

menar att det är slöseri med samhällsekonomiska resurser och att det påverkar svensk energiförsörjning på lång sikt. Motionärerna föreslår därför att effektskatten inte höjs och att en konsekvensanalys av vad stängningar av reaktorer betyder för förlorad baskraft och ökad energiimport liksom klimatet görs. Motionärerna anser också att det behövs en mer likvärdig beskattning inom energisektorn och en liberalisering av energipolitiken som sätter klimathänsyn, långsiktiga spelregler och konkurrensneutrala villkor i första rummet. Motionärerna anser slutligen att olika former av subventioner för användandet av fossila bränslen bör fasas ut successivt och föreslår därför att nedsättningen av energi- och koldioxidskatt för diesel inom gruvindustriell verksamhet slopas.

I partimotion 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 32 föreslås att förnybar energiproduktion för eget bruk ska vara skattebefriad. Motionärerna menar att rätt väg att gå är att underlätta och främja den fortsatta utbyggnaden av solel. Motionärerna föreslår vidare att den småskaliga elproduktionen stimuleras, bl.a. genom regelförenklingar och starkare incitament, för att påskynda omställningen till ett förnybart energisystem. Motionärerna föreslår slutligen att beskattningsnormen för att möjliggöra en högre beskattning av fossila bränslen jämfört med av förnybara ses över och att subventioner till fossila bränslen fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader.

I kommittémotion 2015/16:2447 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2 föreslås att skatten på kärnkraft utreds för att värna produktionen i återstående reaktorer. Motionärerna menar att viktig basproduktion håller på att slås ut på grund av att de ekonomiska förutsättningarna är svåra. De föreslår att effektskatten i ett första steg sänks med 14 procent till 2014 års nivå.

I motion 2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) yrkande 2 föreslås att dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket och trädgårdsnäringens energibesättning ses över mot bakgrund av utvecklingen i andra länder och med hänsyn till skattestrukturen för annan konkurrensutsatt industriverksamhet.

I kommittémotion 2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) föreslås att energiskatten för verksamhetsutövare med serverhallar som huvudsaklig affärsverksamhet ska likställas med den som råder för den energiintensiva industrin, dvs. 0,5 öre/kWh.

I motion 2015/16:2936 av Jan R Andersson (M) anförs att effektskatten leder till obalanser på energimarknaden, att den inte har någon koppling till några faktiska utsläpp och att den riskerar att förhindra den förnyelse av svensk kärnkraftsproduktion som är nödvändig för att klara framtidens energibehov. Motionären föreslår därför att en översyn av effektskatten ska övervägas för att långsiktigt avskaffa den.

Utskottets ställningstagande

Hösten 2009 beslutade riksdagen om ett omfattande paket med förändringar av koldioxid- och energiskattesatserna för att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till målen för andelen förnybar energi och effektivare energianvändning (bet. 2009/10:SkU21). Regeringen föreslog då ett antal förändringar under åren 2010–2015. Syftet var att åstadkomma effektivast möjliga klimatstyrning för att möta klimatförändringarna och de utmaningar och problem som uppkommer på grund av dem. Förändringarna ska dessutom passa ihop med de europeiska styrinstrumenten samtidigt som de inte ska försämra svenska företags konkurrenskraft.

Utredningen om sektorsneutral och konkurrenskraftig energiskatt på el (dir. 2014:72), som bl.a. fick i uppdrag att se över hur serverhallar behandlas skattemässigt, överlämnade sitt betänkande till regeringen i oktober 2015 (SOU 2015:87). I uppdraget ingick bl.a. att beakta den internationella konkurrens som exempelvis informations- och kommunikationsverksamhet utsätts för. Utredningens slutsatser bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens beredning av frågan om hur serverhallar ska behandlas skattemässigt.

I budgetpropositionen för 2016 redogör regeringen vidare för sin syn på utvecklingen av arbetet med effektivare skatter på energi-, klimat- och miljöområdet. Regeringen pekar i detta sammanhang på att Sverige har lång och god erfarenhet av att använda skatter och andra ekonomiska styrmedel för att kostnadseffektivt bidra till att nå klimat-, energi och miljöpolitiska mål. Sverige verkar inom EU för att det nuvarande energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) ska ändras, för att öka miljöstyrningen och skapa ett mer kostnadseffektivt ramverk för beskattningen på unionsnivå. Utskottet anser inte att det därutöver finns skäl för något tillkännagivande om en översyn av energibeskattningen. Utskottet är inte heller berett att uttala sig om ett system med återbetalning av koldioxidavgiften till medborgarna.

För att säkerställa att energiskatten även efter den generella skatteköningen av dieselbränsle motsvarar den energiskatt på eldningsolja som används av industrin utanför handelssystemet beslutade riksdagen nyligen att den procentuella energiskattebefrielsen för dieselbränsle som används i vissa fordon inom gruvindustriell verksamhet ska höjas. Ändringarna gäller fr.o.m. den 1 januari 2016. Utskottet ser inte någon anledning för riksdagen att ändra sitt ställningstagande.

Riksdagen har nyligen antagit regler om en skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el, som trädde i kraft den 1 januari 2015. Skattereduktionen ges till såväl privatpersoner som företag enligt de förutsättningar som anges i lagen. Utskottet ser inte någon anledning för riksdagen att ompröva sitt ställningstagande.

För att främja introduktionen av eldrivna bussar på marknaden införs en elbusspremie 2016. Utskottet delar regeringens bedömning att eldrivna bussar

har stor potential att minska såväl klimatutsläpp och luftföroreningar som buller. Enligt EU:s regelverk är det inte möjligt att ha obeskattad busstrafik i den regionala eller långväga busstrafiken, utan det skulle i så fall vara möjligt endast för busstrafik inom städerna. Regeringen har vidare identifierat att problemet är inköpen av bussarna och man har därför valt att rikta subventionen till inköp av bussar i form av en elbusspremie. Regeringen bedömer att med den elskatt som finns i dag är elbussen konkurrensneutral per kilometer jämfört med bussar som drivs med andra biobränslen, medan det är betydligt högre beskattning per kilometer på bussar som drivs med fossila bränslen. Mot bakgrund av det anförda anser utskottet inte att ett tillkännagivande i frågan behövs.

Utskottet anser att produktionen av förnybar el bör byggas ut ytterligare. Inom energipolitiken pågår dock blocköverskridande samtal för att nå överenskommelser om den långsiktiga inriktningen. Regeringen har därför tillsatt en parlamentarisk kommission som ska ta fram förslag på ny politik för den långsiktiga energiförsörjningen (dir. 2015:12). Även frågan om effektskattens utformning kommer att analyseras inom ramen för kommissionens arbete. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa kommissionens arbete. Det har inte heller framkommit något av motionerna som motiverar ett särskilt uttalande av riksdagen.

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

Skatt på drivmedel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa lägre bränsleskatt i glesbygden och om att sänka skatten på diesel.

Bakgrund

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

Bensen är skattemässigt indelad i två miljöklasser beroende på miljöegenskaperna, som innehållet av svavel, bensen, aromatiska kolväten, bly och

fosfor. All bensin som säljs på bensinstationerna tillhör miljöklass 1, vilken är den bästa miljöklassen. I miljöklass 1 ingår alkylatbensin.

Omärkt dieselolja, som används för drift av motordrivna fordon, är skattemässigt 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.

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

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

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

Den 1 januari 2016 höjdes energiskatten på fossil bensin med 48 öre per liter och på fossilt dieselbränsle med 53 öre per liter, utöver den årliga omräkningen med hänsyn till utvecklingen av KPI.

Vidare omräknas fr.o.m. den 1 januari 2016 skattesatserna på bränslen efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar genom att indexomräkningen av energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen för 2016 görs genom ändringar av skattesatserna i LSE. Omräkningen grundar sig på faktiska förändringar i KPI mellan juni 2014 och juni 2015. För 2017 och framåt ska en omräkning av skattebeloppen för de fossila bränslena göras genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i LSE. I dessa fall ska beräkningarna grunda sig på faktiska förändringar i KPI för samtliga fossila bränslen. För bensin och dieselbränsle ska det även göras en omräkning av skattesatserna som beaktar utvecklingen av BNP. Detta ska ske genom ett schabloniserat tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. Omräkningen ska göras av såväl energiskatten som koldioxidskatten, men uttryckas som en höjning av enbart energiskatten.

Syntetiska drivmedel

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

ska tas ut enligt den skatt som gäller för likvärdigt bränsle. Likvärdigt bränsle är det bränsle som produkten ersätter, och för syntetisk diesel är likvärdigt bränsle diesel miljöklass 1. Detta gäller oavsett det syntetiska drivmedlets ursprung.

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

Flyg- och fartysbränsle

Medgivande att ha märkt olja i annan båt än sådan som disponeras av statliga myndigheter får fr.o.m. den 1 januari 2016 lämnas endast om båten används uteslutande för annat än privata ändamål. Därutöver krävs fortfarande särskilda skäl för att medgivande att ha märkt olja i båt ska lämnas. Vidare gäller att skattebefrielse ska ges för bränsle som förbrukas av frivilliga försvarsorganisationer och för bränsle som ideella organisationer förbrukar vid sjöräddning, brandövervakning och liknande verksamhet eller övning och utbildning för sådan verksamhet. Om bränsle förvärvas utan skatt eller med lägre skatt till skepp, båtar eller luftfartyg och bränslet förbrukas för privata ändamål, blir förvärvaren skattskyldig för den skatt som ska betalas på det bränsle som förbrukats för privata ändamål. Om ingen skatt eller den skatt som gäller för märkt olja har betalats för bränslet, blir förbrukaren skattskyldig enligt den högre skattesatsen för omärkt olja om bränslet förbrukas för privata ändamål.

Motionerna

I motion 2015/16:1045 av Edward Riedl (M) föreslås att regeringen ska se över möjligheterna att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygden.

I motion 2015/16:1617 av Sten Bergheden (M) föreslås att Sverige ska överväga att sänka sina dieselskatter till samma nivå som övriga EU-länder eller lägre för att de svenska åkerierna ska kunna konkurrera på lika villkor som åkerier etablerade utanför Sverige.

I motion 2015/16:1677 av Margareta B Kjellin (M) föreslås att bensin- och dieselskatten sänks för att underlätta för boende och företagare på landsbygden. Motionären menar att det på många orter i Sverige inte finns några alternativ till bilen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att transportsektorns klimatpåverkan behöver fortsätta minska och att användandet av fossila bränslen tydligt ska minska under mandatperioden. En tillräcklig förändring kan bara åstadkommas genom ett mer transportsnålt samhälle i kombination med mer resurseffektiva fordon och en övergång till förnybara energislag. Flera rapporter och utredningar, däribland Utredningen om fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84), konstaterar att en förutsättning för en fossilfri fordonstrafik är att andelen kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ökar. Biltrafiken står för en stor del av transporterens klimatpåverkan, varför synergieffekter finns i strävan efter minskad klimatpåverkan från biltrafik och en stärkt kollektivtrafik. Möjligheterna ser dock väldigt olika ut i olika delar av landet och tillgången till kollektivtrafik som alternativ till bil är begränsad på landsbygden. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd har regeringen i budgetpropositionen för 2016 föreslagit satsningar på kollektivtrafik på landsbygden och satsningar på förbättrat vägunderhåll respektive järnvägsunderhåll. I dag ges också viss kompensation till ett antal kommuner i norra Sverige, där det ofta är svårt att ta sig till arbete och samhällsservice på annat sätt än med bil.

Utskottet anser att skattereglerna så långt som möjligt bör utformas generellt för hela landet och inte användas för att utjämna regionala skillnader. Utskottet har tidigare i olika sammanhang avstyrkt förslag om differentierad drivmedelsbeskattning, differentierade reseavdrag och andra förslag om en regional differentiering av beskattningen av bilismen. Utskottet avstyrker även det nu aktuella förslaget om att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygden.

Utskottet anser att det är angeläget att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna för att minska klimatpåverkan från transportsektorn och för att nå en fordonsflotta fri från fossila bränslen. Utskottet delar regeringens bedömning att detta också stimulerar till en omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken och bidrar till en överflyttning av gods från vägar till sjöfart och järnvägar. Vidare stärker det bränslesnåla fordons konkurrenskraft och ökar drivkraften för att samåka, cykla eller använda kollektivtrafik.

Utskottet anser att energiskatten är ett viktigt styrmedel för att kostnads- effektivt uppnå målet om en effektivare energianvändning. Det är på sikt angeläget att i högre utsträckning än i dag ta ut energiskatt på fossila drivmedel efter bränslets energiinnehåll. Beräknat efter energiinnehåll är skillnaden mellan skatten på dieselbränsle och skatten på bensin förhållandevis stor, även om de energiskattehöjningar som genomfördes 2011 och 2013 har bidragit till att minska skillnaden. För att inte motverka den påbörjade omläggningen av beskattningen till en energiskatt efter energiinnehåll höjdes energiskatten på dieselbränsle något mer per liter än energiskatten på bensin den 1 januari 2016 så att beskattningen per energienhet hålls ungefär oförändrad. Utskottet anser

att skattesatserna på bensin och dieselbränsle är väl avvägda och att det därför inte finns några skäl att sänka skatten på dieselbränsle.

Utskottet avstyrker motionerna i motsvarande delar.

Lantbrukets drivmedelsskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att sänka dieselskatten för jord- och skogsbruk, om att höja återbetalningen av koldioxidskatt på diesel för skogs- och jordbruksmaskiner samt om en översyn av dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket.

Bakgrund

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

Ändringarna innebar bl.a. att återbetalningen av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner sänktes i tre etapper från 2 kronor och 38 öre per liter till 90 öre 2015. Energiskatten på diesel höjdes i två steg med sammanlagt 40 öre per liter från 1 krona 33 öre per liter till 1 krona 73 öre per liter 2013. Från och med den 1 januari 2016 uppgår energiskatten på diesel till 2 kronor och 36 öre per liter och koldioxidskatten till 3 kronor och 22 öre per liter (totalt 5 kronor och 58 öre per liter).

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

Koldioxidskatten på bränslen för uppvärmning och drift av stationära motorer inom industrin och kraftvärmeanläggningar utanför handelssystemet samt inom jord-, skogs- och vattenbruk höjdes den 1 januari 2016 från 60 procent till 80 procent av den generella koldioxidskattenivån. Nedsättningen av koldioxidskatten för de aktuella sektorerna ska slopas helt fr.o.m. den 1 januari 2018. De stegvisa förändringarna ger mer tid för de berörda företagen att ställa om till en energianvändning som ger mindre utsläpp av fossil koldioxid.

Begränsningsnivån i den s.k. 0,8-procentsregeln, som omfattar energintensiva industriföretag samt jord-, skogs- och vattenbruk, har fasats ut i två steg. Det första steget togs 2011 genom att begränsningsnivån höjdes från

0,8 procent till 1,2 procent av de framställda produkternas försäljningsvärde. Begränsningsregeln slopades helt 2015.

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

Motionerna

I motion 2015/16:701 av Staffan Danielsson och Per-Ingvar Johnsson (båda C) föreslås att ett förslag till en mer konkurrenskraftig beskattning på dieselolja till lantbruket ska lämnas. Motionärerna anför att Lantbrukarnas Riksförbund kräver en återbetalning på 3 kronor per liter, vilket torde vara nödvändigt för en rimlig konkurrenskraft.

I motion 2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) anför att den höga dieselskatten för jord- och skogsbruk försämrar dess konkurrenskraft och konsekvensen är att tillväxten på landsbygden blir lägre. Dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket och trädgårdsnäringens energibesättning bör därför ses över.

Utskottets ställningstagande

Riksdagens beslut 2009 innebar bl.a. att återbetalningen av koldioxidskatt för dieselolja i jordbruks- och skogsbruksmaskiner sänktes i tre etapper. Ändringen syftade till att ge jordbruket, skogsbruket och växthusföretagen ekonomiska incitament att vidta åtgärder för att minska växthusgasutsläppen och till att miljömålen ska kunna nås. Omläggningen genomfördes stegvis till 2015 för att ge aktörerna långsiktiga förutsättningar för att planera sin verksamhet och för att minska risken för koldioxidläckage vid import från länder som till skillnad från EU-länderna inte omfattas av bindande åtaganden om att begränsa utsläppen av växthusgaser.

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

Koldioxid- och energiskatten på förbrukningen av fossila uppvärmningsbränslen i de aktuella sektorerna har höjts, men är fortfarande nedsatt i förhållande till förbrukningen i övriga sektorer. Sektorerna omfattas också av en nedsatt energiskatt på el.

Utskottet konstaterar att drivmedelsbeskattningen under senare år höjts för jord- och skogsbruksföretagens arbetsmaskiner. Utskottet ser inte några motiv för riksdagen att med anledning av motionsförslagen justera de förändringar som skett. Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

Beskattning av biodrivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om sänkt skatt på biodrivmedel, om att subventionerna av etanol ska fasas ut och om att en analys av nyttan med biodrivmedel ska genomföras.

Jämför reservationerna 5 (M) och 6 (SD).

Bakgrund

Grundregeln enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, och energiskattedirektivet (2003/96/EG) är att bränslen och el ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller genom att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Artikel 16.1 i energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att helt eller delvis tillämpa skattebefrielse för bl.a. produkter som framställts av biomassa. Ett förbehåll för skattebefrielsen är att den inte får medföra någon överkompensation för merkostnaderna för framställning av de aktuella bibränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet).

Skatt på biobränslen ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. En skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel, dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa, under förutsättning att motorbränslet inte är bensin eller dieselbränsle. Om biodrivmedlet är fettsyrametylester (FAME) är avdraget för energiskatten fr.o.m. den 1 januari 2016 begränsat till 50 procent. Vidare får en skattskyldig göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, (HVO) eller syntetiska motorbränslen.

För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten. Avdrag får också göras för hela koldioxidskatten och 89 procent av energiskatten för biodrivmedel som låginblandas i bensin. För låginblandning i dieselbränsle får avdrag göras för hela koldioxidskatten och 8 procent av energiskatten om beståndsdelen är FAME och med 84 procent om det rör sig om en annan beståndsdel som framställts av biomassa.

En förutsättning för avdragsrätt är att de angivna bränslena omfattas av ett s.k. hållbarhetsbesked enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Energiskatt på biodrivmedel på grund av överkompensation påfördes för första gången den 1 januari 2013 då befrielsen från energiskatt på biodrivmedel som låginblandas i bensin minskades från 100 till 89 procent av den

energiskatt som gällde för bensin. Befrielsen för biodrivmedel som låginblandas i dieselbränsle minskades samtidigt till 84 procent av den energiskatt som gällde för dieselbränsle.

Befrielsen för låginblandad FAME sänktes den 1 januari 2015 från 84 till 8 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Samtidigt sänktes energiskattebefrielsen för höginblandad FAME från 100 till 44 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Den begränsning som innebar att skattebefrielse endast gällde t.o.m. 15 volymprocent HVO i dieselbränsle slopades också. Ändringarna tillämpades retroaktivt fr.o.m. den 1 maj 2014.

Genom förslag i höständeringsbudgeten för 2015 sänktes befrielsen från energiskatt på etanol som låginblandas i bensin från 89 procent till 79 procent samt på höginblandad etanol från 100 procent till 78 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Andra låginblandade biodrivmedel än etanol och FAME befriades helt från energiskatt. Begränsningen av skattebefrielsen till att endast gälla t.o.m. 5 volymprocent biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle slopades. Förslaget ska tillämpas retroaktivt fr.o.m. den 1 december 2015.

Befrielsen från energiskatt på etanol som låginblandas i bensin sänktes den 1 januari 2016 till 74 procent och på höginblandad etanol (E85) till 73 procent av den energiskatt som gäller för bensin. För FAME som höginblandas i dieselbränsle ökades befrielsen från energiskatt från 44 procent till 50 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

Motionerna

I kommittémotion 2015/16:2542 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 11 och 12 föreslås en bredare analys över nyttan med biodrivmedlen och att subventionerna av etanol snarast ska fasas ut.

I kommittémotion 2015/16:2601 av Ulf Berg m.fl. (M) yrkande 11 föreslås att regeringen ska verka för goda förutsättningar för höginblandade biodrivmedel och särskilt beakta drivmedel med stor klimatnytta. Motionärerna anför att beskattningssystemet med ettåriga förlängningar skapar stor osäkerhet och att regeringen inom ramen för EU:s regelverk, som ger utrymme för skattefördelar för höginblandade drivmedel, skulle kunna skapa stabilitet i fyra år framöver.

I motion 2015/16:2929 av Jan R Andersson (M) föreslås att minskad skatt på biodrivmedel ska övervägas. Motionären menar att i stället för att göra det dyrare att använda biodrivmedel ska skatten på främst etanol och rapsdiesel sänkas.

Utskottets ställningstagande

Arbetet med att minska utsläppen från transporterna fortsätter med det långsiktiga målet att nå en fordonsflotta fri från fossila bränslen. Utvecklingen av nya och hållbara drivmedel prioriteras. Sverige strävar efter att på ett

kostnadseffektivt sätt nå de nationella och internationella klimat- och energipolitiska målen.

Grundregeln i LSE och i energiskattedirektivet är att bränsle ska beskattas. Att skattebefria biodrivmedel innebär dock att regeln om beskattning av likvärdigt fossilt bränsle frångås, vilket är att betrakta som statsstöd. EU-kommissionen har i detta sammanhang godkänt de svenska reglerna om skattebefrielse för vissa inblandningsnivåer i bensin respektive diesel.

För att skapa tydliga incitament att fortsätta arbetet mot en fordonsflotta fri från fossila bränslen krävs tydliga politiska signaler och långsiktiga spelregler för marknaden. Utskottet utgår från att regeringen med beaktande av behovet av att stimulera en ökad användning av biodrivmedel och behovet av att ha regler på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel klargör den fortsatta skattemässiga hanteringen av biodrivmedel med hänsyn till de begränsningar som gäller enligt statsstödsreglerna.

Vad gäller E85 finns en god tillgång till och infrastruktur för drivmedlet. Utskottet anser att det är satsningar som måste tas till vara och ges förutsättningar för att de ska bli långsiktigt lönsamma. Utskottet anser därför inte att beskattningen av drivmedlet bör förändras.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motioner i motsvarande delar.

Vissa fordonsskattefrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa en avståndsbaserad vägslitageavgift, om en konsekvensanalys av införandet av en vägslitageavgift och om att inte införa en vägslitageavgift. Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att införa en omvänd miljöbilsbonus i form av en höjd fordonsskatt och en infrastrukturavgift.

Jämför reservationerna 7 (SD) och 8 (L).

Bakgrund

Fordonsskatt

Fordonsskatt ska betalas enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bl.a. utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. För äldre fordon ska dock fordonsskatt betalas bl.a. utifrån fordonets vikt. Utgångspunkten är att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för ett specifikt fordon som körs en viss genomsnittlig sträcka, oavsett om fordonet drivs med bensin eller dieselbränsle. För att kompensera för att skatten på dieselbränsle är lägre än

skatten på bensin är fordonsskatten högre för de fordon som kan drivas med dieselbränsle.

Koldioxidskatten på drivmedel är det primära styrmedlet för att minska koldioxidutsläppen från fordon, eftersom den skatten har en direkt koppling till fordonets användning. Den koldioxidbaserade fordonsskatten har sedan 2006 använts som ett komplement och stimulerar till ägande av fordon med låga koldioxidutsläpp.

För fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet tas fordonsskatt ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp per gram koldioxid utöver 117 gram som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer. För fordon som kan drivas med dieselbränsle ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor och ska ett miljötillägg tas ut. Bränslefaktorn och miljötillägget höjer således fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon.

För fordon som beskattas inom det viktbaserade systemet tas fordonsskatt ut med ett grundbelopp utifrån fordonets skattevikt och i förekommande fall även med ett eller flera tilläggsbelopp för varje helt 100 kilo som fordonets vikt överstiger en viss lägsta vikt. Fordonsskatten är högre för dieseldrivna fordon än bensindrivna.

Den 1 januari 2015 höjdes fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet för ett flertal personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar genom att utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut sänktes från 117 gram till 111 gram koldioxid per kilometer samt genom att koldioxidbeloppet höjdes från 20 kronor till 22 kronor. För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis av någon annan gas än gasol, höjdes koldioxidbeloppet från 10 kronor till 11 kronor. Samtidigt höjdes bränslefaktorn som används vid beräkningen av fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon från 2,33 till 2,37.

Samtidigt höjdes även fordonsskatten för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar i det viktbaserade systemet med ca 11 procent för dieseldrivna fordon och ca 14 procent för övriga fordon.

Fordon som är 30 år eller äldre (s.k. veteranfordon) är inte skattepliktiga.

Eurovinjettdirektivet

Eurovinjettdirektivet (1999/62/EG) är tillämpligt på fordonsskatter, vägavgifter och vägtullar som tas ut för tunga lastbilar, dvs. lastbilar som inklusive släp har en högsta tillåten bruttovikt på mer än 12 ton. Syftet med direktivet är att avlägsna snedvridningar av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna genom en harmonisering av avgiftssystemen för tunga lastbilar. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas. Enligt direktivet kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem.

Sverige är sedan den 1 januari 1998 tillsammans med ett antal andra EU-länder anslutet till Eurovinjettsamarbetet. Det innebär ett gemensamt uttag av tidsbaserade vägavgifter för tunga godstransporter med en totalvikt på minst 12 ton vid användandet av vissa vägar. Vägavgifterna som tas ut inom ramen för samarbetet har införts i Sverige genom lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Genom en ändring av Eurovinjettdirektivet, (KOM(2008) 436), har medlemsstaterna möjlighet att i vägtullar för tunga lastbilar integrera ett belopp som motsvarar kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och buller, samt kostnaden för den trängsel som andra fordon utsätts för.

Utredningen Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar (dir. 2015:47) tillsattes den 30 april 2015 för att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar kan utformas. Utredningen ska lämna sitt betänkande senast den 9 december 2016.

Motionerna

I motion 2015/16:333 av Catharina Bråkenhielm (S) föreslås att reglerna om fordonsskatt ska ses över. Motionären anser att fordonsskatt ska betalas av ägaren till fordonet och att brytningsdagen för betalning av fordonsskatt ska bli samma dag som dagen för ägarbyte.

I motion 2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S) anförs att beräkningar från dåvarande Vägverket och riksdagens utredningstjänst visar att lastbilstrafiken stod för 62 procent av vägslitaget, men bara 25 procent av vägskatterna 2005. Motionärerna menar att det mot den bakgrunden är rimligt att genom en särskild avståndsbaserad avgift internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomin.

I motion 2015/16:706 av Lotta Finstorp (M) anförs att en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar är en skatt som slår hårt mot jobben och glesbygden och innebär att kunderna får betala i slutändan. Motionären menar att det mot denna bakgrund bör göras en konsekvensanalys av vad ett införande av en vägslitageavgift får för konsekvenser för jobben, företagen och skogsindustrin i Sverige.

I motion 2015/16:1068 av Betty Malmberg (M) framförs att en avståndsbaserad kilometerskatt inte bör införas eftersom den riskerar att få allvarliga konsekvenser för företagen, bli en straffskatt på landsbygden och hota jobben, utan några större positiva effekter för klimatet.

I motion 2015/16:1729 av Edward Riedl (M) anförs att ett införande av en kilometerskatt skulle vara ett hårt slag mot jobben och den tunga basindustrin i norra Sverige. Motionären föreslår därför att en vägslitageavgift inte ska införas.

I kommittémotion 2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås att en skatt på vägtransporter, en s.k. vägslitageskatt, inte ska införas.

I partimotion 2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 14 och 15 anförs att förearen ska betala och att det är rimligt att miljöbilbonusen

utformas som en förhöjd skatt på bilar med negativ klimatpåverkan. Motionärerna föreslår därför att en omvänd miljöbilsbonus införs där bilar som enligt gällande regler inte skulle vara berättigade till en miljöbilspremie under de första fem åren får en förhöjd fordonsskatt med 2 000 kronor per år.

I motion 2015/16:2763 av Lisbeth Sundén Andersson (M) anförs att ett flertal länder i Europa tar ut en avgift vid inpassering till landet, en s.k. infrastrukturavgift, som sedan går till t.ex. slitagekostnader och miljöutsläpp i landet. Motionären menar att infrastrukturavgifter är en lösning för att bilförare på ett lätt sätt ska kunna göra rätt för sig och föreslår därför att möjligheten att införa infrastrukturavgifter ses över.

Utskottets ställningstagande

Regeringen tillsatte i april 2015 en utredning för att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas. Regeringen anförde bl.a. att en avståndsbaserad skatt för tung trafik skulle kunna öka möjligheterna till kontroll av tunga vägtransporter och möjligheterna till styrning mot miljövänligare fordon samt bidra till att långväga godstransporter flyttas från lastbilar till tåg och sjöfart. Regeringen anförde vidare att det därför finns skäl att i högre grad internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomin genom att införa en avståndsbaserad skatt för tunga fordon som omfattar utländska och svenska lastbilsåkare som trafikerar de svenska vägarna.

Utskottet instämmer i att det finns skäl att se över möjligheterna att öka styrningen mot mer miljöanpassade fordon på de svenska vägarna. I flera europeiska länder förekommer exempelvis bomskatt för bilar som passerar gränserna till landet eller avståndsbaserade skatter för tunga fordon som trafikerar vissa vägar.

Utskottet anser att även utlandsregistrerade lastbilar ska betala för att de använder svenska vägar eftersom det skapar en ökad konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkerier. En vägslitageavgift möjliggör nya investeringar i infrastruktur som gynnar exportindustrin i stort, seriösa aktörer i åkerinäringen och den svenska samhällsekonomin. Avgiften säkerställer också en bättre konkurrensneutralitet mellan vägar, järnvägar och sjöfart. Sammantaget bidrar skatten på lastbilstransporter till att främja den seriösa åkerinäringen, trafiksäkerheten, miljön, klimatet och Sveriges konkurrenskraft. Utskottet anser inte att det med anledning av motionerna finns skäl att föregripa bedömningen av vilka styrmedel som kan vara lämpliga i detta avseende eller regeringens beredning av en avståndsbaserad vägslitageskatt. Utskottet är heller inte berett att föreslå en översyn av bestämmelserna om fordonsskatt.

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

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att frågor om trängselskatt ska beslutas på lokal eller regional nivå, att trängselskatten i Göteborg ska avskaffas, att tills vidare undanta Essingeleden från trängselskatt och att trängselskatt vid Ropsten inte ska införas. Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om en översyn av regelverket och nivåerna på förseningsavgifterna samt att undanta elbilar från trängselskatt.

Jämför reservationerna 9 (C).

Bakgrund

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

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

Den 1 mars 2014 genomfördes vidare vissa förändringar för att anpassa de svenska reglerna till nya regler om det europeiska systemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta m.m. (bet. 2013/14:TU4 och bet. 2013/14:TU8).

Med anledning av att trafikleden Norra länken delvis färdigställdes för trafik hösten 2015 genomfördes vissa förändringar av tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm. Förändringarna innebär att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderades från tillämpningsområdet, vilket i sin tur medför att resande till och från Lidingö inte behöver betala

trängselskatt. Den nu gällande s.k. Lidingöregeln, som innebar att resande till och från Lidingö under vissa förutsättningar inte skulle betala trängselskatt, har därför slopats. Det innebär att resande till och från Lidingö kommer ut på det övergripande vägnätet utan att behöva betala trängselskatt. Resande som väljer att åka via Stockholms innerstad får dock betala trängselskatt. En ytterligare förändring som genomförts är att betalstationerna i Ropsten har flyttats och placerats vid av- och påfarterna till Lidingövägen i Ropsten.

Från och med den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt. Samtidigt infördes regler om att personer som har ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan befrias från skatteplikt för en viss bil samt regler om användningsförbud för en bil där trängselskatten eller tilläggsavgiften inte har betalats inom föreskriven tid om beloppet uppgår till minst 5 000 kronor och sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats.

I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet i Göteborg. Regeringen anförde följande (prop. 2015/16:1 Förslag till statens budget, finansplan m.m. s. 316):

Göteborgs stad och Trafikverket har inkommit med en gemensam hemställan om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg. Hemställan remitterades i september 2014 och två centrala remissinstanser, Skatteverket och Transportstyrelsen, avstyrkte då genomförandet av förslaget. Mot bakgrund av vad som framkom vid den tidigare remitteringen och i syfte att skapa ett bättre beslutsunderlag remitterades i maj 2015 en promemoria framtagen inom Finansdepartementet med dels ett förslag till alternativ lösning för undantag från trängselskatt vad gäller Backaområdet i Göteborg, dels hemställans förslag. Remisstiden gick ut i augusti 2015. Regeringen anser att det är angeläget att hitta en lösning på de problem som lyfts fram i hemställan och avser att snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag. Ändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt.

Motionerna

I motion 2015/16:321 av Teres Lindberg (S) framhålls att beslutsfattande i regionerna skulle kunna få många goda effekter och att regeringen därför bör se över möjligheten att låta regionerna få betydande bestämmanderätt över trängselskatters utformning och intäkter.

I motion 2015/16:783 av Robert Hannah (FP) yrkande 2 föreslås att påminnelseavgiften ska sänkas eftersom den inte står i proportion till den ursprungliga avgiften.

I motion 2015/16:906 av Ida Drougge (M) föreslås att de som väljer att parkera bilen vid Ropsten för att åka vidare in till centrum med kollektivtrafiken ska undantas från trängselskatt. Motionären menar att om trängselskatt införs även vid Ropsten ökar risken att många väljer att köra hela vägen in till centrala Stockholm i stället för att åka tunnelbana.

I motion 2015/16:1309 av Jimmy Ståhl (SD) anfördes att placeringen av trängselskattkameror ger sken av att man är mer intresserad av att ta ut skatt

av bilisterna för att finansiera det västsvenska paketet än att minska trängseln i staden. Göteborgarna har tydligt genom en folkomröstning visat att de inte vill ha trängselskatt. Motionären föreslår därför att trängselskatten i Göteborg ska avskaffas snarast.

I motion 2015/16:1496 av Caroline Szyber (KD) föreslås att undantag från trängselskatt för att hämta och lämna passagerare vid Ropsten ska införas. Motionären anför att Ropsten är Lidingöbornas i särklass viktigaste bytespunkt för kollektivtrafik. Vidare är infartsparkeringen viktig för att möjliggöra för fler att åka kollektivt in mot Stockholmsregionen samt för att minska miljöbelastning och trängsel i Stockholms innerstad.

I motion 2015/16:1612 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2 föreslås att regelverket ska ses över så att beloppet uppgår till minst 100 kronor innan räkningen för en trängselavgift eller broavgift skickas ut. Vidare bör antalet fakturatillfällen begränsas för att underlätta för företaget med många fordon.

I motion 2015/16:2093 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att nivåerna på förseningsavgifterna för trängselskatten ska ses över. Motionären anför att förseningsavgiften inte står i proportion till trängselavgiften som ska betalas, vilket undergräver förtroendet för trängselskattesystemet.

I motion 2015/16:2096 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att möjligheten att undanta Essingeleden från avgiftsbeläggning tills Förbifart Stockholm är färdigställd ska ses över. Motionären anför att avgiftsbeläggningen av Essingeleden innan Förbifart Stockholm är färdigställd innebär att många tvingas in på en avgiftsbelagd väg, trots att de inte vill in i Stockholm utan bara passera.

I motion 2015/16:2121 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att Lidingöregeln ska ses över så att även Lidingöborna får tillgång till vägnätet. Motionären anför att det inte är rimligt att människor som inte har något annat val än att passera en viss sträckning ska tvingas betala trängselavgift.

I partimotion 2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 3 föreslås en utredning av förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter, där användningen av intäkterna beslutas lokalt.

Även i partimotion 2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 27 föreslås en utredning av förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter, där användningen av intäkterna beslutas lokalt.

I motion 2015/16:2863 av Aron Modig (KD) föreslås en förändring av trängselskattesystemet på östra Hisingen, som i sin nuvarande utformning bidrar till en mängd oönskade effekter.

I kommittémotion 2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22 anför att påminnelseavgiften om 500 kronor vid försenad betalning av trängselskatten inte står i proportion till trängselskattens kostnad. Vägtullsutredningen föreslog en sänkning av påminnelseavgiften till 100 kronor. Motionärerna föreslår därför att det ska övervägas om det går att sänka påminnelseavgiften enligt utredningens förslag.

I motion 2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 föreslås att elbilar ska undantas från skyldigheten att betala eventuella trängselavgifter.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har i budgetpropositionen för 2016 gjort bedömningen att ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet i Göteborg och uttalat att man avser att snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag. Utskottet anser därför att det inte behövs något tillkännagivande från riksdagen i frågan.

Sedan den 1 januari 2011 kan riksdagen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen bemyndiga en kommun att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. 2011 års vägtullsutredning har bl.a. analyserat förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen har också tagit ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten och till vilket organ delegationen bör ges. Vidare har utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning analyserats. Utredningen överlämnade i februari 2013 sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Motionsförslagen om att kommuner ska kunna besluta om trängselskatt och utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning är föremål för överväganden i Regeringskansliet med anledning av vägtullsutredningens förslag. Utskottet anser att beredningen av utredningens förslag inte bör föregripas.

I samband med förslaget att införa trängselskatt på Essingeleden gjorde regeringen bedömningen att det fanns skäl att införa trängselskatt för passage över Essingeleden redan fr.o.m. 2016, dvs. innan Förbifart Stockholm öppnas. I Trafikverkets underlagsrapport anges bl.a. att motiven för att införa en trängselskatt på Essingeleden redan innan Förbifart Stockholm öppnas är att Essingeleden är hårt belastad med mycket trängsel och köer som följd. Köerna på Essingeleden växer ut i trafiksystemet och påverkar en stor del av det centrala vägnätet. En trängselskatt på Essingeleden vid Fredhäll innan Förbifart Stockholm öppnar skulle tillsammans med den föreslagna höjningen av trängselskatten innebära en minskning av trafiken på Essingeleden med ca 10 till 15 procent och i Stockholms innerstad med ca 9 procent när trängseln är som störst. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och uttalade att Essingeleden är hårt trafikbelastad och att det i propositionen redovisats goda skäl för att införa trängselskatt på Essingeleden redan fr.o.m. 2016. Utskottet har inte någon anledning att ändra sitt ställningstagande.

I fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm när Norra länken i olika delar färdigställs konstaterar utskottet att regeringens förslag har föregåtts av ingående analyser av olika tänkbara scenarier i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm. Utskottet utgår från att

regeringen noga följer hur trafikmönstren utvecklas och överväger om ändringar behöver genomföras.

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

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

Alkoholskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om inrättande av depåer för tullfria varor, om lägre skatt för mikrobryggerier och om att utreda möjligheten att införa differentierade alkoholskatter.

Bakgrund

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

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

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

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

Andra jästa drycker än vin och öl med en alkoholstyrka över 1,2 men inte 10 volymprocent eller över 10 men inte 15 volymprocent vars alkohol helt härrör från jäsningsprocessen ska beskattas med samma skattenivå som vin. En mellanprodukt är en dryck som är baserad på vin, men som inte faller under definitionen av vin (t.ex. portvin och sherry). Skatt ska tas ut med ett fast belopp för varje hektoliter dryck. Minimiskattesatsen är 45 euro per hektoliter, vilket motsvarar ca 4 kronor per liter. Medlemsländerna får införa en reducerad skattesats för mellanprodukter med en alkoholhalt om högst 15 volymprocent. Den ordinarie skattesatsen får då reduceras med högst 40 procent.

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

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

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

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

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

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

Förslaget behandlades vid Ekofinrådets möten i november 2006. Vid Ekofinrådets möte den 28 november 2006 fanns det ett kompromissförslag om att höja minimiskatterna med 4,5 procent. Någon enighet kunde inte nås, och rådet gav vid mötet kommissionen i uppdrag att göra en fullständig studie av beskattningen av alkohol.

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

Försäljning i exportbutiker

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

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

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

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

Gällande svenska bestämmelser

Lagen (1994:1564) om alkoholskatt omfattar skatt på öl, vin och andra jästa drycker, mellanklassprodukter samt etylalkohol som tillverkas här i landet,

som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importeras från ett tredjeländ.

Skattesatser för alkohol (1 januari 2016)

Volymprocent	Skattesats/liter
Öl	
Över 0,5, högst 2,8	0,00 kr
Över 2,8	1,94 kr för varje volymprocent
Vin och andra jästa drycker än vin och öl	
Över 1,2, högst 2,25	0,00 kr
Över 2,25, högst 4,5	8,84 kr
Över 4,5, högst 7	13,06 kr
Över 7, högst 8,5	17,97 kr
Över 8,5, högst 15	25,17 kr
Över 15, högst 18	52,68 kr (Denna skatteklass gäller enbart vin.)
Mellanklassprodukter	
Högst 15	31,72 kr
Över 15, högst 22	52,68 kr
Etylalkohol	511,48 kr/liter ren alkohol

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

Punktskatterna på alkoholdrycker höjdes den 1 januari 2015 med 9 procent och på sprit med ca 1 procent.

Motionerna

I motion 2015/16:39 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M) föreslås att möjligheterna till en depå för tullfria varor ska ses över för att undvika att tullfria varor fraktas fram och tillbaka i onödan endast för att bli skattefria.

I motion 2015/16:759 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) föreslås att Sverige, i likhet med de flesta andra EU-länderna, ska utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för småbryggerier.

I motion 2015/16:2724 av Cecilia Widegren (M) föreslås att Sverige ska se hur man kan genomföra EU-förordningen om differentierade alkoholskatter och också se på effekterna, möjligheterna och erfarenheterna i andra EU-länder som använder denna EU-förordning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan instämma i att det är ett onödigt och miljöbelastande transportarbete att flyga alkoholvaror fram och tillbaka för att åstadkomma en befrielse från svensk punkt- och mervärdesskatt. Gemenskapsrätten medger dock inte att medlemsstaterna undantar varor vid ankomstförsäljning från punkt- och mervärdesskatt. Utskottet sympatiserar med motionärens intentioner, men

bedömer att det inte heller är förenligt med gemenskapsrätten att skattefria varor ska kunna beställas vid utresan för att vid återkomsten hämtas ut och konsumeras i Sverige.

Utskottet har vid flera tillfällen avstyrkt motsvarande förslag om att regeringen ska driva frågan om att förändra unionsrätten för att tillåta ankomsthandel med alkohol (bet. 2014/15:SkU18). Utskottet ansåg att ett sådant agerande skulle vara motsägelsefullt och att Sverige inte bör göra avsteg från den restriktiva hållning som vi i övrigt intar på EU-nivå i frågor om alkoholbeskattning. Utskottet ansåg också att Systembolagets försäljningsmonopol bör upprätthållas. Utskottet ser inte någon anledning att ändra sin ståndpunkt.

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa differentierade alkoholskatter, t.ex. nedsatta skattesatser på öl bryggt av oberoende små bryggerier. Utskottet har tidigare avstyrkt motsvarande förslag om att regeringen bör utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för småbryggerier (bet. 2014/15:SkU18). Utskottet vidhöll, mot bakgrund av folkhälsoskäl och den därmed restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning. Utskottet ser inte något skäl att ändra sitt ställningstagande och anser att det därför inte heller finns någon anledning att utreda möjligheten att införa differentierade alkoholskatter.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner i motsvarande delar.

Tobaksskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en utvärdering av skattehöjningarna på tobak, om en sänkning av tobaksskatten, om att införa en skatt på nikotin alternativt en skatt baserad på produkternas skadliga inverkan på hälsan samt om en förändring i relationen i beskattning mellan snus och cigaretter.

Bakgrund

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

Ett nytt tobaksskattedirektiv (2011/64/EU) tillämpas sedan den 1 januari 2011. Direktivet omfattar tobaksvaror, dvs. i huvudsak cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak. Enligt det nya direktivet är det vägda genomsnittliga detaljhandelspriset på cigaretter utgångspunkten för EU:s minimikrav på punktskatt och för att mäta den särskilda punktskattens betydelse inom den totala skattebelastningen.

Styckeskatten på cigaretter ska fr.o.m. den 1 januari 2014 enligt det nya direktivet vara mellan 7,5 och 76,5 procent av den totala skattebelastningen. Den totala tobaksskatten på cigaretter ska uppgå till minst 90 euro per 1 000 cigaretter samt utgöra minst 60 procent av detalj-handelspriset. Medlemsstater som tar ut en punktskatt på minst 115 euro per 1 000 cigaretter behöver inte uppfylla 60-procentskravet. För cigaretter och cigariller ska skatten uppgå till minst 5 procent av detaljhandelspriset eller 12 euro per 1 000 stycken eller per kilo, för finskuren tobak avsedd för rullning av cigaretter ska skatten uppgå till minst 46 procent av detaljhandelspriset eller 54 euro per kilo och för annan röktobak ska skatten uppgå till minst 20 procent av detaljhandelspriset eller 22 euro per kilo.

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

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

Riksdagen höjde tobaksskatten den 1 januari 2008 och på nytt den 1 januari 2012 (bet. 2011/12:FiU1, ytr. 2011/12:SkU1y). Vid denna höjning höjdes skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak och tuggtobak med drygt 7 procent och på snus med knappt 11 procent. Höjningarna beaktade även den förändring i KPI som skulle ha medfört en omräkning av skattesatserna den 1 januari 2012. Den 1 januari 2015 höjdes skatten på nytt med 6 procent på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak och tuggtobak samt med 12 procent på snus. Höjningen inkluderade även den årliga indexomräkningen enligt den allmänna prisutvecklingen.

Enligt förordningen (2015:596) om fastställande av omräknade belopp för tobaksskatt för år 2016 gäller följande skattesatser för tobak fr.o.m. den 1 januari 2016:

Skattesatser för tobak (1 januari 2016)

Cigaretter	Cigarrer/ cigariller	Röktobak	Snus	Tuggtobak
1,50 kr/styck*	1,32 kr/styck	1 833 kr/kilo	430 kr/kilo	474 kr/kilo

* Därutöver ska skatt betalas med 1 procent av detaljhandelspriset

Källa: 2, 8 och 35 §§ lagen (1994:1563) om tobaksskatt.

Som ett led i skatteutskottets arbete med uppföljning och utvärdering beslutade utskottet i juni 2015 att genomföra en utvärdering av hur punktskattehöjningar på alkohol- och tobaksprodukter påverkar skatteuppbörden. Rapporten Punktskattehöjningar på alkohol- och tobaksprodukter – skatteeffekter och påverkan på den oregistrerade anskaffningen av dessa produkter (2015/16:RFR8) färdigställdes i januari 2016 och berör också frågan hur punktskattehöjningar påverkar den oregistrerade anskaffningen av alkohol och tobak. Utvärderingen syftar till att ge utskottet ökade kunskaper vid beredningen av ärenden som rör området.

Motionerna

I motion 2015/16:1719 av Johan Hultberg (M) anförs att det är angeläget att noga utvärdera och analysera effekterna av de senaste årens höjningar av skatten på tobak och att i nästa steg överväga en sänkning av skatten på tobak. Motionären menar att det är allvarligt om den förda skattepolitiken i fråga om tobak leder till en kraftig ökning av smuggling, illegal handel och organiserad brottslighet.

I motion 2015/16:2061 av Josef Fransson (SD) yrkande 5 anförs att det finns en tydlig samhällsvinst med att hålla nere skatten på snus i förhållande till cigaretter för att ge incitament till att bruka den tobak som är minst skadlig för hälsan. Motionären menar att skatten på snus därför bör sänkas i förhållande till skatten på cigaretter.

I motion 2015/16:2874 av Markus Wiechel och Johnny Skalin (båda SD) yrkande 3 föreslås att effekterna av en skatt på nikotin som komplement till tobaksskatten ska utredas, alternativt en skatt på dessa produkter baserad på deras skadliga inverkan på hälsan.

Utskottets ställningstagande

Beskattningen av tobak innebär en avvägning mellan behovet av att minimera tobakens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Tobaksskatten höjdes senast den 1 januari 2015. Höjningen bedömdes kunna genomföras utan risk för oväntat stora ökningar i den oregistrerade konsumtionen.

Utskottet sympatiserar i och för sig med tanken på att stimulera användare att gå över till mindre hälsovådliga tobaksprodukter. Utskottet är dock tveksamt till ett system där skatten är beroende av tobaksprodukternas relativa skadlighet. Utskottet anser att beskattningen av tobak är väl avvägd och att det därför inte finns anledning att sänka tobaksskatten, ta initiativ till en utvärdering av de senaste skattehöjningarna eller förändra relationen i skattesatserna mellan snus och cigaretter.

I likhet med motionären ser utskottet allvarligt på brottsligheten inom tobaksområdet. I uppdragen till Skatteverket och Tullverket ingår som en viktig fråga att förebygga och bekämpa brottslighet. Tullverket arbetar med att

förbättra den brottsbekämpande verksamheten genom en målmedveten prioritering, styrning, modernisering och effektivisering av verksamheten. Tullverket ska enligt regeringens styrning ge hög prioritet åt att förhindra storskalig och frekvent införsel av alkohol och tobak.

Regeringen gav nyligen Tullverket, Polismyndigheten, Ekobrottsmyndigheten och Skatteverket i uppdrag att kartlägga hur de arbetar med att förhindra illegal hantering av punktskattepliktiga varor samt att utvärdera och redovisa effekterna av de åtgärder de har vidtagit i det operativa arbetet. Utskottet välkomnar uppdraget och menar att det kan bidra till att minska den illegala hanteringen av punktskattepliktiga varor såsom alkohol och tobak.

Utskottet avstyrker därmed samtliga motioner i motsvarande delar.

Flygskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att inte införa en skatt på flygresor.

Bakgrund

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

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

Energiskattedirektivet (2003/96/EG) lägger fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjlig för nationell luftfart och för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om ett bilateralt avtal ingåtts om detta. Flygbränsle för kommersiellt ändamål är i dag undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning.

Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle som används för privat ändamål (bet. 2007/08:SkU28). Enligt regeringens klimatproposition (prop. 2008/09:162) har Sverige och EU inom ramen för ICAO verkat för att åtgärder ska vidtas för att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand. ICAO har hittills inte kunnat enas om att vidta några konkreta åtgärder.

ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter eller handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredjeländer. Europas

42 stater, medlemsstaterna i EU och Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac) reserverade sig mot beslutet.

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

ICAO antog vid sin 38:e session i Montreal i oktober 2013 en resolution om att vid sin nästa session 2016 anta en global marknadsmekanism för att minska utsläppen från flyget. Mekanismen ska gälla från 2020. EU har därefter beslutat att utsläppshandeln bara ska gälla flyg som flyger helt inom EU samtidigt som ICAO försöker förhandla fram ett internationellt avtal till 2016 som träder i kraft 2020.

På sikt ska EU:s utsläppshandel även omfatta andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Kommissionen har aviserat åtgärder för att i ett första skede reglera utsläppen av kväveoxider.

I budgetpropositionen för 2015 gjorde regeringen bedömningen att en utredning bör tillsättas för att utreda hur en skatt på flygresor kan utformas. Regeringen anförde att det under mandatperioden ska undersökas olika metoder för att få flyget att i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader och att en skatt på flygresor bör utredas. Skatten bör uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ för att minska koldioxidutsläpp och ge mindre klimatpåverkan. Detta bör samordnas med EU:s system för handel med utsläppsrätter.

En särskild utredning, Skatt på flygresor (dir. 2015:106), har tillsatts för att analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Syftet är att flygets klimatpåverkan ska minska, vilket kan bidra till att nå miljö-kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Genom en skatt på flygresor kan flyget i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader. Skatten bör uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp och mindre klimatpåverkan. Skatten bör också uppmuntra flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan. Skattens utformning ska samverka med de närings-, transport- och regionalpolitiska målen om bl.a. jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft i alla delar av landet. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2016.

Motionen

I motion 2015/16:1700 av Edward Riedl (M) anfördes att införandet av en flygskatt skulle leda till färre jobb, försvåra för flyget att genomföra sin gröna omställning och försämra tillgängligheten i Sverige. Motionären föreslår därför att en nationell flygskatt inte ska införas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att även flyget i högre utsträckning ska bära sina egna miljö-kostnader. Det var därför ett viktigt steg att flyget 2012 införlivades i EU:s handel med utsläppsrätter, så att flyget möter ett pris på utsläpp av koldioxid. Sverige har även drivit på om ett parallellt styrmedel på EU-nivå också för kväveoxider.

Utskottet anser vidare att det behövs styrmedel för att uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ, som i sin tur leder till minskade koldioxidutsläpp och mindre klimatpåverkan samt för att öka incitamenten för producenterna att ta fram nya miljövänligare alternativ. Utskottet anser dock att riksdagen inte bör föregripa utredningen om utformningen av en skatt på flygresor.

Utskottet avstyrker därmed motionen.

Skatt på handelsgödsel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att inte återinföra en skatt på handelsgödsel och om att införa en läckageskatt för jordbruket.

Jämför reservationerna 10 (SD), 11 (L) och 12 (KD).

Bakgrund

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

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

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

Sverige har ett särskilt undantag från EU:s bestämmelser om gödselmedel som innebär att handelsgödsel med höga kadmiumhalter inte får saluföras i landet. Kemikalieinspektionen har på regeringens uppdrag gjort en förnyad bedömning av riskerna med kadmium för människors hälsa och miljön.

Kemikalieinspektionens slutsats är att det finns behov av att väsentligt sänka det nationella gränsvärdet för kadmium i mineralgödsel (Rapport nr 1/11).

Regeringen ansökte 2012 hos Europeiska kommissionen om att få halvera det svenska gränsvärdet för kadmium. EU-kommissionen har dock avslagit Sveriges begäran eftersom de svenska förhållandena när det gäller vatten, mark och folkhälsa inte ansågs vara så specifika att de tillåter ytterligare undantag från den gemensamma marknaden.

I budgetpropositionen för 2015 aviserade regeringen att en skatt på handelsgödsel bör införas den 1 januari 2016 för att minska övergödning av vattenområden. Den tidigare skatten ska tjäna som utgångspunkt. Innan förslaget kan träda i kraft måste det prövas mot bakgrund av EU:s statsstödsregler.

Riksdagen tillkännagav den 27 mars 2015 att det inte bör införas någon skatt på handelsgödsel (bet. 2014/15:SkU18, rskr. 2014/15:148). Det motive-rades bl.a. med att den tidigare skatten på handelsgödsel inte var effektiv och att ett återinförande av skatt på handelsgödsel är en kostsam åtgärd med liten påverkan på miljön.

I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att den skatt på gödselmedel som avskaffades 2010 inte bör införas. Regeringen anförde att man avser att analysera behovet av andra former av beskattning för att minska spridning av tungmetaller och andra miljöfarliga ämnen i naturen. Vidare är skatten på bekämpningsmedel, som i allt väsentligt varit oförändrad sedan 1984, i behov av en översyn. Regeringen anförde vidare att man anser att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat och att man avser att analysera behovet av andra former av beskattning för att minska spridningen av tungmetaller och andra miljöfarliga ämnen i naturen. I detta sammanhang bör även skatten på bekämpningsmedel ses över. Det bör bl.a. analyseras hur skatternas miljöstyrande effekt kan öka, om skatten är effektiv och om skatten är i behov av ändringar med hänsyn till de förändringar som skett på EU-området sedan skatten infördes. Utskottet delade regeringens bedömning.

Motionerna

I kommittémotion 2015/16:1934 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 11 anfördes att det är belagt att handelsgödselskatten inte har någon inverkan på användningen av handelsgödsel och därmed inte heller någon miljömässig effekt. Dess effekt är i stället sämre konkurrenskraft för svenska lantbrukare, vilket i förlängningen innebär ännu mindre svenskproducerad mat i butiks-hyllorna och färre arbetstillfällen inom livsmedelssektorn. Motionärerna menar därför att skatten på handelsgödsel inte bör återinföras.

I kommittémotion 2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3 anfördes att en särskild skatt på handelsgödsel inte bör införas.

I kommittémotion 2015/16:2784 av Lars Tysklind m.fl. (FP) yrkande 4 anfördes att användningen av handelsgödsel bidrar till övergödning av våra vatten och att det är angeläget att användningen minskar. För att uppnå detta

bör en ny läckageskatt för jordbruket införas. Motionärerna menar att den skatt på handelsgödsel som avskaffades den 1 januari 2010 skulle kunna tjäna som utgångspunkt för en ny miljöstyrande skatt.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har i budgetpropositionen för 2016 gjort bedömningen att den skatt på gödselmedel som avskaffats inte bör återinföras. Regeringen uttalade att man inte har för avsikt att återinföra den skatt på gödselmedel som avskaffades 2010 och att man avser att analysera behovet av andra former av beskattning för att minska spridning av tungmetaller och andra miljöfarliga ämnen i naturen. Mot bakgrund av det ovan anförda ser utskottet inte någon anledning att rikta ett särskilt tillkännagivande till regeringen om att skatten på handelsgödsel inte ska återinföras. Vad gäller frågan om vilka andra former av beskattning som behövs för att minska kadmiumexponeringen och övergödningen av vattenområden bör utskottet inte föregripa regeringens analys.

Utskottet avstyrker därmed de aktuella motionerna.

Skatt på avfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en utredning av möjligheten att sänka skatten på återvunna metallresurser och om en översyn av avfallslagstiftningen.

Bakgrund

Enligt avfallsdirektivet (2008/98/EG) ska alla medlemsländer ha ett avfallsförebyggande program. Det ska innehålla mål och åtgärder för att minska avfallets miljöpåverkan och mängden avfall och farliga ämnen i material och produkter. Målen och åtgärderna ska följas upp för att se hur bra det går att uppfylla och genomföra dem. Prioriterade avfallsområden är textilavfall, matsvinn, elektronik, bygg- och rivningsavfall.

Lagen (1999:673) om skatt på avfall trädde i kraft den 1 januari 2001 och tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2000. Från och med den 1 januari 2015 ska skatt betalas med 500 kronor per ton avfall som förs in till en avfallsanläggning där avfall till en mängd av mer än 50 ton per år slutligt förvaras eller förvaras under längre tid än tre år. Skattskyldig är den som bedriver verksamhet på anläggningen. Avfallsskatt ska inte betalas om avfallet är avsett att inom anläggningen komposteras, rötas, förbrännas eller användas för tillverkning av fast lagringsbart bränsle. Avdrag på skatten får göras för avfall som har förts ut från anläggningen.

Deponiskatten är avsedd att ge en miljöstyrande effekt som skapar ett tryck på att återvinna avfall. Skatten ska ge en minskning av sådant avfall som i nuläget inte kan återvinnas och därför deponeras. Minskningen ska ske genom att uppmuntra utvecklingen av olika former av avfallsbehandling genom bearbetning och val av råmaterial m.m.

Naturvårdsverket har i samråd med Skatteverket gjort en översyn och analys av den miljöstyrande effekten av deponiskatten. Uppdraget redovisades till Miljödepartementet i december 2013 (Redovisning 2013-12-20 NV-00338-13). Naturvårdsverket anför bl.a. att en ökad utvinning av metaller, plast och organiskt avfall från gamla deponier skulle kunna ge stora miljövinster. Naturvårdsverket bedömer inte att det finns anledning att införa speciella regler för deponiutvinning. Deponiutvinning är oftast att se som en integrerad del av efterbehandling av gamla deponier. Samma skatteregler bör därför gälla för avfall från deponiåtervinning som för förorenad jord från övriga efterbehandlingsåtgärder. Skatteverket anför i ett yttrande till Naturvårdsverkets redovisning att rättsläget är oklart och att frågan bör utredas ytterligare.

Naturvårdsverket har i samverkan med Skatteverket fått i uppdrag att fortsätta översynen av deponiskatten och utreda om staten bör stödja återvinning ur nedlagda avfallsanläggningar. Uppdraget redovisades den 29 oktober 2015 i skrivelsen Återvinning ur nedlagda avfallsanläggningar (NV-00308-15). Utredningens slutsatser bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Motionerna

I motion 2015/16:900 av Penilla Gunther (KD) föreslås att möjligheten till lägre skatt på återvunna metallresurser ska utredas. Motionären anför att det finns möjligheter att i än högre grad utvinna metaller från byggnader som rivs, teknisk utrustning som är omodern, skrotupplag, det som läggs på återvinningsstationer och infrastruktur.

I motion 2015/16:1721 av Gunilla Nordgren och Ulf Berg (båda M) föreslås att en översyn av avfallslagstiftningen ska göras för att kunna komplettera den med ytterligare ett undantag där avfall som återdeponeras efter deponiåtervinning ska undantas från avfallsskatt. Genom avfallsskattelagens regler om att avdrag inte medges för tidigare obeskattat avfall som förs ut från en deponi och genom att restavfall som återstår efter återvinning beskattas när det förs tillbaka till deponin motverkas återvinning av äldre deponier.

Likaså i motion 2015/16:1725 av Gunilla Nordgren (M) föreslås att en översyn av avfallslagstiftningen ska göras för att kunna komplettera den med ytterligare ett undantag där avfall som återdeponeras efter deponiåtervinning ska undantas från avfallsskatt. Genom avfallsskattelagens regler om att avdrag inte medges för tidigare obeskattat avfall som förs ut från en deponi och genom att restavfall som återstår efter återvinning beskattas när det förs tillbaka till deponin motverkas återvinning av äldre deponier.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är positivt till en ökad utsortering från gamla deponier av material som kan förbrännas eller återvinnas och konstaterar att skattesystemet inte medverkar till att göra återvinningen lönsam.

Naturvårdsverket har vid sin översyn och analys av deponiskatten som redovisades till Miljödepartementet i december 2013 funnit att det inte finns anledning att införa speciella regler för deponiutvinning och att samma skatte-regler bör gälla för avfall från deponiåtervinning som för förorenad jord från övriga efterbehandlingsåtgärder. Skatteverket anser i ett yttrande till Naturvårdsverkets redovisning att rättsläget är oklart och att frågan bör utredas ytterligare.

Frågan om avfallsskattens utformning i samband med deponiutvinning är aktualiserad i Regeringskansliet genom Naturvårdsverkets fortsatta översyn av deponiskatten. Frågan om en lägre beskattning vid återvinning av metallresurser hänger nära samman med de frågor som kommer att beaktas inom ramen för översynen av deponiskatten. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens beredning.

De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

Lotteriskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att se över travsportens villkor.

Bakgrund

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

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

Den 1 januari 2008 sänktes lotteriskatten från 36 procent till 35 procent av den behållning som återstår sedan de sammanlagda vinster som har betalats ut till vinnarna i lotteriet har räknats av från de sammanlagda insatserna. Detta skedde mot bakgrund av att intäkterna från trav- och galoppporten minskat

under en tid. Genom ändringen återställdes lotteriskatten till nivån före den 1 juli 1997 (bet. 2007/08:SkU17).

En särskild utredning, Omreglering av spelmarknaden, har tillsatts (dir. 2015:95) med uppdrag att lämna förslag till en ny spelreglering. Regleringen ska syfta till att skapa en spelmarknad som präglas av ett högt konsumentskydd, hög säkerhet i spelen och tydliga förutsättningar för att få verka på marknaden. Regleringen ska bygga på ett licenssystem som innebär att alla som agerar på den svenska spelmarknaden ska göra det med behöriga tillstånd, och att aktörer utan tillstånd ska stängas ute. Vid utformningen av den nya regleringen ska förutsättningarna för finansiering av statens verksamhet och allmännyttiga ändamål bevaras i så hög utsträckning som möjligt. Utredaren ska vidare bl.a. beakta den marknadsmässiga och tekniska utvecklingen, folkhälsopolitiska mål samt EU-rätten. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2017.

Motionen

I motion 2015/16:1125 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M) anfördes att det är önskvärt att svensk travsport och hästnäring har långsiktigt goda villkor så att de kan utvecklas samtidigt som både skatteintäkter och arbetstillfällen på landsbygden i anslutning till hästsporten kan växa. Motionärerna menar därför att den svenska travsportens spelvillkor och Sveriges höga totalisatorskatt ska ses över.

Utskottets ställningstagande

Spelutredningen överlämnade i december 2008 betänkandet En framtida spelreglering (SOU 2008:124) till regeringen. I utredarens uppdrag ingick att behandla frågan om en hållbar beskattningsmodell. Utredningens betänkande har remissbehandlats.

I budgetpropositionen för 2015 uttalade regeringen att den för att undvika att åtgärder vidtas som leder utvecklingen åt fel håll vill skaffa sig ytterligare beslutsunderlag om en eventuell större förändring av spelregleringen. I september 2015 tillsattes en utredning med uppdrag att lämna förslag till en ny spelreglering. Regleringen ska syfta till att skapa en spelmarknad som präglas av ett högt konsumentskydd, hög säkerhet i spelen och tydliga förutsättningar för att få verka på marknaden. Utskottet förutsätter att de aktuella frågorna kommer att beaktas inom ramen för den pågående utredningen.

Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa den pågående utredningen och avstyrker därför den aktuella motionen.

Reklamskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att reklamskatten ska avskaffas.

Jämför reservationerna 13 (C) och 14 (KD).

Bakgrund

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

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

I budgetpropositionen för 2009 anförde regeringen att det för närvarande inte fanns förutsättningar för att finansiera ytterligare steg i avskaffandet. Denna inställning vidhölls i budgetpropositionerna för 2010–2014. I september 2013 överlämnade Presstödskommittén sitt betänkande Översyn av det statliga stödet till dagspressen (SOU 2013:66). Enligt kommitténs bedömning bör reklamskatten avskaffas i enlighet med riksdagens tillkännagivande från 2002.

Frågan om ytterligare steg i avskaffandet prövades också i 2015 års budgetberedning. Regeringen ansåg då att den resterande reklamskatten borde avskaffas, men att det inte fanns förutsättningar för finansiering av detta.

Riksdagen tillkännagav i maj 2015 att den stegvisa processen att avskaffa reklamskatten bör genomföras på det sätt som regeringen finner möjligt och lämpligt.

I budgetpropositionen för 2016 anförde regeringen att man avser att ta ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten för bl.a. dagspressen genom att sänka skatten med motsvarande 20 miljoner kronor fr.o.m. 2017 och med ytterligare 20 miljoner kronor fr.o.m. 2019. Regeringen anförde vidare att hur det stegvisa avskaffandet ska utformas behöver analyseras närmare och att man avser att under 2016 återkomma till riksdagen med ett förslag om sänkning av skatten.

Motionerna

I motion 2015/16:1657 av Erik Bengtzboe (M) anförs att en ordning där staten dikterar olika villkor och skattesatser för olika medier inte är förenlig med en demokratisk syn på yttrandefrihet, där valet av medium för marknadsföring inte borde spela någon roll för staten. Motionären menar att reklamskattens utformning därmed blir marknadsstyrande och orättvis och att reklamskatten därför bör avskaffas.

I kommittémotion 2015/16:2258 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) anförs att reklamskatten är en betydande utgift för många ideella föreningar och det tillkommer dessutom arbetstimmar för att hantera administration kring skatten. Motionärerna hänvisar till Idrottsskattekommitténs förslag (SOU 2006:23) och föreslår att reklamskatten tas bort för ideella föreningar.

I kommittémotion 2015/16:3027 av Per Lodenius m.fl. (C) föreslås att reklamskatten, som enbart finns på annonser i tryckta kommersiella medier, ska avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen tillkännagav redan 2002 att reklamskatten borde avskaffas, och regeringen har uttalat att man delar riksdagens uppfattning i frågan. I budgetpropositionen för 2016 har regeringen uttalat att man har för avsikt att ta ytterligare steg i avskaffandet och att man under 2016 avser att återkomma till riksdagen med ett förslag om sänkning av skatten. Utskottet utgår därmed från att frågan om reklamskattens avveckling kommer att hanteras i kommande förslag från regeringen. Något ytterligare uttalande från riksdagen i frågan behövs inte.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

Reservationer

1. Energiskatt, punkt 1 (M)

av Niklas Wykman (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Anette Åkesson (M) och Maria Abrahamsson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2447 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 2 och

avslår motionerna

2015/16:798 av Erik Ottoson (M) yrkande 3,

2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M),

2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M) yrkande 1,

2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M),

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, 19 och 20, alla i denna del,

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 32,

2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) i denna del,

2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) och

2015/16:2936 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Kärnkraften står för ca 40 procent av den svenska elproduktionen. För att fortsatt värna svenska jobb och konkurrenskraftiga elpriser är det viktigt att vi under överskådlig tid inte straffar ut något energislag. Nivån och konstruktionen på skatten på termisk effekt, den s.k. effektskatten på kärnkraft, bör därför ses över. Effektskatten bör i ett första steg sänkas med 14 procent till 2014 års nivå. Det bör vidare tillsättas en utredning i syfte att värna produktionen i de återstående reaktorerna och en utredning för att analysera konkurrenskraften på svensk elmarknad ur ett internationellt perspektiv.

2. Energiskatt, punkt 1 (SD)

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) och
avslår motionerna
2015/16:798 av Erik Ottoson (M) yrkande 3,
2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),
2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M),
2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M) yrkande 1,
2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M),
2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, 19 och 20, alla i denna del,
2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 32,
2015/16:2447 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,
2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) i denna del och
2015/16:2936 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Det ständigt ökande behovet av datalagring kommer till följd av den tekniska utvecklingen, nya konsumtionsmönster och den ökade användningen av molntjänster att kräva alltmer kapacitet. Runt om i världen kommer många nya centraler för lagring av digital information att behöva etableras. Vad gäller etablering av denna typ av verksamhet har Sverige i ett europeiskt perspektiv många konkurrensfördelar. Kallt klimat, god tillgång på utbildad personal och en bra it-infrastruktur med stor kapacitet, solida geologiska förhållanden och en stabil kraftförsörjning gör att Sverige står sig väl i en internationell konkurrens.

Den främsta tröskeln för tillväxt för denna näring i Sverige är energibeskattningen. Energiskatten för verksamhetsutövare med serverhallar som huvudsaklig affärsverksamhet ska därför likställas med den som råder för den energiintensiva industrin, dvs. 0,5 öre/kWh.

3. Energiskatt, punkt 1 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 32 i denna del och

avslår motionerna

2015/16:798 av Erik Ottoson (M) yrkande 3,

2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M),

2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M) yrkande 1,

2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M),

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, 19 och 20, alla i denna del,

2015/16:2447 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,

2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) i denna del,

2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) och

2015/16:2936 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Sverige är ett avlångt land med många goda vindlägen, både till havs och på land. Det är viktigt att kunna transportera el dit den behövs vid rätt tillfälle. Det svenska elnätet behöver därför bli smartare och möjliggöra en effektivare och mer flexibel elanvändning. Det krävs också att Svenska kraftnät och övriga nätägare agerar ansvarsfullt och transparent för att inte mer mark än nödvändigt tas i anspråk. Sverige har också relativt goda förhållanden för solenergi där vårt kyligare klimat gör att solcellerna blir mer effektiva. Sol-, vind- och biokraft kompletterar varandra och utgör en bas i vårt framtida energisystem. Vi anser att förnybar energiproduktion som syftar till att användas för eget bruk ska vara skattebefriad. Rätt väg att gå är att underlätta och främja den fortsatta utbyggnaden av solel.

För att påskynda omställningen till ett förnybart energisystem vill Centerpartiet stimulera den småskaliga elproduktionen genom regel-förenklingar och starkare incitament. Reglerna om momsregistrering för mindre producenter, under vilka förutsättningar el mellan fastigheter får förflyttas och vilka som ska vara berättigade till avdrag för mikroproduktion av egen el bör ses över. Fler bör få nyttja avdraget för mikroproducerad el och avdraget bör göras direkt på fakturan precis som ROT-/RUT-avdraget. För vattenkraften ska ägande- och förfoganderätten förenas med miljökrav samtidigt som den förnybara elproduktionen värnas.

Normen vid beaktandet av statstödreglerna ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. För att det ska vara möjligt att med nationella styrmedel nå de mål som EU enats om måste Sverige ta strid med EU-

kommissionen för att skapa hållbara spelregler. Motionärerna föreslår att beskattningsnormen för att möjliggöra en högre beskattning av fossila bränslen jämfört med förnybara ska ses över. Motionärerna föreslår vidare att subventioner av fossila bränslen ska fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader.

4. Energiskatt, punkt 1 (L)

av Said Abdu (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, 19 och 20, alla i denna del, och

avslår motionerna

2015/16:798 av Erik Ottoson (M) yrkande 3,

2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M),

2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M) yrkande 1,

2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M),

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkandena 15, 16 och 32,

2015/16:2447 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 2,

2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M) i denna del,

2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) och

2015/16:2936 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Att straffa ut svensk kärnkraft genom en höjd effektskatt leder till att kärnkraften blir alltmer olönsam och att kraftbolag planerar för att tidigarelägga nedläggningen av fungerande kärnkraftsreaktorer. Det är slöseri med samhällsekonomiska resurser och påverkar svensk energiförsörjning på lång sikt. Liberalerna säger därmed nej till regeringens höjning av effektskatten på kärnkraft som de facto innebär att den koldioxidfria kärnkraften straffas. För klimatets skull bör effektskatten avskaffas under mandatperioden. Det behövs också en konsekvensanalys av vad stängningar av reaktorer betyder för förlorad baskraft, ökad energiimport och klimatet.

Vi vill rikta fokus på att minska beroendet av fossila energikällor i stället för att straffa koldioxidfri produktion. Målet ska vara en klimatsmart energiproduktion som är stabil i hela landet och året om. Att låta kärnkraft,

vattenkraft, vindkraft och solkraft konkurrera på egna meriter är grunden för en liberal och fungerande energimarknad. Sverige behöver en mer likvärdig beskattning inom energisektorn och en liberalisering av energipolitiken som sätter klimathänsyn, långsiktiga spelregler, och konkurrensneutrala villkor i första rummet.

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Sektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet. Miljöpåverkan från transportsektorn måste minska och åtgärder krävs för att nå det långsiktiga målet om en fossilfri fordonsflotta. Liberalerna vill ha en ekonomisk styrning som sker på ett kostnadseffektivt och långsiktigt sätt. Successivt bör olika former av subventioner för användandet av fossila bränslen fasas ut, t.ex. skattebefrielsen för fossila bränslen i gruvnäringen. Liberalerna föreslår därför ett slopande av nedsättningen av energi- och koldioxidskatt för diesel inom gruvindustrin.

5. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M)

av Niklas Wykman (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Anette Åkesson (M) och Maria Abrahamsson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2601 av Ulf Berg m.fl. (M) yrkande 11 och avslår motionerna

2015/16:2542 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 11 och 12 samt 2015/16:2929 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Sverige är ett avlångt land med stora avstånd. Transporter av olika slag kommer alltid att behövas, men vi behöver bryta transportsektorns fossilberoende och snabbt minska transportsektorns utsläpp. En central del i arbetet med att bryta transportsektorns fossilberoende är att utveckla och öka användningen av hållbara drivmedel. För att skapa möjligheter för fortsatt teknikutveckling på fordonssidan behöver Sverige långsiktiga hållbara lösningar för drivmedel.

Beskattningen av biodrivmedel i Sverige fungerar med ettåriga förlängningar, vilket skapar stor osäkerhet. Inom ramen för EU:s regelverk som ger utrymme för skattefördelar för höginblandade drivmedel skulle regeringen kunna skapa stabilitet i fyra år framöver. Regeringen bör vidare

verka för goda förutsättningar för höginblandade biodrivmedel och särskilt beakta drivmedel med stor klimatnytta.

6. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD)

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:2542 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 11 och 12 samt
avslår motionerna
2015/16:2601 av Ulf Berg m.fl. (M) yrkande 11 och
2015/16:2929 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Det argument som framförs för att tvinga fram användande av biodrivmedel är i huvudsak den klimatnytta dessa bränslen påstås generera. Sverigedemokraterna menar att det är felaktigt, åtminstone när det gäller första generationens biodrivmedel. Uppodling av ny mark, vilket är konsekvensen av ökat användande av dessa bränslen, förändrar markanvändningen på ett sätt som genererar en koldioxidskuld som kommer att ta många årtionden att kompensera för. Samtidigt riskerar ovärderlig orörd natur att försvinna, vilket drabbar världens biologiska mångfald. Vidare ökar alla de problem som är kopplade till jordbruk, såsom övergödning, vattenanvändning och användande av bekämpningsmedel.

Ett annat problem med biodrivmedlen är att många motorfordon inte är konstruerade ens för en låginblandning. Riksrevisionen skriver i sin rapport Mer klimat för pengarna att regeringen inte har samordnat infrastrukturplaneringen med klimatmålen utan sätter förhoppningen till att stora, nu okända tekniksprång ska kunna bidra till utsläppsminskningar. Regeringen har inte samordnat klimatforskningen med klimatmålen för att inrikta forskningen mot att åstadkomma de tekniksprång som skulle behövas. Samtidigt har den senaste IPCC-rapporten (WGIIAR5) lyft fram tydliga konflikter mellan första generationens biodrivmedelsframställning och global livsmedelsförsörjning. En bredare analys över nyttan med biodrivmedlen bör därför genomföras. När det gäller subventionerna av etanol bör de snarast fasas ut.

7. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (SD)

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 4 och avslår motionerna

2015/16:333 av Catharina Bråkenhielm (S),

2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S) yrkande 2,

2015/16:706 av Lotta Finstorp (M),

2015/16:1068 av Betty Malmberg (M),

2015/16:1729 av Edward Riedl (M),

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, båda i denna del, 14, 15, 19 och 20, de båda senare i denna del, och

2015/16:2763 av Lisbeth Sundén Andersson (M).

Ställningstagande

Sverigedemokraterna vill balansera det vi uppfattar som en storstadsfixering genom att i någon mån vrida fokus mot det Sverige som ligger utanför storstäderna. Det kan inte nog betonas att Sverige är en helhet och att vi tror att det som är bra för landsbygden är bra för hela landet. I slutändan kommer vi också att tjäna på att fler lantbruk kommer att kunna vara verksamma i Sverige. En skatt på vägtransporter, en s.k. vägslitageskatt, bör inte införas.

8. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 5 (L)

av Said Abdu (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 14 och 15 samt avslår motionerna

2015/16:333 av Catharina Bråkenhielm (S),

2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S) yrkande 2,

2015/16:706 av Lotta Finstorp (M),

2015/16:1068 av Betty Malmberg (M),

2015/16:1729 av Edward Riedl (M),

2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 4,

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP) yrkandena 6, 9, 19 och 20, alla i denna del, och

2015/16:2763 av Lisbeth Sundén Andersson (M).

Ställningstagande

Fordonsskatt ska betalas för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bl.a. utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. För äldre fordon ska fordonsskatten betalas bl.a. utifrån fordonets vikt. Förearen ska betala och det är rimligt att miljöbilsbonusen utformas som en förhöjd skatt på bilar med negativ klimatpåverkan. Liberalerna föreslår därför en omvänd miljöbilsbonus, som innebär att bilar som enligt gällande regelverk inte skulle vara berättigade till en miljöbilspremie under de första fem åren får en förhöjd fordonsskatt med 2 000 kronor per år.

9. Trängselskatt, punkt 6 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 3 och

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 27 samt avslår motionerna

2015/16:321 av Teres Lindberg (S),

2015/16:783 av Robert Hannah (FP) yrkande 2,

2015/16:906 av Ida Drougge (M),

2015/16:1309 av Jimmy Ståhl (SD),

2015/16:1496 av Caroline Szyber (KD),

2015/16:1612 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1 och 2,

2015/16:2093 av Erik Bengtzboe (M),

2015/16:2096 av Erik Bengtzboe (M),

2015/16:2121 av Erik Bengtzboe (M),

2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 3,

2015/16:2863 av Aron Modig (KD),

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 22 och

2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Trängselavgifter ska vara möjligt att införa kommunalt för att minska trafikbelastningen och utsläpp av luftföroreningar. Intäkterna bör användas till investeringar i orten. Förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter där användningen av intäkterna beslutas lokalt bör därför utredas.

10. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (SD)

av Anna Hagwall (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3 och
avslår motionerna

2015/16:1934 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 11 och

2015/16:2784 av Lars Tysklind m.fl. (FP) yrkande 4.

Ställningstagande

Sverigedemokraterna vill balansera det vi uppfattar som en storstadsfixering genom att i någon mån vrida fokus mot det Sverige som ligger utanför storstäderna. Vi kan inte nog betona att Sverige är en helhet och att vi tror att det som är bra för landsbygden är bra för hela landet. I slutändan kommer vi också att tjäna på att fler lantbruk kommer att kunna vara verksamma i Sverige. Andra partier har tidigare diskuterat en särskild skatt på handelsgödsel. Sverigedemokraterna motsätter sig att skatten införs.

11. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (L)

av Said Abdu (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2784 av Lars Tysklind m.fl. (FP) yrkande 4 och
avslår motionerna

2015/16:1934 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 11 och
2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Användningen av handelsgödsel bidrar till övergödning av våra vatten. Även förekomsten av kadmium i handelsgödsel är ett oroande miljöproblem. Det är därför angeläget att användningen av sådan gödsel minskar. För att uppnå detta bör en ny läckageskatt för jordbruket införas. Den skatt på handelsgödsel som avskaffades den 1 januari 2010 skulle kunna tjäna som en utgångspunkt för en ny miljöstyrande skatt.

12. Skatt på handelsgödsel, punkt 10 (KD)

av Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:1934 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 11 och
avslår motionerna

2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3 och

2015/16:2784 av Lars Tysklind m.fl. (FP) yrkande 4.

Ställningstagande

I budgetpropositionen för 2015 aviserade regeringen att en skatt på handelsgödsel ska införas den 1 januari 2016. Efter att det stod klart att en majoritet i riksdagen motsatte sig detta talar nu regeringen i stället om återinförelse av skatten fr.o.m. 2017. Det är belagt att skatten inte har någon inverkan på användningen av handelsgödsel och därmed inte heller någon miljömässig effekt. Dess effekt är i stället sämre konkurrenskraft för svenska lantbrukare, vilket i förlängningen innebär ännu mindre svenskproducerad mat i butikshyllorna och färre arbetstillfällen inom livsmedelssektorn. Kristdemokraterna kräver därför att regeringen ger ett löfte om att inte återinföra skatten på handelsgödsel.

13. Reklamskatt, punkt 13 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:3027 av Per Lodenius m.fl. (C) yrkande 1 och
avslår motionerna
2015/16:1657 av Erik Bengtzboe (M) och
2015/16:2258 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 17.

Ställningstagande

För att man som medborgare ska kunna ta till vara sina rättigheter behöver man ha tillgång till kunskap. En viktig källa till kunskap om samhället är professionell journalistik. Det krävs snabba åtgärder för att säkra tillgång till en professionell lokaljournalistik. Centerpartiet föreslår därför att reklamskatten, som enbart finns i annonser i tryckta kommersiella medier, avskaffas och att momsen på tryckta och digitala medier ska vara lika.

14. Reklamskatt, punkt 13 (KD)

av Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2015/16:2258 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 17 och
avslår motionerna
2015/16:1657 av Erik Bengtzboe (M) och
2015/16:3027 av Per Lodenius m.fl. (C) yrkande 1.

Ställningstagande

För många ideella föreningar är i dag reklamskatten en betydande utgift. Det tillkommer dessutom arbetstimmar för att hantera administration kring skatten. Idrottsskattekommittén (SOU 2006:23) lämnade förslag om att reklamskatten skulle tas bort för ideella föreningar. Utredningen pekade ut ett viktigt område att arbeta vidare med för att på sikt ta bort reklamskatten som drabbar ideella föreningar.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

2015/16:39 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en depå för tullfria varor och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:321 av Teres Lindberg (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regionerna betydande bestämmanderätt över intäkterna från trängselskatter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:333 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av reglerna för fordonsskatt med syfte att fordonsskatt bör betalas av ägaren till fordonet och att brytningsdag för betalning av fordonsskatt blir samma dag som dagen för ägarbyte, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en avståndsbaserad vägslitageavgift och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:701 av Staffan Danielsson och Per-Ingvar Johnsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en mer konkurrenskraftig beskattning på dieselolja till lantbruket och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:706 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en konsekvensanalys av vägslitageavgiften, även kallad kilometerskatten, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:759 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rättvisa villkor för svenska mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:783 av Robert Hannah (FP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påminnelseavgifterna för trängselskatt i Göteborg är för höga och bör sänkas, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:798 av Erik Ottoson (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att sänka effektskatten på kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:900 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till lägre skatt på återvunna metallresurser och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:906 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1045 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över möjligheten att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygd och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1068 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inte införa en avståndsbaserad kilometerskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1125 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över den svenska travsportens spelvillkor och beskattning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utreda beskattning av elektricitet för elbussar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höjd effektskatt påverkar en sund konkurrens på energimarknaden och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1309 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa trängselskatten i Göteborg snarast och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1496 av Caroline Szyber (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om undantag från trängselskatt för att hämta och lämna vid Ropsten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en genomsynning av den nuvarande lagstiftningen om skatt på energi och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1612 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket så att man innan räkningen för en trängselavgift eller broavgift skickas ut ser till att beloppet uppgår till minst 100 kronor, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för åkerier, bussbolag och andra företag med många fordon i rörelse att få så få fakturor som möjligt, vilket sparar arbete och bokföringskostnader för företaget, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1617 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att sänka dieselskatten för våra svenska åkerier till samma nivå som i övriga EU-länder eller till en ännu lägre nivå för att stärka konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1657 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett avskaffande av reklamskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1677 av Margareta B Kjellin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av att sänka bensin- och dieselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1700 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en nationell flygskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1719 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utvärdera de senaste årens höjningar av skatten på tobak samt att i förlängningen också se över skattenivån och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1721 av Gunilla Nordgren och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av avfallsskattelagen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1725 av Gunilla Nordgren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av avfallsskattelagen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1729 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en vägslitageavgift, även kallad lastbilsskatt eller kilometerskatt, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1934 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skatt på handelsgodsel inte ska återinföras och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2061 av Josef Fransson (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hålla nere skatten på snus i förhållande till cigaretter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skatt på handelsgödsel inte bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på vägtransporter inte bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2093 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nivåerna på förseningsavgifterna för trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2096 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om se över möjligheten att undanta Essingeleden från avgiftsbeläggning fram till dess att Förbifart Stockholm är färdigställd, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2121 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Lidingöregeln så att tillgång till vägnätet även finns för Lidingöborna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för klimatets skull avskaffa effektskatten på kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige behöver en mer likvärdig beskattning inom energisektorn och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fordonsskatt och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en omvänd miljöbilsbonus och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att successivt fasa ut olika former av subventioner för användandet av fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa nedsättningen av energi- och koldioxidskatt för diesel inom gruvindustriell verksamhet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2258 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet för att på sikt ta bort reklamskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter där användningen av intäkterna beslutas lokalt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för fortsatt skattebefrielse på förnybar energi som syftar till att användas för eget bruk och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att öka den småskaliga elproduktionen genom regelförenklingar och starkare incitament och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter där användningen av intäkterna beslutas lokalt, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förändra beskattningsnormen för att möjliggöra en högre beskattning av fossila bränslen jämfört med förnybara och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2447 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda skatten på kärnkraft för att värna produktionen i återstående reaktorer och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruk samt trädgårdsnäringsens energibesättning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2542 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ompröva sin politik för etanol och biodiesel och tillkännager detta för regeringen.

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att subventionerna för etanol snarast bör fasas ut och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2601 av Ulf Berg m.fl. (M):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för goda förutsättningar för höginblandade biodrivmedel och särskilt beakta drivmedel med stor klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2724 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att genomföra EU-förordningen om differentierade skattesatser för lokalproducerad öl, vin och cider enligt motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över hur effekterna, möjligheterna och erfarenheterna är från andra EU-länder som använder denna EU-förordning och att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på implementering i Sverige, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2763 av Lisbeth Sundén Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa infrastrukturavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2784 av Lars Tysklind m.fl. (FP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en läckageskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att energiskatten för verksamhetsutövare där serverhallarna är den huvudsakliga affärsverksamheten ska likställas med den som råder för den energiintensiva industrin och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2863 av Aron Modig (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra trängselskattesystemet på östra Hisingen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2874 av Markus Wiechel och Johnny Skalin (båda SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nikotinskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2929 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga minskad skatt på biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2936 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om effektskatten på kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3027 av Per Lodenius m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur ett avskaffande av reklamskatten kan ske och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör ske avseende påminnelseavgiften för uttag av trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska fräntas skyldigheten att betala trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:39 av Jonas Jacobsson Gjörtlér (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en depå för tullfria varor och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:321 av Teres Lindberg (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regionerna betydande bestämmanderätt över intäkterna från trängselskatter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:333 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av reglerna för fordonsskatt med syfte att fordonsskatt bör betalas av ägaren till fordonet och att brytningsdag för betalning av fordonsskatt blir samma dag som dagen för ägarbyte, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:635 av Olle Thorell m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en avståndsbaserad vägs slitageavgift och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:701 av Staffan Danielsson och Per-Ingvar Johnsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en mer konkurrenskraftig beskattning på dieselolja till lantbruket och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:706 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en konsekvensanalys av vägs slitageavgiften, även kallad kilometerskatten, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:759 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rättvisa villkor för svenska mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:783 av Robert Hannah (FP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påminnelseavgifterna för trängselskatt i Göteborg är för höga och bör sänkas, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:798 av Erik Ottoson (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om att sänka effektskatten på kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:900 av Penilla Gunther (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till lägre skatt på återvunna metallresurser och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:906 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1045 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över möjligheten att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygd och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1068 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inte införa en avståndsbaserad kilometerskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1125 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över den svenska travsportens spelvillkor och beskattning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1138 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1205 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att utreda beskattning av elektricitet för elbussar och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1225 av Jenny Petersson m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höjd effektskatt påverkar en sund konkurrens på energimarknaden och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1309 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa trängselskatten i Göteborg snarast och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1496 av Caroline Szyber (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om undantag från trängselskatt för att hämta och lämna vid Ropsten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1563 av Cecilie Tenfjord-Toftby och Christian Holm Barenfeld (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en genomlysning av den nuvarande lagstiftningen om skatt på energi och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1612 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket så att man innan räkningen för en trängselavgift eller broavgift skickas ut ser till att beloppet uppgår till minst 100 kronor, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för åkerier, bussbolag och andra företag med många fordon i rörelse att få så få fakturor som möjligt, vilket sparar arbete och bokföringskostnader för företaget, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1617 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att sänka dieselskatten för våra svenska åkerier till samma nivå som i övriga EU-länder eller till en ännu lägre nivå för att stärka konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1657 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett avskaffande av reklamskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1677 av Margareta B Kjellin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av att sänka bensin- och dieselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1700 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en nationell flygskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1719 av Johan Hultberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utvärdera de senaste årens höjningar av skatten på tobak samt att i förlängningen också se över skattenivån och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1721 av Gunilla Nordgren och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av avfallsskattelagen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1725 av Gunilla Nordgren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av avfallsskattelagen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1729 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en vägslitageavgift, även kallad lastbilsskatt eller kilometerskatt, och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:1934 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skatt på handelsgödsel inte ska återinföras och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2061 av Josef Fransson (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hålla nere skatten på snus i förhållande till cigaretter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2078 av Anders Forsberg m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skatt på handelsgödsel inte bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på vägtransporter inte bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2093 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nivåerna på förseningsavgifterna för trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2096 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om se över möjligheten att undanta Essingeleden från avgiftsbeläggning fram till dess att Förbifart Stockholm är färdigställd, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2121 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Lidingöregeln så att tillgång till vägnätet även finns för Lidingöborna och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2249 av Jan Björklund m.fl. (FP):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för klimatets skull avskaffa effektskatten på kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige behöver en mer likvärdig beskattning inom energisektorn och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fordonsskatt och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en omvänd miljöbilsbonus och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att successivt fasa ut olika former av subventioner för användandet av fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa nedsättningen av energi- och koldioxidskatt för diesel inom gruvindustriell verksamhet och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2258 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta arbetet för att på sikt ta bort reklamskatten och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2369 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter där användningen av intäkterna beslutas lokalt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2371 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna för fortsatt skattebefrielse på förnybar energi som syftar till att användas för eget bruk och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att öka den småskaliga elproduktionen genom regelförenklingar och starkare incitament och tillkännager detta för regeringen.

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter där användningen av intäkterna beslutas lokalt, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förändra beskattningsnormen för att möjliggöra en högre beskattning av fossila bränslen jämfört med förnybara och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2447 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda skatten på kärnkraft för att värna produktionen i återstående reaktorer och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2474 av Åsa Coenraads och Finn Bengtsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över dieselskatten för arbetsmaskiner i jord- och skogsbruk samt trädgårdsnäringens energibesättning och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2542 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ompröva sin politik för etanol och biodiesel och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att subventionerna för etanol snarast bör fasas ut och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2601 av Ulf Berg m.fl. (M):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för goda förutsättningar för höginblandade biodrivmedel och särskilt beakta drivmedel med stor klimatnytta och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2724 av Cecilia Widegren (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att genomföra EU-förordningen om differentierade skattesatser för lokalproducerad öl, vin och cider enligt motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över hur effekterna, möjligheterna och erfarenheterna är från andra EU-länder som använder denna EU-förordning och att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på implementering i Sverige, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2763 av Lisbeth Sundén Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa infrastrukturavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2784 av Lars Tysklind m.fl. (FP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en läckageskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2848 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att energiskatten för verksamhetsutövare där serverhallarna är den huvudsakliga affärsverksamheten ska likställas med den som råder för den energiintensiva industrin och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2863 av Aron Modig (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förändra trängselskattesystemet på östra Hisingen och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2874 av Markus Wiechel och Johnny Skalin (båda SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en nikotinskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2929 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga minskad skatt på biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:2936 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om effektskatten på kärnkraft och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3027 av Per Lodenius m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur ett avskaffande av reklamskatten kan ske och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3058 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör ske avseende påminnelseavgiften för uttag av trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2015/16:3115 av Markus Wiechel (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska fräntas skyldigheten att betala trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.