

Skatteutskottets betänkande

1998/99:SkU13

Vissa punktskattefrågor



Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett sjuttioal motionsyrkanden huvudsakligen från den allmänna motionstiden 1998. Yrkandena rör energibeskattnig, vägtrafikbeskattnig, alkohol och tobak samt vissa andra punktskattefrågor.

Utskottet föreslår, med anledning av en motion, ett tillkännagivande om förmånligare beskattning av eldrivna fordon. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

Till betänkandet har fogats 23 reservationer (m, v, kd och c) samt ett särskilt yttrande (c).

Motionerna

Motion väckt med anledning av proposition 1997/98:145

1997/98:Jo66 av Eva Eriksson m.fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige i EU skall driva kravet att införa en gemensam koldioxidavgift.

Motion väckt under allmänna motionstiden 1997

1997/98:N219 av Ola Sundell (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om energitorv som biobränsle.

Motioner väckta under allmänna motionstiden 1998

1998/99:Sk306 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

21. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder för skattefrihet för biobaserade drivmedel.

1998/99:Sk607 av Rolf Gunnarsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkt bensinskatt.

1998/99:Sk608 av Kent Olsson och Elizabeth Nyström (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om borttagande av den skattefria försäljningen.

1998/99:Sk621 av Ingvar Eriksson (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om sänkt bensinpris i enlighet med vad som anförts i motionen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om aviserade årliga bensinskattehöjningar.

1998/99:Sk622 av Ronny Olander (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att skapa ett energisystem som ger en kostnadsneutral effekt för naturgasen gentemot andra energikällor, och som möjliggör en utbyggnad till gagn för miljön när man ersätter andra fossila bränslen.

1998/99:Sk624 av Liselotte Wågö (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att snarast sänka den svenska ölskatten.

1998/99:Sk625 av Anna Åkerhielm (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att snarast anpassa den svenska ölskatten till i första hand dansk nivå.

1998/99:Sk638 av Olle Lindström (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om successivt sänkt bensinskatt och sänkt fordonsskatt på dieselbilar.

1998/99:Sk639 av Ola Sundell (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en sänkning av bensinskatten.

1998/99:Sk640 av Per-Samuel Nisser (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bensinskatten.

1998/99:Sk641 av Olle Lindström (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ge privatpersoner rätt att köpa och föra in finsk röd olja för uppvärmningsändamål.

1998/99:Sk642 av Olle Lindström (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att lågbeskattad dieselolja skall tillåtas i motorredskap för industrier och kommersiell verksamhet.

1998/99:Sk643 av Marie Engström m.fl. (v) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att likställa fordonsskatten för äldre och nyare dieselfordon,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lika beskattning av diesel- och bensinfordon,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om höjd skatt på diesel.

1998/99:Sk644 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en stegvis fortsatt anpassning av den svenska ölskatten så att likvärdiga konkurrensvillkor gentemot omvärlden uppnås.

1998/99:Sk645 av Ingvar Eriksson och Jeppe Johnsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om potatisförädlingsindustrin i Sverige.

1998/99:Sk661 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om slopad reklamskatt och höjd mervärdesskatt på dagstidningar till 21 % i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:Sk668 av Matz Hammarström och Kia Andreasson (mp) vari yrkas att riksdagen beslutar om ändring av 14 a § i fordonsskattelagen i enlighet med vad i motionen anförts.

1998/99:Sk669 av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att beskattningen av el i produktionsledet snarast avvecklas.

1998/99:Sk671 av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om produktionsskatter (avsnitt 4.4).

1998/99:Sk692 av Rolf Gunnarsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skattefrihet för bensin som ej betalas av kunden.

1998/99:Sk697 av Urban Ahlin och Carina Ohlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skattereglernas betydelse för omställning av energisystemet och uppbyggande av kraftvärmeproduktion samt fjärrvärme.

1998/99:Sk698 av Erling Wälivaara m.fl. (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om glesbygdsbefolkningens problem med långa pendlingsavstånd och höga drivmedelskatter.

1998/99:Sk699 av Jan-Evert Rådström (m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sänkning av miljödieselskatten till internationell nivå i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:Sk700 av Ola Karlsson och Lars Björkman (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om svenskt jordbruks konkurrenskraft,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beskattning av el och eldningsolja i jordbrukets näringsverksamhet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en anpassning av jordbrukets dieselskatter i näringsverksamheten till nivån i konkurrentländerna,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om handelsgödselskatten.

1998/99:Sk701 av Tuve Skånberg (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att i Skåne göra ett fullskaleförsök med momsbefrielse på biodrivmedel.

1998/99:Sk702 av Kenneth Lantz (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skatterna på miljödiesel,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om harmonisering av fordonsskatten.

1998/99:Sk703 av Agne Hansson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en likvärdig vägtrafikbeskattning av nya dieslbilar i förhållande till äldre dieslbilar och bensindrivna bilar.

1998/99:Sk704 av Inga Berggren m.fl. (m,kd,c,fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att avskaffa reklamskatten.

1998/99:Sk705 av Karin Olsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om båtskatt eller höjd registeravgift för fritidsbåtar.

1998/99:Sk708 av Jarl Lander och Anita Jönsson (s) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om olika typer av vägskatter för busstrafik.

1998/99:Sk713 av Marina Pettersson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att införa en produktionsavgift för svenskproducerade trädgårdsprodukter.

1998/99:Sk724 av Siv Holma och Peter Pedersen m.fl. (v) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en parlamentarisk utredning tillsätts med direktiv att utarbeta förslag på hur differentierad skatt på fordonsbränsle kan tas ut samt på hur differentierad beskattning av bilismen utifrån regionala skillnader kan se ut.

1998/99:Sk725 av Ewa Larsson (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ekonomiska incitament för att främja och påskynda marknadsintroduktionen av s.k. miljöfordon.

1998/99:Sk726 av Agneta Lundberg och Kerstin Kristiansson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skattebefrielse från energiskatt och koldioxidskatt på bränslen som används i viss försöksverksamhet samt miljöklassning av ett sådant bränsle.

1998/99:Sk727 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkt skatt på öl.

1998/99:Sk728 av Per Bill (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att flygplatsbutiker ges möjlighet att fortsätta sälja alkoholhaltiga drycker om än beskattade till resenärer inom EU.

1998/99:Sk729 av Bertil Persson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om punktskatterna och den organiserade brottsligheten.

1998/99:U507 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att arbeta för att en gemensam koldioxidavgift införs.

1998/99:U509 av Holger Gustafsson m.fl. (kd) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att beslut om miniminivåer för miljöavgifter på koldioxid och andra miljöskadliga utsläpp skall kunna fattas med kvalificerad majoritet,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige skall hävda fortsatt undantag för reglerna för införsel av alkoholdrycker från andra medlemsländer.

1998/99:So228 av Ulf Kristersson m.fl. (m) vari yrkas

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regler för införsel av alkohol från annat EU-land.

1998/99:So306 av Thomas Julin m.fl. (mp) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om punktskatterna på alkohol.

1998/99:So461 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om undantaget i EU beträffande införselregler för alkohol.

1998/99:Kr519 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag om slopande av reklam-skatten i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en reformering av den nuvarande drivmedels- och fordonsbeskattningen,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beskattningen av motorcyklar.

1998/99:T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skatter på förnybara bränslen,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en plan för befrielse från koldioxidskatt och energiskatt, samt stöd till produktionsanläggningar för etanol.

1998/99:T229 av Gudrun Schyman m.fl. (v) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fritidsbåtar.

1998/99:T230 av Sven Bergström m.fl. (c) vari yrkas

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fordonsskatten.

1998/99:T629 av Bengt Silfverstrand (s) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om införande av båtavgift/båtskatt.

1998/99:MJ224 av Alf Svensson m.fl. (kd) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inom EU harmonisera avgifter och skatter för jordbruket.

1998/99:MJ241 av Caroline Hagström (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en anpassning av den svenska koldioxidbeskattningen samt att den svenska trädgårdsnäringen också i övrigt ges samma konkurrensvillkor som inom det övriga EU och inom våra viktigaste konkurrentländer.

1998/99:MJ254 av Ingvar Eriksson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om sänkningar av de konkurrenshämmande kostnader som el-, olje- och dieselskatterna utgör i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om mineralgödselskatten.

1998/99:MJ256 av Göte Jonsson m.fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om sänkt skatt för arbetsredskap i enlighet med vad i motionen anförts,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skatten på handelsgödsel.

1998/99:MJ750 av Gudrun Lindvall (mp) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen ser till att också fossilt avfall beläggs med koldioxidskatt som övriga fossila bränslen.

1998/99:MJ778 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen internationellt bör agera för att samtliga subventioner av fossil energi skall upphöra,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen internationellt bör agera för en koldioxidskatt på global nivå,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att regeringen bör verka för att införa en koldioxidskatt på EU-nivå.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att miljöavgifter och miljöskatter i EU alltid skall vara minimiregler och att avgifterna skall hanteras av medlemsländerna,

1998/99: MJ782 av Göte Jonsson m.fl. (m) vari yrkas

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiska styrmedel.

1998/99: N228 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

27. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökad harmonisering av energibeskattningen mellan de nordiska länderna,

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att fiskal energibeskattning endast skall ske i konsumtionsledet,

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koldioxidbeskattning,

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om internalisering av externa kostnader i energipriserna.

Utskottet

Energibeskattning

Utredningar m.m.

Inom Regeringskansliet pågår en översyn av energibeskattningsens framtida utformning. Översynen sker i en interdepartemental arbetsgrupp. Till grund för översynen ligger riksdagens beslut i juni 1997 om energipolitikens inriktning (prop. 1996/97:84, bet. 1996/97:NU12), de betänkanden som avlämnats av Skatteväxlingskommittén (SOU 1997:11) och Alternativbränsleutredningen (SOU 1996:184) samt EU-kommissionens förslag KOM(97) 30 om ett nytt energibeskattningsdirektiv med inriktningen att införa minimiskatter för samtliga energislag, dvs. även el, kol och naturgas. Kommissionens förslag omfattar all form av indirekt beskattning, utom moms. Tanken är inte att det skall införas någon ny skatt genom direktivförslaget. Syftet är att skapa en gemensam ram för beskattningsåtgärder på energiområdet. Samtidigt innebär förslaget en ökad flexibilitet för medlemsstaterna i förhållande till det nuvarande mineraloljedirektivet. Sverige stöder i stort förslaget och verkar för ett snart antagande.

Den övergripande uppgiften för arbetsgruppen inom Regeringskansliet är att göra en i huvudsak lagteknisk översyn som leder till ett ramverk för ett robust och väl fungerande energibeskattningsystem. Ambitionen är att skapa ett enklare och mer överskådligt system med en klarare uppdelning mellan skatternas fiskala och miljöstyrande roller. Skatteväxlingskommittén har i sitt slutbetänkande redovisat en ny energibeskattningsmodell där energiskatten, koldioxidskatten och svavelskatten kompletteras med en trafik- och

miljöskatt. Modellen innebär stora förändringar i förhållande till dagens system och utgör en utgångspunkt för översynen.

Arbetsgruppen kommer att behandla utformningen av beskattningen för industrin, trädgårds- och jordbruksnäringarna samt energiproduktionen inom fjärr- och kraftvärmesektorerna. En fråga som kommer att tas upp är beskattningen av biobränslen. En annan fråga är hur naturgasens miljöfördelar jämfört med olja och kol skall beaktas i energibeskattningen. De samhällsekonomiska konsekvenserna samt möjligheten att genom skattesystemet styra mot de mål som uttalats i den energipolitiska propositionen kommer att analyseras. Det rör sig bl.a. om biobränslenas konkurrenskraft.

I arbetsgruppens översyn ingår även den planerade omläggningen av produktionskatten på kärnkraftsproducerad el till en effektskatt.

Inom Regeringskansliet övervägs för närvarande hur den inledda översynen av energibeskattningen skall fortsätta. Detta kommer, enligt vad utskottet erfar, också att diskuteras i de påbörjade skattesamtalen mellan de politiska partierna.

Kommissionens förslag om ett nytt direktiv om energibeskattnings behandlas fortfarande av rådets arbetsgrupp för finansiella frågor.

En proposition om skatt på avfall är aviserad till mars månad 1999.

Energibeskattnings allmänna inriktning

I *motion N228 av Carl Bildt m.fl. (m)* anförs att koldioxidbeskattningen måste bygga på en europeisk samordning eftersom effekten annars kan bli att produktionen flyttar till andra länder (yrkande 29) och att man bör vara försiktig med att internalisera miljökostnaderna i energipriset eftersom detta kan leda till ett slags statlig prispolitik med ineffektivitet och misshushållning som följd (yrkande 30).

I *motion MJ782 av Göte Jonsson m.fl. (m)* begärs ett tillkännagivande om vad som anförts om ekonomiska styrmedel (yrkande 16). Motionärerna anser att nya ekonomiska styrmedel framför allt bör innefatta skatterabatter i syfte att uppnå en snabbare introduktion av ny teknik och miljövänligare produkter. Som exempel anges det snabba införandet av katalytisk avgasrening som skatterabatten på katalysatorförsedda bilar ledde till.

I *motion U509 av Holger Gustafsson m.fl. (kd)* begärs tillkännagivanden om att Sverige bör verka för att beslut om miniminivåer för miljöavgifter på koldioxid och andra miljöskadliga utsläpp skall kunna fattas med kvalificerad majoritet (yrkande 5). Motionärerna anser till skillnad från regeringen att det i första hand är en miljöfråga och inte en skattefråga. Så länge beslut måste fattas med enhällighet omöjliggörs i praktiken målet om en gemensam miniminivå för avgifter på koldioxid.

I *motionerna Jo66 av Eva Eriksson m.fl. (fp)*, yrkande 4, och *U507 av Lars Leijonborg m.fl. (fp)*, yrkande 8, begärs tillkännagivanden om att Sverige i EU skall verka för att en gemensam koldioxidavgift införs. Vidare anser motionärerna att regeringen hade bort och bör driva frågan om att beslut om miljöskatter inte skall kräva enhällighet i rådet.

I *motion MJ778 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp)* begärs tillkännagivanden om att regeringen internationellt bör agera för en koldioxidskatt på global nivå. Det har visat sig svårt att införa en sådan skatt på en meningsfull nivå nationellt; därför är det av stor vikt att frågan drivs i internationella sammanhang (yrkande 4). Regeringen bör också verka för att en koldioxidskatt införs på EU-nivå. Motionärerna anser dock att miljöavgifter och miljöskatter i EU skall vara minimiregler och avgifterna skall hanteras av medlemsländerna (yrkandena 5 och 6).

I *motion N219 av Ola Sundell (m)* begärs ett tillkännagivande om att torv som energikälla skall jämföras med annan bioenergi när det gäller beskattning och tillämpning av övriga styrmedel. Det är också angeläget att energitorven även fortsättningsvis är undantagen från koldioxidskatt.

I *motion MJ778 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp)* yrkande 3 anförs att fossil energi såsom kol och olja subventioneras globalt med flera miljarder årligen. I Sverige subventioneras förbränning av torv, vilket leder till ökad växthuseffekt och försämrad konkurrenskraft för biobränslen. Motionärerna anser att målet för regeringens internationella agerande bör vara att samtliga subventioner av fossil energi skall upphöra. På det nationella planet bör subventionen av torv avvecklas.

I *motion MJ750 av Gudrun Lindvall (mp)* yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om att fossilt avfall – i likhet med vad som gäller för fossila bränslen – skall beläggas med koldioxidskatt (yrkande 1).

I *motion Sk622 av Ronny Olander (s)* begärs ett tillkännagivande om vad i motionen anförts om att skapa ett energisystem som ger en kostnadsneutral effekt för naturgasen gentemot andra energikällor, och som möjliggör en utbyggnad till gagn för miljön när andra fossila bränslen ersätts. Motionärerna anser att regeringen inom ramen för den pågående översynen av energiskatterna bör ta fasta på de i Sverige uppnådda och redovisade miljöfördelarna med naturgasanvändning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vidhåller sin tidigare inställning att det är viktigt att Sverige håller en fortsatt hög ambitionsnivå när det gäller att begränsa koldioxidutsläppen. Sverige har också tillsammans med några andra länder valt att ligga steget före vid beskattningen av koldioxidutsläpp och tar på detta sätt ett särskilt ansvar för de globala miljöproblem och risker som utsläppen av växthusgaser ger upphov till. Utskottet ser positivt på att regeringen i olika internationella fora på ett aktivt sätt söker förmå andra länder att följa efter och införa motsvarande ekonomiska styrmedel. Detta kan också sägas vara målet med Sveriges agerande på detta område. Om målet uppnås minskar behovet av särskilda regler för den konkurrensutsatta industrin i Sverige.

I likhet med motionärerna anser utskottet att det är ett viktigt svenskt intresse att gemensamma minimiregler för beskattning av energi och koldioxid kan uppnås. Inom EU har Sverige verkat för att minimiskattesatser skall införas också på naturgas och kol och tillsammans med andra länder sökt få till stånd en lösning som innebär att nuvarande mineraloljedirektiv byggs ut till ett energi- och koldioxidskattedirektiv. Dessa ansträngningar har

lett fram till att EU-kommissionen lagt fram förslag till ett nytt direktiv om energibesättning. Förslaget, som för närvarande behandlas i rådet, innebär en större flexibilitet än nuvarande regler vad avser möjligheterna till skattedifferentieringar av bränslen utifrån miljöegenskaper. Även om biobränslena föreslås omfattas av skatteplikt kommer medlemsländerna enligt förslaget att vara fria att tillämpa reducerade skattesatser eller full skattebefrielse. Svårigheterna att nå en överenskommelse som innebär ett åtagande för medlemsländerna att införa en positiv skattesats för alla energi-produkter bör dock som utskottet tidigare påpekat inte underskattas.

Sammanfattningsvis anser utskottet att Sverige aktivt driver frågan om en energi- och koldioxidbesättning i olika internationella forum och samarbetar härvid med likasinnade länder.

Frågan om majoritetsbeslut om miljöstyrande skatter och avgifter bör införas inom EU (ministerrådet) har varit aktuell under förhandlingarna om Amsterdamfördraget. Sverige visade tillsammans med flera andra stater en relativt stor öppenhet när det gäller att diskutera en övergång till kvalificerad majoritet i syfte att förbättra effektiviteten i rådets beslutsfattande men har ansett att undantag bör göras för vissa frågor som ligger nära nationalstaternas kärna, bl.a. skatter. Enligt Amsterdamfördraget gäller fortfarande enhällighet för beslut om skatter. Utskottet har när frågan tidigare behandlats av utskottet ansett att det finns skäl att vidhålla en avvaktande inställning. Fördraget innebär dock att miljöfrågorna fått en ökad tyngd inom EU:s målformuleringar och miljögarantins tillämpning har säkrats genom flera klagö-randen som överensstämmer med de svenska önskemålen. Även formerna för beslut om åtgärder för att uppnå miljömålen har ändrats.

När det gäller naturgas vill utskottet erinra om att i den pågående översynen av energibesättningen, som bl.a. syftar till en ökad miljörelatering av systemet, ingår att behandla frågan hur naturgasens miljöfördelar jämfört med olja och kol skall beaktas i energibesättningen. Även frågan om torv som varit föremål för utredning inom Skatteväxlingskommittén och Riksrevisionsverket ingår i den översyn som pågår inom Regeringskansliet. Statliga subventioner (direkta bidrag, prisreglering, räntesubventioner samt skattereduceringar) kan ge upphov till oönskade bieffekter, som exempelvis snedvridning av konkurrensen eller negativ miljöpåverkan. Det är därför enligt utskottets mening angeläget att subventionerna blir föremål för granskning och, om negativ påverkan kan påvisas, även omprövas. Detta torde också vara en förutsättning för att arbetet med andra ekonomiska styrmedel skall vara framgångsrikt. Regeringen har enligt vad som uttalas i den miljöpolitiska propositionen (prop. 1997/98:145) för avsikt att låta göra en systematisk genomgång av samtliga subventioner inom miljöområdet.

Utskottet anser inte att riksdagen skall föregripa regeringens kommande förslag om skatt på avfall med något uttalande i den riktning som motionären i motion MJ750 önskar.

Med det anförda och med hänvisning till den pågående översynen av energibesättningen avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena. Det skall också nämnas att många av de frågor som aktualiseras i motionerna kommer att tas upp i de skatteöverläggningar mellan regeringen och de politiska partierna som nu inletts.

I motion Sk700 av Ola Karlsson och Lars Björkman (m) anförts att det svenska jordbruket måste få likvärdiga villkor med sina konkurrentländer. Ett konkurrenskraftigt jordbruk är också en förutsättning för att livsmedelssektorn skall kunna utvecklas (yrkande 1). Ett stort problem är de särskilda skatter och avgifter på produktionsmedel som belastar näringsverksamheten. Motionärerna föreslår därför sänkt skatt på eldningsolja som används inom jordbruket och att elskatten slopas (yrkande 2). Vidare begärs ett tillkännagivande om att skatten på handelsgödsel bör avskaffas (yrkande 4). Motionären pekar på att sambandet mellan skatten och kväveläckaget är mycket svagt och den verkliga miljöstyrande effekten är svår att uppskatta. Skatten blir i stället en pålaga som kraftigt försämrar det svenska jordbruket och livsmedelsindustrins konkurrenskraft.

I motion MJ254 av Ingvar Eriksson m.fl. (m) begärs förslag hos regeringen om sänkta skatter för jordbruket (yrkandena 1 och 2). Utöver villkor som är likvärdiga med andra näringsgrenar måste jordbruket också ges villkor som är likvärdiga i förhållande till konkurrentländerna inom EU, anser motionärerna. Det är därför nödvändigt att skatten på diesel, eldningsolja, el och mineralgödsel sänks.

I motion MJ256 av Göte Jonsson m.fl. (m) hemställs om att dieselskatten för arbetsredskap som används inom jord- och skogsbruket skall sänkas med 1:70 kr per liter (yrkande 2). Vidare hemställs om en utredning av skatten på handelsgödsel (yrkande 4). Enligt motionärerna bör det utredas om de senaste årens kraftiga höjningar av skatten på handelsgödsel har haft några positiva effekter när det gäller att minska närsaltläckaget. Även möjligheten att använda andra styrmedel än skatt bör utredas.

I motion Sk645 av Ingvar Eriksson och Jeppe Johnsson (m) begärs ett tillkännagivande av vad i motionen anförts om potatisförädlingsindustrin i Sverige. Motionärerna anser att dieselskatten i ett första steg bör sänkas med 1 700 kr/m³ olja. Vidare bör skatten på mineralgödsel tas bort eller bli föremål för en kraftig sänkning. Om inte de höga och konkurrensnedvidande produktionsmedelsskatterna slopas eller sänks måste industrin kompenseras intill dess att konkurrenterna inom EU har lika förutsättningar.

I motion MJ224 av Alf Svensson m.fl. (kd) yrkande 3 hemställer motionärerna om harmoniserade avgifter och skatter för jordbruket inom EU. Motionärerna anser att Sverige inom EU med kraft bör driva frågan om harmonisering av avgifter och skatter för jordbruksnäringen. För att snabbt komma till rätta med nuvarande olägenheter krävs dock snabba beslut i enlighet med den s.k. Björkska utredningen – En livsmedelsstrategi för Sverige (SOU 1997:167).

Utskottets ställningstagande

En viktig del i den genomgripande översyn av energibeskattningen som pågår inom Regeringskansliet är att analysera utformningen av energibeskattningen för jordbruket.

I betänkandet En livsmedelsstrategi för Sverige (SOU 1997:167) som utredningen om livsmedelssektorns omställning och expansion överlämnade till regeringen i december 1997 finns bl.a. ett energiskatteförslag som kommer att behandlas inom ramen för den pågående översynen av energibeskattningsens framtida utformning. Utredningen föreslår bl.a. att jordbruket i beskattningshänseende får samma villkor som tillverkningsindustrin vad gäller el och eldningsolja. Om övriga EU-länder inom två år inte höjer eller förändrar sina produktionskatter eller avgifter, såsom t.ex. beskattningen av dieselolja och handelsgödsel, bör enligt utredningen de totala svenska produktionskatterna för jordbruket anpassas till beskattningsnivåer som gäller i Sveriges konkurrentländer.

Finansministern har i svar på en skriftlig fråga (1998/99:232) den 20 januari 1999 anfört att jordbrukets energibeskattningsnivåer kan komma att aktualiseras i samband med de överläggningar om skattepolitikens framtida utformning som inletts med samtliga riksdagspartier.

Enligt utskottets mening bör riksdagen inte nu ta något initiativ med anledning av motionsyrkandena utan avvakta resultatet av den pågående översynen och skatteöverläggningarna. Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

Värmeleveranser till industrin

I *motion Sk697 av Urban Ahlin och Carina Ohlsson (s)* begärs ett tillkännagivande om att skattereglerna måste ses över så att dessa utgör ett stöd vid omställningen av energisystemet och uppbyggandet av kraftvärmeproduktion samt fjärrvärme. I dag har många fjärrvärmebolag problem med att få industrin att ansluta sig till fjärrvärmenätet eftersom skattereglerna gynnar oljeuppvärmning i industrin, anför motionärerna.

Tidigare behandling

Riksdagen har under hösten 1997 utvidgat skattenedsättningen för värmeleveranser till industrin så att nedsättning av skatten även erhålls enligt 0,8-procentsregeln. Detta gäller för annat fossilt bränsle än bensin och omärkt olja som förbrukats för framställning av värme för industrin (prop. 1997/98:18, bet. SkU6). Sedan den 1 januari 1998 har således industrin och fjärrvärmeverken samma villkor för sin produktion av värme för industriella ändamål.

När det gäller biobränslen har frågan om en förstärkning av biobränslenas konkurrenskraft sedan den s.k. nioöringen avskaffades den 1 september 1996 föranlett ett tillkännagivande till regeringen om att arbetet med att ta fram en lösning utanför skattesystemet bör påskyndas (bet. 1996/97:SkU16). (Syftet med nioöringen som värmeverken erhöll vid leverans av värme till industrin var bl.a. att öka utrymmet för användningen av de skattebefriade biobränslena i värmeverk.) Detta ansågs särskilt angeläget för att de investeringsbeslut som fattas inte påverkas negativt. Våren 1998 vidhöll utskottet sin inställning att det är viktigt att biobränslenas konkurrenssituation inte försämras inom värmesektorn. Någon form av lösning måste därför utarbetas

för de verk som levererar bränsle till industrin. Utskottet anförde att ett eventuellt stöd till verk som använder bibränslen för framställning av värme till industrin kan behöva underställas kommissionen och att det därför kan vara svårt att lägga fram ett förslag som kan genomföras omedelbart. Utskottet ansåg dock att det var angeläget att regeringen snarast för riksdagen redovisar arbetet med att utforma en sådan lösning. Vad utskottet anförde gavs regeringen till känna (bet. 1997/98:SkU18).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vidhåller sin tidigare inställning om vikten av att bibränslenas konkurrenssituation inom värmesektorn förbättras. Utskottet delar dock uppfattningen inom Regeringskansliet att ett ställningstagande till frågan hur konkurrensproblemen för bibränslena skall lösas och vad som möjligen bör komma i stället för den slopade värmekompensationen (nioöringen) bör anstå till dess att den pågående översynen av energiskatterna har avslutats. Med det anförda avstyrker utskottet motionen.

Industrins och växthusnäringens energiskatt

I *motion N228 av Carl Bildt m.fl. (m)* anfördes att den viktigaste uppgiften på energiskatteområdet är att få till stånd en ökad harmonisering av energibeskattningen mellan de nordiska länderna; i annat fall hotas effektiviteten på den gemensamma, nordiska elmarknaden, vilket leder till samhällsekonomiska kostnader och en ökad miljöpåverkan (yrkande 27). Motionärerna anser att de särskilda produktionsskatterna på vattenkraft och kärnkraft bör slopas. I produktionsledet bör endast miljöstyrande skatter och avgifter användas. Den fiskala energibeskattningen bör enligt motionärerna ske endast i konsumtionsledet (yrkande 28).

I *motion Sk669 av Elizabeth Nyström och Björn Leivik (m)* begär motionärerna ett tillkännagivande om avskaffande av produktionsskatten på el.

I *motion Sk671 av Gudrun Schyman m.fl. (v)* begärs ett tillkännagivande om vad som anförts om produktionsskatter. Motionärerna förespråkar ett aktivt användande av skatt på energi och miljöavgifter för att skapa ett samhälle i ekologisk balans. Beskattningen måste dock utformas på sådant sätt att den inte äventyrar sysselsättningen. Flera produktionsskatter har denna effekt, menar motionärerna. Det bör därför övervägas att i större utsträckning övergå till en renodlad konsumtionsbeskattning. Beskattning av produktion bör endast användas i de fall man önskar att viss produktion skall upphöra eller begränsas (yrkande 9).

I *motion MJ241 av Caroline Hagström (kd)* yrkande 1 yrkas att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till koldioxidbeskattning som ger de svenska växthusodlarna samma produktionsvillkor som deras främsta konkurrenter inom övriga EU. Även i övrigt bör de svenska produktionsskatterna på energi anpassas till europeiska förhållanden.

I den energiskattmodell som tagits fram av Skatteväxlingskommittén redovisas olika metoder för beskattning av industrin som medger att de grundläggande principerna för energibeskattningen upprätthålls samtidigt som industrin ges rimliga arbetsförutsättningar. I princip arbetar man med olika former av reducerad koldioxidskatt för industri, växthusnäring, värmeproduktion och elproduktion i kombination med bidrag för biobränslen respektive kondensel. Skatteväxlingskommitténs betänkande ligger till grund för den pågående översynen av energiskattesystemet.

När det gäller produktionsbeskattningen av el har det anförts att denna ger upphov till problem för den elintensiva industrin så länge förhållandena på elmarknaden är sådana att beskattningen leder till ökade kostnader för elanvändarna. Detta var också anledningen till riksdagens beslut att avskaffa den del av fastighetsskatten på vattenkraftverk som svarade mot den tidigare produktionsskatten (prop. 1997/98:150 s. 175, bet. 1997/98:FiU20). Det skall också tilläggas att det inom ramen för den pågående översynen av hela energibeskattningen prövas i vilken takt beskattningen av el i produktionsledet skall avvecklas. Även den planerade omläggningen av produktionsskatten på kärnkraftsproducerad el till en effektskatt ingår i översynen.

Den 1 juli 1997 fördubblades koldioxidskatten för industrin och växt-husnäringen från 25 % till 50 %. Samtidigt infördes skattelättnader för energiintensiv verksamhet av följande innebörd. Om ett företags koldioxid-skattebelastning överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet medger beskatt-ningsmyndigheten nedsättning av skatten så att den överskjutande skattebe-lastningen inte överstiger 12 % av den generella nivån (0,8-procentsregeln). Den särskilda nedsättningsregeln var ett uttryck för ambitionen att upprät-hålla en hög generell koldioxidbeskattning och samtidigt bibehålla så goda villkor för industrin och växthusnäringen att den internationella konkurrens-kraften inte försvagades (prop. 1996/97:29, bet. 1996/97:FiU1).

Växthusnäringen har under hösten 1997 fått en permanentning av reglerna om nedsättning redan vid inköp av bränslet (prop. 1997/98:18, bet. 1997/98:SkU6). I ärendet har regeringen uttalat att en motsvarande ordning bör kunna införas också för industrins nedsättning enligt 0,8-procentsregeln. Behovet av finansiering gör dock att frågan övervägs ytterligare.

Frågor som rör utformningen av de regler som gäller för industrin och växthusnäringen ingår i den översyn av det framtida energiskattesystemet som pågår inom Regeringskansliet. Utskottet anser att resultatet av detta utredningsarbete liksom de pågående skatteöverläggningarna mellan rege-ringen och de politiska partierna bör avvaktas och avstyrker därför motions-yrkandena.

Finsk, rödmärkt olja för uppvärmning

I motion Sk641 av Olle Lindström (m) begärs ett tillkännagivande om att privatpersoner bör ha rätt att köpa och föra in finsk röd olja för uppvärm-ningsändamål utan att behöva betala både svensk och finsk punktskatt. Dess-utom tas svensk punktskatt ut efter den nivå som gäller för oljor som används

Tidigare behandling

Frågan om införsel av finsk röd uppvärmningsolja har varit föremål för riksdagens behandling vid ett flertal tillfällen. Bl.a. under 1998 behandlades frågan vid tre tillfällen (bet. 1997/98:SkU18, bet. 1997/98:SkU25 och bet. 1998/99:SkU1). I samtliga fall avslogs motionsyrkanden om att ändring av de svenska reglerna. I betänkande 1997/98:SkU25 tillstyrkte utskottet regeringens förslag om att finsk, rödmärkt olja som i Sverige används för uppvärmningsändamål skall beskattas som *eldningsolja* (prop. 1997/98:140). Ändringen trädde i kraft den 1 juli 1998. Med anledning av motionsyrkande om införsel av finsk rödmärkt olja uttalade utskottet bl.a.

När det gäller den svenska beskattningen av olja som köpts i beskattat skick i t.ex. Finland ger cirkulationsdirektivet utrymme för en sådan när det gäller s.k. ovanliga transporter. Härigenom undviks att skatteskillnader mellan länderna leder till att enskilda transporter farliga ämnen i egna tankar, dunkar etc. Enligt utskottets mening finns det skäl att söka undvika denna typ av skattemotiverade transporter. Motionen avstyrktes.

Utskottets ställningstagande

Gemenskapsrätten medger uttryckligen att mineralolja som köpts i beskattat skick i en annan medlemsstat än där förbrukning sker beskattas på nytt i förbrukarlandet om oljan transporteras med ovanliga transportsätt av enskilda individer eller för deras räkning. Denna bestämmelse finns i artikel 9.3 i rådets direktiv 92/12/EEG, det s.k. cirkulationsdirektivet. Med ovanliga transportsätt avses enligt artikeln transport av bränslen på annat sätt än i fordons tankar eller lämpliga reservdunkar liksom transport av flytande eldningsbränsle på annat sätt än med tankar som används vid yrkesmässig handel.

Avsikten med bestämmelsen är att medlemsstaterna skall kunna hindra att privatpersoner för större mängder med bränsle mellan länderna. Enligt utskottets mening är det angeläget att det i gemenskapslagstiftningen finns en sådan möjlighet att komma till rätta med denna typ av transporter.

Sverige har alltsedan inträdet i EU använt sig av den möjlighet som direktivet medger såvitt gäller beskattning av privatimport av mineraloljor. Artikel 9.3 i direktivet ligger till grund för den svenska lagregeln på området (4 kap. 11 § lagen (1994:1776) om skatt på energi).

Bestämmelsen i energiskattelagen, såvitt gäller eldningsolja, innebär att privatpersoner blir skyldiga att betala svensk punktskatt om flytande bränsle som är avsett för uppvärmning förs in till Sverige, antingen direkt av en privatperson eller av någon som agerar på dennes uppdrag (prop. 1995/96:57 s. 44).

Utskottet vidhåller sin tidigare uppfattning att Sverige även fortsättningsvis skall använda sig av den möjlighet som cirkulationsdirektivet ger utrymme för när det gäller att hindra skattemotiverade transporter av farliga

ämnen. Det är angeläget att behålla den svenska skattebasen samt att av säkerhetsskäl söka undvika att enskilda individer transporterar större mängder farliga ämnen i tankar, dunkar etc.

Det har från vissa håll gjorts gällande att den svenska lagstiftningen står i strid med EG-rätten, nämligen att det skall vara möjligt för privatpersoner att för eget bruk föra in t.ex. rödmärkt finsk olja för uppvärmning utan att erlägga svensk punktskatt om transporten sker i tankar, dunkar etc. som uppfyller särskilda säkerhetskrav. Utskottet vill med anledning härav anföra följande.

Vad gäller motorbränsle är det sedvanliga sättet för privatpersoner att transportera sådant bränsle i ett fordons bränsletank eller i reservdunkar. Den som för privat ändamål för in motorbränsle till Sverige från ett annat EU-land i fordonstank eller reservdunk är heller inte skyldig att betala svensk skatt för bränslet. När det gäller flytande bränsle avsett för uppvärmning är det sedvanligt att transporten sker yrkesmässigt (dvs. att transporten ombesörjs av oljeleverantören eller någon som denna anlitat för transporten) och i tankar som används i yrkesmässig handel. Det är däremot inte vanligt att privatpersoner transporterar eldningsolja för eget bruk i tankar och dunkar och särskilt inte i hyrda eller lånade tankfordon. Den som för privat bruk eller för någon privatpersons räkning för in eldningsolja till Sverige från ett annat medlemsland blir således skattskyldig för bränslet i Sverige.

Sammanfattningsvis anser utskottet att någon ändring av de svenska reglerna inte bör ske. Motionen avstyrks.

Vägtrafik

Utredningar m.m.

Trafikbeskattningsutredningen (TBU) gör en översyn av beskattningen som omfattar såväl lätta som tunga fordon (dir. 1996:37). Översynen koncentreras till vad som är den lämpligaste avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonsskatt samt energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö. Utredningens förslag tar sin utgångspunkt i de principöverväganden Kommunikationskommittén lämnat i sitt delbetänkande om beskattning av vägtrafiken (SOU 1996:165).

TBU har i september 1997 lagt fram delbetänkandet *Bilen, miljön och säkerheten* (SOU 1997:126). I betänkandet redovisas överväganden om bl.a. försäljningsskatten och fordonsskatten på motorcyklar, personbilar och tunga fordon. Betänkandet har remissbehandlats i sedvanlig ordning. Tilläggsdirektiv beslutades i januari och oktober månad 1998 (dir. 1998:7 och 1998:92).

Utredningen skall avlämna sitt slutbetänkande den 31 mars 1999.

Beskattning av fordonsbränslen regleras av det s.k. mineraloljedirektivet (rådets direktiv 92/81/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor). Av direktivet följer att vissa minimiskattenivåer måste iaktas vad gäller beskattningen av samtliga fordonsbränslen, dvs. såväl fossila som förnyelsebara drivmedel.

Mineraloljedirektivet ger dock medlemsstaterna möjlighet att medge skattelättnader för bränslen som används i försöksverksamhet inom ramen för pilotprojekt som syftar till att utveckla mer miljövänliga bränslen. Regeringen ger med stöd av energiskattelagens bestämmelser om pilotprojekt (2 kap. 12 § LSE) skattenedsättning för vissa biodrivmedel i enlighet med de riktlinjer som angavs i budgetpropositionen för 1998.

Enligt uppgift avser regeringen att hos kommissionen ansöka om ett undantag enligt mineraloljedirektivet så att Sverige skall ges rätt att generellt ge skattebefrielse eller nedsättning av skatt för biodrivmedel.

Drivmedelsbeskattning

I *motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m)* begärs ett tillkännagivande om en reformering av den nuvarande drivmedels- och fordonsbeskattningen (yrkande 4 delvis). Motionärerna anser att Naturvårdsverkets förslag till införande av miljöklass 1 för bensin med hårdare miljökrav än de i dag gällande miljöklasserna 2 och 3 bör prioriteras och att skatten på sådan bensin skall vara lägre än för annan bensin.

I *motion Sk643 av Marie Engström m.fl. (v)* föreslås ett tillkännagivande om att skatten på diesel skall höjas så att den motsvarar energiskatten på bensin (yrkande 3).

I *motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd)* anføres att regeringen bör återkomma till riksdagen med en plan för befrielse från koldioxidskatt och energiskatt samt för stöd till produktionsanläggningar för etanol (yrkande 14). Vidare framhålls vikten av att skatter och andra pålagor inte utformas så att de hindrar utvecklingen av alternativa bränslen. Staten måste medverka till att stimulera marknaden på detta område (yrkande 12). I *motion Sk701 av Tuve Skånberg (kd)* begärs ett tillkännagivande om att ett fullskaleförsök med skattebefriade biodrivmedel bör genomföras i Skåne.

I *motion Sk306 av Lennart Daléus m.fl. (c)* begärs förslag från regeringen om åtgärder för skattefrihet för biobaserade drivmedel (yrkande 21). För att nå en miljömässigt hållbar utveckling och göra biobränslena konkurrenskraftiga gentemot fossila bränslen är det enligt motionärerna angeläget att miljövänliga biobaserade drivmedel befrias från skatt. Regeringen bör inom EU verka för skattefrihet för biodrivmedel. Olika försöksverksamheter och projekt räcker inte för att utveckla en marknad för sådana bränslen.

I *motion Sk725 av Ewa Larsson (mp)* hemställs om ett tillkännagivande om behovet av ekonomiska incitament för att främja och påskynda marknadsintroduktionen av s.k. miljöfordon. Exempel på olika ekonomiska incitament som enligt motionären bör vidtas är nedsatt fordonsskatt, lägre förmånsbeskattning för miljöfordon och skattebefrielse eller skattereduktion på icke fossila drivmedel.

I *motion Sk726 av Agneta Lundberg och Kerstin Kristiansson (s)* begärs ett tillkännagivande om att bränslen som används i viss försöksverksamhet skall befrias från energi- och koldioxidskatt samt att dieseloljedelen i en blandning av 85 % diesel och 15 % etanol hänförs till miljöklass I. Motionärerna anser att dessa frågor bör ingå som en del i arbetet med en översyn av energiskattesystemet som pågår inom Regeringskansliet.

I ett flertal motioner begärs att bensinskatten skall sänkas.

I *motion Sk607 av Rolf Gunnarsson (m)* begärs ett tillkännagivande om vad som anförts om sänkt bensinskatt. För att leva upp till devisen ”Hela Sverige skall leva” är det enligt motionären helt nödvändigt att bensinskatten sänks. Bilen har stor betydelse och är helt nödvändig för att människor i glesbygd skall kunna leva ett normalt liv och delta i olika aktiviteter samt för att ta sig till från sina arbetsplatser. I *motion Sk621 av Ingvar Eriksson (m)* yrkas att regeringen skall återkomma med förslag om sänkt skatt på bensin med 25 öre per liter (yrkande 1). Vidare anser motionären att beslut om årliga höjningar av bensinskatten inte skall fattas och att detta bör ges regeringen till känna (yrkande 3). I *motion Sk638 av Olle Lindström (m)* begärs tillkännagivande om en successivt sänkt bensinskatt (yrkande delvis). De senaste årens skattehöjningar har drabbat människor i glesbygd särskilt hårt. Bensinskatten bör sänkas med ca två kronor per liter. I *motion Sk639 av Ola Sundell (m)* begärs tillkännagivande om en sänkning av bensinskatten. Enligt motionären slår hög skatt på bensin mot dem i samhället som har det sämst ställt. Den höga skatten har också lett till att ungefär hälften av landets bilägare inte anser sig ha råd att byta till en nyare bil. Till följd härav har Sverige i dag Europas äldsta bilpark. Den höga skattebelastningen på bensin är således kontraproduktiv ur miljösynpunkt, menar motionären. Härutöver skulle en sänkt skatt innebära en förbättrad rörlighet på arbetsmarknaden, underlätta för människor i glesbygd att bo kvar samt stärka konkurrenskraften för Sverige som turistland. Yrkanden om sänkt bensinskatt framförs också i *motion Sk640 av Per-Samuel Nisser (m)*. Motionären framhåller att bilen är ett måste för att vardagen skall fungera för många människor. Bensinskatten bör därför sänkas så att enskilda och familjer har råd att äga och köra bil. En skattesänkning är också angelägen ur miljösynpunkt.

I *motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m)* yrkande 4 delvis anförts att skatten på bensin bör sänkas med 25 öre per liter. Några beslut om fortsatta årliga höjningar av bensinskatten skall inte fattas. Därutöver anser motionärerna att bensinskatten skall vara enhetlig i hela landet.

Utskottets ställningstagande

Trafikbeskattningsutredningen (TBU) gör en översyn av vägtrafikens samlade beskattning. Översynen har koncentrerats till att avse avvägningen mellan försäljningsskatt, fordonsskatt och energi- och koldioxidskatt i syfte att förbättra den samlade styreffekten med avseende på trafiksäkerhet och miljö.

Enligt utskottets mening bör det pågående utredningsarbetet inom TBU som till viss del även har koppling till de energiskatter som är föremål för översyn inom Regeringskansliet avvaktas innan ställning tas till frågor om mer genomgripande förändringar av drivmedelsbeskattningen. Enligt vad utskottet erfarit kommer frågan om drivmedelsbeskattning även att övervägas under de pågående skatteöverläggningarna mellan regeringen och de politiska partierna. Utskottet avstyrker därför de aktuella motionerna om sänkning respektive höjning av skatten på drivmedel.

Vad gäller introduktion och beskattning av biodrivmedel som aktualiseras i ett flertal motioner gör utskottet följande bedömning.

Utskottet anser i likhet med motionärerna att en fortsatt introduktion av biobränslen för fordonsdrift är angelägen. Detta är också regeringens uppfattning. Introduktionen bör dock – som regeringen anfört – av samhällsekonomiska och statsfinansiella skäl ske i den takt som är möjlig och lämplig. Vägverket skall följa uppbyggnaden och vid behov föreslå stimulansåtgärder för att upprätthålla utbyggnadstakten av drivmedel med en låginblandning av biobaserad alkohol eller etrar av alkohol. Vidare bör Vägverket enligt vad som anförts i den trafikpolitiska propositionen verka för att fortsatta satsningar på biobaserade drivmedel genomförs i begränsade fordonsflottor. Regeringen har också gett en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag till ett samverkansprojekt för att främja en regional satsning på biogasproduktion, distribution och lokala fordonsflottor för biogasdrift.

Enligt utskottets mening genomför regeringen en målmedveten satsning på alternativa drivmedel i syfte att säkra ett tillräckligt underlag för en inhemsk produktion.

När det gäller beskattningen av biodrivmedel ser utskottet positivt på att regeringen, i avvaktan på ett nytt och mer tillfredsställande direktiv om energibeskattnings, avser att inom ramen för den s.k. pilotprojektbestämmelsen fortsätta att ge skattenedsättningar för vissa alternativa drivmedel i enlighet med de riktlinjer som angavs i budgetpropositionen för år 1998. Detta innebär fortsatt befrielse från koldioxidskatt för alla biobränslen. Vidare kommer liksom i dag bioetanol för ren etanoldrift, bioetanol för inblandning i bensin och dieselolja samt bioetanol i ETBE för inblandning i bensin vara befriat från energiskatt. Enligt uttalande i den transportpolitiska propositionen bör vidare, inom ramen för vad tillämpningen av pilotprojektdispenser medger, inblandning av upp till 5 % rapsmetylester (RME) och/eller 15 % etanol i dieselolja inte påverka beskattningen av dieseloljan. Detta innebär att dieseloljan i dessa bränsleblandningar med stöd av pilotprojektbestämmelsen skall kunna beskattas enligt miljöklass 1 trots att miljökriterierna härför i energiskattelagen inte är uppfyllda.

Enligt uppgift från Finansdepartementet avser regeringen att hos kommissionen ansöka om ett undantag enligt mineraloljedirektivet så att Sverige skall ges rätt att generellt ge skattebefrielse eller nedsättning av skatt för biodrivmedel.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det saknas anledning för riksdagen att göra något tillkännagivande med anledning av motionerna.

Regional differentiering

I *motion Sk698 av Erling Wälivaara m.fl. (kd)* begärs ett tillkännagivande om vad i motionen anförts om glesbygdsbefolkningens problem med långa pendlingsavstånd och höga drivmedelskostnader. Motionärerna förordar en differentiering av drivmedelsskatten mellan glesbygdslänen och övriga landet. En sänkning av bensinskatten med 2 kronor per liter är enligt motionärerna inte orimligt. Även i *motion Sk724 av Siv Holma och Peter Pedersen m.fl. (v)* tas frågan om differentierad skatt på fordonsbränsle upp.

Motionärerna anser att en parlamentarisk utredning bör tillsättas med uppgift att utarbeta förslag till differentierad skatt på fordonsbränsle som gynnar resande i glesbygd. Utredningen bör också lämna förslag till en differentierad beskattning av bilismen utifrån regionala skillnader.

Utredningar m.m.

Frågan om en regional drivmedelsbeskattning har bl.a. behandlats i Vägtullutredningens (K 1994:03) slutbetänkande Finansieringslösningar för Göteborgs- och Dennisöverenskommelserna (SOU 1995:82). Utredningen konstaterar att energiskatten i huvudsak tas ut när bränslet lämnar de stora oljebolagens depåer och att man måste skapa regler som gör det möjligt att vid beskattningen ta hänsyn till och kontrollera var drivmedlet skall användas. Skatten måste omfatta samtliga drivmedel som levereras inom regionen, även drivmedel som säljs på marinor och till industrin och jordbruket. Vidare måste uppbördsrutinerna ändras och detta ger enligt utredningen ett väsentligt merarbete. För att komma till rätta med skatteundandraganden och fusk och för att motverka att systemet utnyttjas på ett inte avsett sätt krävs att det införs olika former av förbud och sanktioner. Det är enligt vad utredningen redovisar inte omöjligt att kontrollera och övervaka systemet på ett tillfredsställande sätt, men detta förutsätter att berörda myndigheter ges resursförstärkningar. Det är dock enligt utredningen oundvikligt att gränshandel uppkommer och att konkurrensen snedvrids. Utredningen konstaterade sammanfattningsvis att det är enklare att hantera en regional fordonsskatt än en regional bensinskatt och att varken en regional fordonsskatt eller en regional drivmedelsskatt kan generera de medel som krävs för att finansiera Göteborgsöverenskommelsen.

Kommunikationskommittén konstaterar i sitt slutbetänkande att behovet av en variation i skatteuttaget mellan tätort och landsbygd bör lösas genom att drivmedelsskatterna inom vägtrafiken bestäms med hänsyn till effekterna för landsbygdstrafiken och att sedan särskilda styrmedel av lokal karaktär läggs ovanpå den nationella nivån för att klara tätortsproblemen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet är inte berett att tillstyrka den i motionerna föreslagna differentieringen av fordonsbränsle. Sedan 1980 är fordonsskatten för personbilar nedsatt för bilägare i vissa glesbygdskommuner. Nedsättningen uppgår till 384 kr/år. Enligt utskottet bör denna nedsättning bibehållas och uppgå till samma belopp som nu gäller. Detta är också regeringens uppfattning

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar

I motion Sk638 av Olle Lindström (m) begärs ett tillkännagivande om sänkt fordonsskatt på dieseldrivna bilar (yrkande delvis). Motionären anser att den höga skatten på nya dieseldrivna bilar i förhållande till äldre dieseldrivna fordon är negativ ur miljösynpunkt.

I motion Sk643 av Marie Engström m.fl. (v) föreslås ett tillkännagivande om att en enhetlig fordonsskatt införs för dieseldrivna personbilar (yrkande 1). Motionärerna framhåller att nytillverkade dieselbilar är miljövänligare än äldre dieselfordon. Genom att införa en enhetlig skatt kan miljötänkandet öka. Enligt motionärerna finns det varken miljöskäl eller ekonomiska skäl att beskatta personbilar på olika sätt. Dieseldrivna personbilar bör därför beskattas på samma sätt som de bensindrivna personbilarna (yrkande 2).

I motion Sk703 av Agne Hansson (c) anförs att vägtrafikbeskattningen av nya dieselbilar och bensindrivna bilar bör vara likvärdig. Motionären pekar på att vägtrafikskatten för en normalstor ny dieseldriven personbil är drygt tre gånger så hög som motsvarande bensindrivna bil. Detta motverkar enligt motionären en önskvärd utveckling mot ett mer miljövänligt trafiksystem.

I motion T230 av Sven Bergström m.fl. (c) framhålls vikten av att fordonsskatten på dieseldrivna personbilar förändras så att större vikt läggs vid bilens miljöegenskaper. Fordonsskatten för äldre dieseldrivna personbilar bör därför höjas och skatten för nyare fordon sänkas (yrkande 11). Motionärerna anser dock att fördelningspolitiska skäl måste vägas in vid en omfördelning av fordonsskatten för dessa personbilar.

Bakgrund

När kilometerskatten ersattes med dieselskatt medförde hänsynen till den tunga trafikens konkurrensförutsättningar att beskattningen av diesel sattes till en lägre nivå än den som gäller för bensin. För att få en balans när det gäller personbilar genomfördes en femdubbling av fordonsskatten för dieseldrivna personbilar. Eftersom det rörde sig om en kraftig ökning begränsades denna till kommande års modeller. För 1993 och tidigare års modell stannade höjningen vid en fördubbling (prop. 1992/93:124, bet. 1992/93:SkU13). Riksdagens beslut sommaren 1996 att slopa försäljningsskatten för personbilar i stimulanssyfte finansierades med en höjning av fordonsskatten med 50 % den 1 oktober 1996. Denna höjning begränsades dock till 15 % för dieselfordon av årsmodell 1994 och senare (prop. 1995/96:222, bet. 1995/96:FiU15). Genom beslutet har en viss utjämning av fordonsskatten på nya och gamla dieseldrivna personbilar skett.

Fordonsskatten på en ny dieseldriven personbil uppgår i dag till 2 245 kr (900 kg). För en dieseldriven personbil med en årsmodellsbeteckning som är 1993 eller äldre är fordonsskatten dock 1 172 kr. Fordonsskatten för en motsvarande bensindrivna bil är 585 kr.

Utskottets ställningstagande

I sitt yttrande till trafikutskottet över den trafikpolitiska propositionen 1997/98:56 ansåg utskottet i likhet med regeringen att det saknas skäl att tillämpa en efter tjänstevikt differentierad fordonsskatt på personbilar. Skillnaden mellan olika personbilsmodeller när det gäller vägsplitage är obetydlig, och skatten är inte heller utformad med hänsyn till miljö- eller trafik-säkerhet. Utskottet delade också uppfattningen att det då saknades tillräckligt underlag för att förändra fordonsskatterna så att de i första hand tar sikte på

att åstadkomma ett system som främjar ett säkert och ekologiskt hållbart transportsystem. Med hänsyn härtill, och till att fordonsskatterna också till viss del har koppling till de energiskatter som är föremål för översyn, ansåg utskottet i likhet med regeringen att det pågående utredningsarbetet skulle avvaktas innan några förändringar i fordonsskattesystemets grundläggande uppbyggnad gjordes. Även frågan om en utjämning av beskattningen mellan äldre och nyare dieselpersonbilar borde anstå i avvaktan på att utredningsarbetet inom Trafikbeskattningsutredningen slutförts.

Trafikutskottet delade skatteutskottets bedömning vilket godkändes av riksdagen (bet. 1997/98:TU10).

Utskottet vidhåller sin tidigare inställning och avstyrker därmed motionerna.

Elbilar

I motion Sk668 av Matz Hammarström och Kia Andreasson (mp) yrkas att riksdagen skall besluta om en sådan ändring av fordonsskattelagen att elbilar i miljöklass 1 E befrias från fordonsskatt.

Utskottets ställningstagande

Sedan den 1 januari 1995 gäller enligt 14 a § fordonsskattelagen att personbilar och andra lätta fordon i miljöklass 1 är befriade från fordonsskatt under de första fem åren från det att fordonet blir skattepliktigt första gången (prop. 1994/95:55, bet. 1994/95:SkU5). Skälet till att dessa fordon befriades från fordonsskatt var att kompensera fordonen för att försäljningsskatt skulle tas ut som för motsvarande fordon i miljöklass 2, dvs. skattelättnaden som fanns för fordon tillhörigt miljöklass 1 togs bort för att överensstämna med EG:s regler på området.

Fr.o.m. den 1 januari 1997 har försäljningsskatten för personbilar slopats (prop. 1996/97:14, bet. SkU8). Redan den 11 juni 1996 undantogs personbilar i miljöklasserna 1 och 2 från försäljningsskatt (prop. 1995/96:222, bet. FiU15, SkU13y).

Personbilar som drivs med elektricitet (miljöklass 1E) är befriade från försäljningsskatt sedan den 1 januari 1995.

Försäljningsskattebefrielse gäller även för lastbilar och bussar som är inrättade för drift med elektricitet från batterier i fordonet fram till och med den 31 december år 2000 (prop. 1997/98:140, bet. SkU25).

Personbilar som drivs med el är således befriade från försäljningsskatt men inte från fordonsskatt. Bensindrivna personbilar hänförliga till miljöklass 1 är befriade från försäljningsskatt samt fordonsskatt under de fem första åren.

Utskottet kan således konstatera att elbilar har kommit att få en oförmånligare behandling i beskattningshänseende än bensindrivna bilar. Detta kan inte anses förenligt med statsmakternas intentioner att underlätta elbilarnas introduktion på marknaden. Utskottet anser därför, i likhet med motionärerna, att personbilar och andra lätta fordon som drivs med elektricitet bör beskattas på samma sätt som motsvarande fordon i miljöklass 1.

Regeringen bör skyndsamt återkomma till riksdagen med ett förslag härom. Det anförda bör riksdagen med anledning av motion Sk668 som sin mening ge regeringen till känna.

Åkerinäringen, m.m.

I *motion Sk699 av Jan-Evert Rådström (m)* begärs ett tillkännagivande om behovet av att utreda de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sänkt miljödieselskatt till internationell nivå. Motionären anför att svensk miljödiesel har en mycket hög kvalitet i förhållande till våra grannländer inom EU. Att utländska åkare inte använder den svenska dieseln under transporter i Sverige beror på den höga beskattningen. Det är enligt motionären angeläget ur såväl miljö- som konkurrenssynpunkt att frågan om en sänkning av den svenska dieselskatten utreds.

I *motion Sk702 av Kenneth Lantz (kd)* begärs tillkännagivanden om vad i motionen anförts om skatterna på miljödiesel och harmonisering av fordonskatten (yrkandena 1 och 2). Motionären framhåller att kostnadsläget för svensk åkerinäring är högt i jämförelse med flertalet andra europeiska länder. För att förbättra den svenska åkerinäringens konkurrensvillkor bör skatten på svensk miljödiesel sänkas. En sådan åtgärd skulle även bidra till en förbättrad miljö eftersom utländska åkare skulle kunna tanka renare diesel i Sverige i stället för att fylla tankarna med en sämre produkt från ett annat land. Ett annat viktigt steg för att förbättra situationen för den svenska åkerinäringen är att harmonisera fordonsskatten så att samma regler gäller för samtliga åkare som trafikerar Sverige.

I *motion Sk708 av Jarl Lander och Anita Jönsson (båda s)* anförts att utländska bussföretag som kör turister i Sverige har generösare villkor än svenska bussföretag på motsvarande uppdrag i Europa eftersom Sverige varken tar ut vägsatser, vägtrafikavgift eller vägmoms. Motionärerna anser att Sverige bör driva frågan om att införa en form motsvarande den tunga vägtrafikens vinjettsystem för trafik på de större vägarna även för busstrafiken (yrkande 2).

Bakgrund och tidigare behandling

Sverige deltar sedan den 1 januari 1998 i det gemensamma vägavgiftssystem som Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland tidigare infört, det s.k. Eurovinjettsystemet (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7).

Beträffande fordonsskatten på tunga fordon föreslår Trafikbeskattningsutredningen i sitt delbetänkande att denna inte förändras på annat sätt än som följer av det nyligen införda Eurovinjettsystemet (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7). Kommunikationskommitténs förslag om en differentiering av fordonsskatten med hänsyn till användningsområde bör inte genomföras.

Frågan om fordonsskatt och vägavgift för lastbilar behandlades av Riksdagen senast i samband med den trafikpolitiska propositionen (1997/98:56, bet. 1997/98:TU10). Med anledning av propositionen och motionsyrkanden om harmonisering av regler, avgifter och skatter och svensk åkerinäringens konkurrensvillkor gjorde trafikutskottet följande bedömning:

Utskottet konstaterar att regeringen avser att prioritera det arbete som pågår med att ta fram ett nytt direktiv om fordonsskatt, vägtullar och vägavgifter. Enligt skatteutskottets mening har övergången från fordonsskatt till vägavgifter för vissa tunga fordon genomförts för att eliminera ett allvarligt hinder för de svenska åkarnas möjlighet att konkurrera inom Europa. De flesta åkare som använder sitt fordon utanför Sverige slipper nu erlägga vägavgifter i Danmark, Tyskland etc., och detta har uppnåtts utan någon egentlig ökning av det svenska skatteuttaget. Trafikutskottet finner det angeläget att Sverige verkar för en utveckling av vägavgiftssystemet i önskvärd riktning. Detta är också regeringens uppfattning. ---

Vidare hänvisade trafikutskottet till följande uttalande från skatteutskottet med anledning av motionsyrkande om harmoniserade fordonsskatter och marknadspris på diesel.

Skatteutskottet konstaterar att internationaliseringen av transportmarknaden lägger hinder i vägen för en fullt genomförd marginalkostnadsprissättning. Vidare kan transportnäringens internationella konkurrenssituation medföra att avsteg måste göras från en i övrigt motiverad beskattning. Skatteutskottet betonar dock att Sverige vid utformningen av sina regler bör undvika att delta i en skattekonkurrens med andra länder och i stället välja att gå steget före. Som regeringen anför är det samtidigt viktigt att hänsyn tas till de styreffekter som kan uppkomma om prissättningen inom Sverige blir alltför ojämn. --- Trafikutskottet finner inte anledning till annan bedömning än den skatteutskottet redovisat i sitt yttrande.

Riksdagen följde utskottet.

Utskottets ställningstagande

När det gäller drivmedelsbeskattningen har utskottet i det föregående anfört att pågående utredningsarbete bör avvaktas innan ställning tas till frågor om mer genomgripande förändringar av drivmedelsbeskattningen. Även frågor om ändrad fordonsbeskattning för åkerinäringen bör anstå i avvaktan på att arbetet inom Trafikbeskattningsutredningen slutförts. Såvitt utskottet erfarit kommer åkerinäringens situation också att tas upp i de pågående skattesamtalen mellan regeringen och de politiska partierna. Utskottet avstyrker med det anförda motionsyrkandena.

Traktorer och motorredskap

I motion *Sk642 av Olle Lindström (m)* begärs ett tillkännagivande om att jordbruk, skogsbruk, industri och andra kommersiella verksamheter skall tillåtas använda lågbeskattad grön olja i sina motorredskap och andra arbetsfordon. I motion *Sk700 av Ola Karlsson och Lars Björkman (m)* begärs ett tillkännagivande om att jordbrukets dieselskatter bör anpassas till den nivå som gäller i grannländerna (yrkande 3).

Beslut om användning av högbeskattad, miljöklassad dieselolja i jordbruks-traktorer, terminaltraktorer, motorredskap och terrängfordon fattades av riksdagen våren 1995 (prop. 1994/95:203, bet. SkU28).

Enligt utskottets mening medför de ökade miljökraven på motordrivna fordon att det blir allt viktigare att inte vissa kategorier lämnas utanför. Arbetsfordonen hade tidigare av olika skäl inte kommit att omfattas av kravet på användning av miljöklassat drivmedel, och tillfälliga lösningar måste tillgripas för att komma till rätta med detta förhållande. Beslutet våren 1995 att även arbetsfordon skall omfattas av kravet på användning av högbeskattad miljöklassad dieselolja löste dessa problem.

Mot bakgrund av de pågående skatteöverläggningarna mellan regeringen och de politiska partierna anser utskottet att riksdagen inte nu bör göra ett särskilt undantag för denna fordonskategori. Motionerna avstyrks därför.

Motorcyklar

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) begärs ett tillkännagivande om vad som anförts om beskattningen av motorcyklar (yrkande 17). Enligt motionärerna bör nuvarande accis (försäljningsskatt) på motorcyklar på sikt slopas. Vidare framhålls att Trafikbeskattningsutredningens förslag om en femdubblad fordonskatt är orealistisk.

Utredning, m.m.

Trafikbeskattningsutredningen (TBU) har i sitt delbetänkande Bilen, miljön och säkerheten (SOU1997:126) föreslagit att den sedan lång tid gällande beskattningen efter tjänstevikt slopas för lätta fordon och i stället ersätts med en enhetsskatt. Utredningen föreslår att enhetsskattebeloppet för bensindrivna personbilar och motorcyklar bestäms till 1 100 kr per år. Förslaget innebär en kraftig höjning för motorcyklar eftersom fordonskatten för dessa för närvarande uppgår till högst 220 kr per år. Utredningen menar att trafik-säkerhetsskäl gör att det är mycket svårt att motivera lägre fordonskatt på motorcyklar än på personbilar. I den trafikpolitiska propositionen anförde regeringen att den delade utredningens bedömning att det saknas skäl att tillämpa en efter tjänstevikt differentierad fordonskatt på personbilar. Regeringen var dock inte beredd att föreslå någon ändring i fordonskatte-systemets grundläggande uppbyggnad utan ansåg att ytterligare underlag behövdes för att utforma fordonskatterna så att de i första hand tar sikte på att åstadkomma ett system som främjar ett säkert och ekologiskt hållbart transportsystem. Vidare anfördes att fordonskatterna till viss del har koppling till de energiskatter som är föremål för översyn inom Regeringskansliet och att denna översyn borde avvaktas.

Skatteutskottet och trafikutskottet delade denna inställning (bet. 1997/98:TU10, SkU2y). Detta blev också riksdagens beslut.

Utskottet är inte berett att tillstyrka förslaget i motionen om att accisen på motorcyklar skall slopas. När det gäller fordonsskatten vidhåller utskottet sin tidigare inställning om att utredningsarbetet inom TBU bör avvaktas. Motionen avstyrks.

Kundförluster

I *motion Sk692 av Rolf Gunnarsson (m)* begärs ett tillkännagivande om att bensinstationerna skall befrias från skatt för bensin som tankats men som "kunden" inte betalat för.

Före den 1 januari 1995 behövde energiskatt, bensinskatt, koldioxidskatt eller dieselskatt inte redovisas på leveranser som skett med förlust på grund av bristande betalning. Kravet var att det skulle röra sig om en konstaterad förlust, och redovisningsskyldigheten skulle fullgöras om betalning senare skulle inflyta. Frågan om avdrag för kundförluster behandlades av utskottet i samband med behandlingen av proposition 1994/95:54 Ny lag om skatt på energi (bet. 1994/95:SkU4). I propositionen föreslogs bl.a. att reglerna om kundförluster skulle slopas eftersom EG:s regler på området inte gav utrymme för denna typ av skattebefrielse för bränslen. Utskottet delade denna bedömning och anförde även att man inte bör ha en ordning där redovisningsskyldigheten bortfaller vid bristande betalning, eftersom detta innebär en stimulans till ett högre risktagande än annars när det gäller kreditförsäljning. Vidare ansåg utskottet att bränsleskatten kan ses som en avgift för den miljöbelastning som uppkommer vid användning och att denna kostnad inte bortfaller vid en utebliven betalning. Utskottet tillstyrkte propositionen i denna del.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Alkohol och tobak

Alkohol- och tobaksbeskattningen

Motionerna

I *motion Sk729 av Bertil Persson (m)* begärs ett tillkännagivande om punktskatter på alkohol och tobak och den organiserade brottsligheten. Motionären anser att de svenska punktskatterna på cigaretter och alkoholdrycker måste harmoniseras med omvärldens för att man skall få bukt med den omfattande och organiserade illegala handeln med dessa produkter.

I *motion Sk624 av Liselotte Wågö (m)* begärs ett tillkännagivande om behovet av att sänka den svenska ölskatten. För att svenska bryggerier skall kunna överleva och konkurrera på lika villkor med övriga EU-länder, framför allt Danmark, krävs enligt motionären en sänkning av ölskatten med 50 %.

I *motion Sk625 av Anna Åkerhielm (m)* begärs ett tillkännagivande om att anpassa den svenska ölskatten till i första hand dansk nivå. Motionären anför

att en harmonisering av ölskatten behövs för att stoppa den illegala hanteringen av starköl.

I *motion Sk644 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (m)* begärs ett tillkännagivande om att en stegvis fortsatt anpassning av den svenska ölskatten bör genomföras så att likvärdiga konkurrensvillkor gentemot omvärlden uppnås till år 2000.

I *motion Sk727 av Tomas Högström och Catharina Elmsäter-Svärd (m)* begärs ett tillkännagivande om sänkt skatt på öl.

I *motion So306 av Thomas Julin m.fl. (mp)* begärs ett tillkännagivande om vad som anförts om punktskatten på alkoholdrycker (yrkande 10). Innebörden är att sjukvårdskostnader som orsakats av alkoholbruk skall betalas av alkoholkonsumenterna och inte som i dag av alla skattebetalare.

Bakgrund m.m.

I förhandlingarna om medlemskap i EU fick Sverige en treårig övergångsperiod (t.o.m. den 1 januari 1998) under vilken en reducerad skattesats skulle få tillämpas för öl med en alkoholhalt som inte överstiger 3,5 volymprocent. I syfte att förstärka stimulansen för en övergång till alkoholsvaga drycker och motverka den ökande gränshandeln genomfördes dock en omläggning till en enhetlig skatt på öl redan den 1 januari 1997. Samtidigt höjdes alkoholgränsen för nollbeskattat öl från 2,25 volymprocent till den övre gränsen inom EU för tillämpning av reducerade skatter på öl, dvs. 2,8 volymprocent. För att uppnå en oförändrad konsumtionsvolym av ren alkohol höjdes också skatten på sprit med 2 % (prop. 1996/97:1, bet. FiU1).

Den 1 augusti 1998 sänktes styckeskatten på cigaretter från 85 öre till 20 öre. Samtidigt höjdes den del av skatten som är relaterad till detaljhandelspriset från 17,8 % till 39,2 %. För skatten på cigaretter innebär det en sänkning med 14 %. Systemet för automatisk uppräknings av punktskatterna på alkohol och tobak har slopats (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU20). Det skattebelopp som tas ut vid viss privatinförsel respektive import av cigaretter har därefter justerats så att de överensstämmer med gällande cigarett-skatt (prop. 1998/99:18, bet 1998/99:SkU6).

Riksdagen beslöt under våren 1998 att anta regeringens förslag om förbättrad kontroll av vissa punktskattepliktiga varor (prop. 1997/98:100, bet. 1997/98:SkU28). De nya reglerna innebär att tullen fått utökade befogenheter att kontrollera yrkesmässiga vägtransporter av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter. Tullen kan påföra skatt och omhänderta varor medan punktskatteplikten utreds och skatten är obetald. Enligt den nya lagen får en tullmyndighet också undersöka om postförsändelser (kommersiella och privata) från ett annat EU-land innehåller alkohol- eller tobaksvaror. Alkoholdrycker och tobaksvaror som förs in av resande för privat bruk kan omhändertas av tullen, om det finns en påtaglig risk att den skattskyldige inte kommer att betala skatten. Förblir skatten obetald, skall varorna kunna förverkas efter beslut av domstol.

Sverige för sedan en lång tid tillbaka en restriktiv alkoholpolitik som syftar till att minska alkoholens skadeverkningar genom en minskad total konsumtion. Detta sker främst genom en kombination av höga skatter och restriktioner som på olika sätt begränsar tillgängligheten (t.ex. detaljhandelsmonopol, regler för servering, åldersgränser för inköp, begränsning av privatinförsel etc.) samt olika alkoholförebyggande insatser. Som utskottet tidigare anfört finns det inte något skäl att minska ambitionerna med den svenska alkoholpolitiken därför att man inom EU har en annan syn än Sverige på dessa frågor.

Sveriges medlemskap i EU och en ökad internationell rörlighet ställer nya krav på alkoholpolitiken. Bl.a. har förutsättningarna för att använda prisinstrumentet som alkoholpolitiskt medel försvagats i och med EU-inträdet. De förebyggande insatserna har blivit allt viktigare och ambitionsnivån i det alkoholförebyggande arbetet har höjts såväl på nationell som på lokal och regional nivå. Tullens befogenheter att kontrollera ändrades också radikalt i och med medlemskapet. Gränskontrollerna i EU-trafik försvann. Någon utökning av skattekontrollen och skattemyndighetens befogenheter genomfördes inte i samband med EU-inträdet. Situationen ändrades dock den 1 juli 1998 då punktskattekontrollagen trädde i kraft och tullen fick ökade kontrollbefogenheter beträffande yrkesmässig hantering av tobaks- och alkoholvaror, distansförsäljning av sådana varor och kommersiella eller privata postförsändelser som kommer från ett annat EG-land.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är viktigt ur såväl fiskal synpunkt som folkhälsosynpunkt att den illegala införseln av alkohol och tobak hindras, inte minst för att motverka att organiserad brottslighet får sitt fäste i Sverige. Åtgärder har vidtagits och ytterligare arbete pågår för att få bukt med detta problem. Bl.a. har varusmuggningslagen varit föremål för översyn och Punktskatteutredningen (dir. 1997:152) överväger för närvarande om krav på säkerhet för betalning av skatt i samband med transport av obeskattade varor bör utvidgas. Kraven på säkerhet skall täcka samtliga de fall som inte täcks av de krav på säkerhet som finns i EG:s tullagstiftning. Alkoholutredningen har i sitt betänkande (SOU 1998:156) föreslagit att förvärv av olovligt försäld spritdryck, vin eller starköl skall kriminaliseras.

Det kan dock inte uteslutas att utvecklingen mot en ökad internationalisering och rörlighet gör att alkoholpolitiken med tiden kan få ytterligare ändrat innehåll både vad gäller mål och instrument.

Mot bakgrund av det åtgärder som nyligen vidtagits och förbereds är det enligt utskottets mening för närvarande inte lämpligt att genomföra någon av de skattesänkningar som motionärerna förespråkar i syfte att anpassa den svenska prisnivån till vad som gäller inom EU. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna om sänkt skatt på alkoholdrycker.

Krav på att belägga tobak med en extra skatt som specialdestineras till vissa hälso- och sjukvårdsverksamheter har tidigare avstyrkts av utskottet med motiveringen att även denna bör underställas en normal budgetprövning. Utskottet vidhåller sin inställning och avstyrker därmed motion So306 yrkande 10.

I motion So228 yrkande 14 av Ulf Kristersson m.fl. (m) begär motionärerna ett tillkännagivande om att Sverige bör höja gränsen för införsel till 30 liter öl, 10 liter vin och 2 liter sprit den 1 januari 1999, fördubbla mängden den 1 juli 1999 och helt slopa kvoterna den 1 januari år 2000.

I motion U509 av Holger Gustafsson m.fl. (kd) anförs att Sverige bör hävda fortsatt undantag för reglerna om införsel av alkoholdrycker från andra medlemsländer (yrkande 8). Även i motion So461 av Kerstin Heinemann m.fl. (fp) begärs ett tillkännagivande om fortsatt undantag för reglerna om införsel av alkoholdrycker från andra EU-länder (yrkande 6).

Gällande bestämmelser

Enligt EG-reglerna får den som reser mellan EU-länder medföra minst 10 liter sprit, 90 liter vin, 110 liter öl och 800 cigaretter utan att betala skatt i införsellandet om varorna inköpts beskattade i en annan EU-stat och är avsedda för privat konsumtion.

Vid förhandlingarna om medlemskap i EU uppnådde Sverige och Finland ett undantag från EG-reglerna för att kunna behålla strängare införselregler. Danmark har sedan tidigare ett liknande undantag. Med stöd av undantaget har Sverige begränsat den privata införseln som får ske utan att den resande betalar skatt till 1 liter starksprit eller 3 liter starkvin, 5 liter annat vin och 15 liter starköl. I dessa kvoter ingår varor som har beskattats i annat EU-land och varor som har inköpts taxfree under resan.

Enligt rådets direktiv 96/99/EG får Sverige, t.o.m. den 30 juni år 2000, fortsätta att tillämpa de kvantitativa begränsningarna. Den svenska inställningen är att undantaget i fråga om privatinförseln förlängs automatiskt såvida inte ett enigt rådsbeslut om motsatsen fattas. Danmark och Finland har accepterat att tillämpa EG:s införselregler fr.o.m. den 31 december år 2003. Enligt en protokollsanteckning senareläggs Danmarks och Finlands avvecklingsdatum om Sverige vid nästa förhandlingsomgång får en senareläggning av avvecklingen.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening skulle det vara svårt för Sverige att upprätthålla en hög prisnivå på alkoholdrycker utan det svenska undantaget från EG:s regler om införsel. Det är därför som det anförs i motionerna U509 och So461 viktigt att Sverige fortsätter att hävda detta undantag. Detta är också regeringens uppfattning. Något tillkännagivande i saken behövs därför inte. Motionerna avstyrks. Med det anförda avstyrks också yrkandet i motion So228 om ett successivt avskaffande av det svenska undantaget.

Taxfree

I motion Sk608 av Kent Olsson och Elizabeth Nyström (m) hemställs om ett tillkännagivande om att Sverige bör verka för att borttagandet av den skatte-

fria försäljningen vid resor inom EU skall senareläggas. Enligt motionärerna kan en slopad taxfreeförsäljning ge försämrade kommunikationer, ökade transportkostnader och dessutom leda till att transporter via tredjeland gynnas.

I *motion Sk728 av Per Bill (m)* hemställs om ett tillkännagivande om vad i motionen anförts om vikten av att flygplatsbutiker ges möjlighet till fortsatt försäljning av alkoholhaltiga drycker, om än beskattade, till resenärer inom EU.

Gällande bestämmelser, m.m.

Fram till den 1 juli 1999 får medlemsstaterna inom EU skattebefria varor som tillhandahålls i taxfreebutiker och som tas med den resandes personliga bagage vid flyg- eller sjöresa från en medlemsstat till en annan. Detsamma gäller varor som kan köpas ombord på ett flygplan eller ett fartyg i passagerartrafik inom gemenskapen. Befrielsen omfattar dock endast de kvantiteter som kan föras in från tredje land utan att tull skall betalas. Detta undantag upphör automatiskt och skattefri försäljning av varor som tas med i bagaget kan därför inte ske i exportbutiker och ombord på fartyg och luftfartyg efter den 30 juni 1999. En fortsatt möjlighet till skattebefrielse skulle kräva dels ett förslag från kommissionen, dels att medlemsstaterna fattade ett enhälligt beslut med detta innehåll. Kommissionen och flertalet medlemsstater har hittills avvisat tanken på fortsatt skattebefrielse.

Försäljning i taxfreebutiker eller på fartyg och flygplan till resenärer till tredje land kan dock fortgå även efter att den skattefria försäljningen inom EU upphört.

För förbrukning ombord finns inte något krav på att varorna efter den 30 juni 1999 skall vara beskattade. Skattefriheten för konsumtion ombord kan således behållas tills vidare, dvs. till dess att rådet på kommissionens förslag har infört gemenskapsbestämmelser om proviantering.

Sjöfartsverket har gjort en konsekvensutredning för svenska färjelinjer av att den skattefria försäljningen upphör. Kommissionären Mario Monti har under hösten 1997 riktat en uppmaning till de näringsidkare som bedriver taxfreeförsäljning att påbörja sina förberedelser inför ett slopande av denna möjlighet. Frågan har också tagits upp från svensk sida vid ett möte med EU:s transportministerråd i slutet av år 1997.

Regeringen har den 18 december 1997 tillsatt en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av förfarandereglererna för punktskatter m.m. (dir 1997:152). Utredaren skall bl.a. lägga fram förslag till åtgärder för kontroll av proviantering för skattefri försäljning och förbrukning ombord på transportmedel och i det sammanhanget göra en allmän översyn av förordningen (1994:1694) om viss proviantering m.m. samt analysera EG:s regler på taxfreeområdet och bestämmelserna i den nordiska provianteringsöverenskommelsen. Vidare skall utredaren med anledning av att taxfreehandeln i EU-intern trafik skall upphöra den 1 juli 1999 lägga fram förslag till hur försäljningen av beskattade varor ombord på transportmedel skall hanteras skattemässigt. Sistnämnda frågor har redovisats i betänkandet *Beskattning utan*

taxfree (SOU 1998:126). Utredningsarbetet i övrigt skall vara avslutat senast den 1 december 1999.

1998/99:SkU13

Utredningen föreslår bl.a. att en ny lag om exportbutiker skall ersätta motsvarande regler som i dag finns i tullagstiftningen. Enligt förslaget skall regeringen även fortsättningsvis meddela tillstånd som bara kan ges till flygplatshållaren. Försäljningen i exportbutikerna skall endast få ske till resande till tredje land och endast avse obeskattade gemenskapsvaror. Utredningen anser att det ligger i sakens natur att exportbutikerna endast är avsedda för skattefria varor. Om försäljning skulle kunna ske av såväl beskattade som obeskattade varor skulle bl.a. kontrollen försvåras, sägs det.

Utskottets ställningstagande

Som anförts ovan kräver en fortsatt möjlighet till skattebefrielse för varor som tillhandahålls i taxfreebutiker vid viss passagerartrafik inom EU dels ett förslag från kommissionen, dels att medlemsstaterna fattar ett enhälligt beslut med detta innehåll. Vid det informella toppmötet mellan stats- och regeringscheferna i oktober 1998 i Pörtschach gav medlemsländerna, bl.a. Sverige, kommissionen i uppdrag att belysa konsekvenserna av en begränsad förlängning. Kommissionen skall svara senast i början av mars månad. Därefter skall Ekofin ta ställning i frågan. Sverige har alltså redan medverkat till åtgärder som torde ligga i linje med vad som begärs i motion Sk608, men utskottet bör i dag inte uttala sig om vilken ställning regeringen skall inta när kommissionens rapport föreligger. Motion Sk608 avstyrks.

Vad beträffar yrkandet om att flygplatsbutiker skall få sälja beskattade varor till resenärer inom EU anser utskottet i likhet med utredningen att försäljning från flygplatsbutiker endast skall få ske till resande till länder utanför EU och endast avse skattefria varor. Förutom kontrollsvårigheter skulle motionärens förslag också kräva en ändring av alkohollagens bestämmelser om detaljhandelsmonopolet, vilket utskottet inte kan ställa sig bakom.

Utskottet avstyrker motionen.

Övriga punktskatter

Reklamskatt

I motion Sk661 av Bo Lundgren m.fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om slopad reklamskatt och höjd mervärdesskatt på dagstidningar. Motionärerna anför att reklamskatten ger upphov till snedvridningar i sin nuvarande form och att den inte är förenlig med EG-rätten. För att uppnå bättre konkurrensneutralitet mellan dagstidningar och tidskrifter anser motionärerna att mervärdesskatten på dagstidningar bör höjas till 21 %. Även i motion Kr519 av Bo Lundgren m.fl. (m) anføres att reklamskatten bör slopas och att regeringen bör återkomma med förslag härom (yrkande 8).

I motion Sk704 av Inga Berggren m.fl. (m, kd, c, fp) anføres bl.a. att reklamskatten är en extraskatt på information och marknadsföring som gör det svårare och dyrare för företag att sälja. Därtill träffar skatten i sin nuvarande utformning i högre grad mindre företag än större. Motionärerna anser att

Utredning

Enligt 1996 års reklamskatteutredning bör reklamskatten avskaffas (SOU 1997:53 Avskaffa reklamskatten!).

Frågan om reklamskattens överensstämmelse med EG-rätten är föremål för prövning i Regeringsrätten.

Utskottets bedömning

Riksdagen har våren 1998 beslutat att avskaffa reklamskatten på reklamtrycksaker (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU20). Utskottet vill erinra om att skälet till att reklamskatten inte helt slopades i enlighet med vad 1996 års reklamskatteutredning föreslog var finansiella. Utskottet som tillstyrkte förslaget om slopad skatt på reklamtrycksaker men ej annan reklam framhöll i sitt yttrande till finansutskottet att åtgärden kan leda till nya nackdelar för reklam i annan form och försämra konkurrensförhållandena exempelvis för gratistidningar och s.k. annonsblad. Utskottet förutsatte att regeringen noga följer utvecklingen och återkommer till dessa frågor så snart som utvecklingen motiverar detta. Utskottet vidhåller sitt tidigare ställningstagande och avstyrker därför de aktuella motionsyrkandena.

Fritidsbåtar

I *motion T229 av Gudrun Schyman m.fl. (v)* yrkande 8 anförs att en båtskatt bör införas för att finansiera sjösäkerhetsarbetet och kostnaderna för det rörliga friluftslivet.

I *motion T629 yrkande 2 av Bengt Silfverstrand (s)* anförs att regeringen bör lägga fram ett förslag om införande av en båtskatt. Motionären anför att samhällets totala kostnader för sjösäkerhet etc. sammantaget med de stora och obeskattade förmögenhetsvärden som återfinns i fritidsbåtar talar för att en regelrätt båtskatt snarast möjligt bör införas.

I *motion Sk705 av Karin Olsson m.fl. (s)* begärs ett tillkännagivande till regeringen om att skatt på fritidsbåtar eller höjd registeravgift bör införas för fritidsbåtar.

Tidigare behandling

Regeringen uppdrog under år 1995 åt en särskild utredare att närmare belysa vilka kostnader fritidsbåtstrafiken orsakar samhället och överväga hur dessa kostnader skall betalas. Utredaren har i betänkande SOU 1996:170 föreslagit att ett statligt register över fritidsbåtar återinförs. Utredaren har avvisat en särskild båtskatt med hänvisning till att samhällets intäkter från båtlivet enligt utredningens beräkningar vida överstiger kostnaderna.

I budgetpropositionen 1998/99:1 utgiftsområde 22 har regeringen gjort den bedömningen att frågan om hur register för fritidsbåtar bör utformas bör

utredas vidare och avser att återkomma till riksdagen under 1999 med ett konkret förslag.

1998/99:SkU13

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening bör regeringens aviserade förslag avvaktas och utskottet avstyrker därför motionsyrkandena.

En avgift på trädgårdsprodukter

I *motion Sk713 av Marina Pettersson (s)* begärs ett tillkännagivande om att införa en produktionsavgift på svenskproducerade trädgårdsprodukter. Avgiften skall enligt motionären användas för branschens gemensamma insatser, som forskning, teknik- och metodutveckling och säljfrämjande åtgärder.

Tidigare behandling

Utredningen om livsmedelssektorns omställning och expansion har i december 1997 lagt fram betänkandet En livsmedelsstrategi för Sverige (SOU 1997:167). Utredningen redovisar att det i Danmark och Nederländerna finns lagstadgade system för uttag av produktionsavgifter inom trädgårdssektorn och att avgifterna finansierar fonder som används för näringens gemensamma behov. För att trygga den svenska trädgårdsnäringens behov av utvecklingsinsatser föreslår utredningen att staten anvisar 15 miljoner kronor per år under en femårsperiod att användas som en kollektiv resurs för branschens gemensamma utveckling.

Utskottet behandlade ett liknande motionsyrkande senast i betänkande 1997/98:SkU18. Motionen avstyrktes med anledning av att frågan om särskilda fonder för trädgårdsnäringens gemensamma behov och även frågan om hur dessa skall finansieras var aktuell inom Regeringskansliet.

Utskottets ställningstagande

Frågan om särskilda fonder för trädgårdsnäringens gemensamma behov är fortfarande aktuell för överväganden inom Regeringskansliet.

Utskottet vidhåller att regeringens ställningstagande bör avvaktas och är därför inte berett att tillstyrka ett tillkännagivande till regeringen i frågan. Motionen avstyrks.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *energibeskatningens allmänna inriktning* att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk622, 1998/99:U507 yrkande 8, 1998/99:U509 yrkande 5, 1997/98:Jo66 yrkande 4, 1998/99:MJ750 yrkande 1, 1998/99:MJ778 yrkandena 3–6, 1998/99:

res. 1 (m)

res. 2 (kd)

2. beträffande *jordbrukets energiskatt*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk645, 1998/99:Sk700 yrkandena 1, 2 och 4, 1998/99:MJ224 yrkande 3, 1998/99:MJ254 yrkandena 1 och 2 samt 1998/99:MJ256 yrkandena 2 och 4,

res. 3 (m, kd)

res. 4 (c)

3. beträffande *värmeleveranser till industrin*

att riksdagen avslår motion 1998/99:Sk697,

4. beträffande *industrins och växthusnäringens energiskatt*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk669, 1998/99:Sk671 yrkande 9, 1998/99:MJ241 yrkande 1 och 1998/99:N228 yrkandena 27 och 28,

res. 5 (m)

res. 6 (kd)

5. beträffande *finsk rödmärkt olja för uppvärmning*

att riksdagen avslår motion 1998/99:Sk641,

res. 7 (m)

6. beträffande *drivmedelsbeskattning*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk306 yrkande 21, 1998/99:Sk643 yrkande 3, 1998/99:Sk701, 1998/99:Sk725, 1998/99:Sk726, 1998/99:T220 yrkande 4 delvis och 1998/99:T223 yrkandena 12 och 14,

res. 8 (m)

res. 9 (kd)

res. 10 (c)

7. beträffande *sänkning av bensinskatten*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk607, 1998/99:Sk621 yrkandena 1 och 3, 1998/99:Sk638 delvis, 1998/99:Sk639, 1998/99:Sk640 samt 1998/99:T220 yrkande 4 delvis,

res. 11 (m)

8. beträffande *regional differentiering*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk698 och 1998/99:Sk724,

9. beträffande *fordonsskatt på dieseldrivna personbilar*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk638 delvis, 1998/99:Sk643 yrkandena 1 och 2, 1998/99:Sk703 samt 1998/99:T230 yrkande 11,

res. 12 (m)

res. 13 (v)

res. 14 (c)

10. beträffande *elbilar*

att riksdagen med anledning av motion 1998/99:Sk668 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

11. beträffande *åkerinäringen, m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk699, 1998/99:Sk702 och 1998/99:Sk708 yrkande 2,

res. 15 (m, kd)

12. beträffande *traktorer och motorredskap*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk642 och 1998/99:Sk700
yrkande 3,

res. 16 (m)

13. beträffande *motorcyklar*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T220 yrkande 17,

res. 17 (m)

14. beträffande *kundförluster*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Sk692,

15. beträffande *alkohol- och tobaksbeskattningen*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk624, 1998/99:Sk625,
1998/99:Sk644, 1998/99:Sk727, 1998/99:Sk729 och 1998/99:So306
yrkande 10,

res. 18 (m)

16. beträffande *införsel*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:U509 yrkande 8,
1998/99:So228 yrkande 14 och 1998/99:So461 yrkande 6,

res. 19 (m)

res. 20 (kd)

17. beträffande *taxfree*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk608 och 1998/99:Sk728,

res. 21 (m)

18. beträffande *reklamskatt*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk661, 1998/99:Sk704 och
1998/99:Kr519 yrkande 8,

res. 22 (m, kd)

19. beträffande *skatt på fritidsbåtar*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:Sk705, 1998/99:T229
yrkande 8 och 1998/99:T629 yrkande 2,

res. 23 (m) - motiv.

20. beträffande *en avgift på trädgårdsprodukter*
att riksdagen avslår motion 1998/99:Sk713.

Stockholm den 16 februari 1999

På skatteutskottets vägnar

Arne Kjörnsberg

I beslutet har deltagit: Arne Kjörnsberg (s), Lisbeth Staaf-Igelström (s), Per Rosengren (v), Holger Gustafsson (kd), Carl Fredrik Graf (m), Per Erik Granström (s), Carl Erik Hedlund (m), Ulla Wester (s), Lena Sandlin (s), Helena Höij (kd), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Yvonne Ruwaida (mp), Rolf Kenneryd (c), Lars U Granberg (s), Catharina Hagen (m) och Claes Stockhaus (v).

1. Energibeskattningsens allmänna inriktning (mom. 1)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anfört följande:

Klimatfrågan är det största miljöproblemet och en global överlevnadsfråga för mänskligheten. Därför måste Sverige bedriva en offensiv klimatpolitik och fullgöra sina internationella åtaganden på området. Koldioxidbeskattningen kan stödja klimatpolitiken genom att medverka till en begränsning av utsläppen från fossila bränslen. Den förutsätter dock åtminstone en europeisk samordning, eftersom effekten annars blir att produktion flyttar till andra länder. Man bör också vara försiktig med att internalisera miljökostnader i energipriset eftersom man riskerar att hamna i ett slags statlig prispolitik som leder till ineffektivitet och sämre resurshushållning.

Miljöskatter bör ses som ett komplement till miljöpolitiken. En avvägning mellan miljöskatter och andra medel, såsom administrativ reglering, förbudslagstiftning, informationsinsatser etc., måste göras. Miljöskatterna är mest effektiva när de riktas mot miljöproblem som är relativt lätta att åtgärda. Nya ekonomiska styrmedel bör enligt vår mening framför allt innefatta skatterabatter i syfte att uppnå en snabbare introduktion av ny teknik och miljövänligare produkter. Ett gott exempel är det snabba införandet av katalytisk avgasrening som skatterabatten på katalysatorförsedda bilar ledde till.

När det gäller de befintliga energiskatterna finns det utrymme för en omfördelning så att skatterna blir mer utsläppsrelaterade och mindre beroende av energiinnehållet. Skatt på energi bör, i den utsträckning det skall förekomma, tas ut proportionellt mot energiinnehållet. I dag är exempelvis energiskatten lägre på kol än på olja, vilket inte är motiverat.

Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 1 hemställt:

1. beträffande *energibeskattningsens allmänna inriktning* att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99: MJ782 yrkande 16 och 1998/99: N228 yrkandena 29 och 30 samt med avslag på motionerna 1998/99: Sk622, 1998/99: U507 yrkande 8, 1998/99: U509 yrkande 5, 1997/98: Jo66 yrkande 4, 1998/99: MJ750 yrkande 1, 1998/99: MJ778 yrkandena 3–6 och 1997/98: N219 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

2. Energibeskattningsens allmänna inriktning (mom. 1)

Holger Gustafsson (kd) och Helena Höij (kd) har

dels anfört följande:

Enligt vår mening är det angeläget att en gemensam koldioxidskatt införs i EU. Så länge beslut härom måste fattas med enhällighet omöjliggörs i prak-

tiken vårt mål om en gemensam minimiavgift för miljöavgifter på koldioxid och andra skadliga utsläpp liksom målet om att sänkta avgifter på avlönat arbete skall "växlas" mot högre avgifter på miljöförstörande produktion. Trots att fem partier i riksdagen krävt ökad överstatlighet och effektivare beslut när det gäller miljöavgifter har regeringen visat sig ointresserad av att driva frågan med motiveringen att det är fråga om en skatt och därför skall omfattas av samma beslutsregler som övriga skatter, dvs. enhällighet. Vi kristdemokrater anser att det i första hand rör sig om en miljöfråga och inte en skattefråga och därmed bör besluten kunna fattas med kvalificerad majoritet. Regeringen måste nu med kraft verka för att detta skall bli möjligt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 1 hemställt:

1. beträffande *energibeskatningens allmänna inriktning*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:U509 yrkande 5, med anledning av motion 1998/99:U507 yrkande 8 samt med avslag på motionerna 1998/99:Sk622, 1997/98:Jo66 yrkande 4, 1998/99:MJ750 yrkande 1, 1998/99:MJ778 yrkandena 3–6, 1998/99:MJ782 yrkande 16, 1997/98:N219 och 1998/99:N228 yrkandena 29 och 30 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

3. Jordbrukets energiskatt (mom. 2)

Holger Gustafsson (kd), Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Helena Höj (kd), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

Sverige bör inom EU med kraft driva frågan om harmonisering av avgifter och skatter för jordbruksnäringen. I avvaktan härpå måste enligt vår mening det svenska jordbrukets energiskatter sänkas till en nivå som är likvärdig med vad som gäller i våra främsta konkurrentländer. De skatter och avgifter som belastar den svenska råvaruproduktionen har oftast inte sin motsvarighet i konkurrentländerna, varför konkurrensen snedvrids till svenska jordbruksproducenters nackdel. Energiskatter finns också i Danmark men är avdragsgilla i momsberäkningen och utgör därför ingen belastning.

Därutöver måste jordbruket ges villkor som är likvärdiga med andra näringsgrenar. Ett konkurrenskraftigt jordbruk är en förutsättning för att hela livsmedelssektorn skall kunna utvecklas. Livsmedelssektorn har sammantaget stor ekonomisk betydelse och svarar för en stor del av arbetstillfällena i landet. Som det är i dag behandlas lantbrukare som producerar vår mat som privatpersoner när de debiteras skatt på elenergi som används i deras lantbruksföretag. Ett lantbruksföretag som tillverkar sitt eget foder har alltså högre energiskatt vid denna produktion än vad ett fodertillverkningsföretag har. Om tillverkningen sker i fodertillverkningsindustrin påförs ingen elskatt, eftersom industrin är befriad från sådan skatt. Detsamma gäller skatten på eldningsolja. Ett lantbruksföretag får betala högre skatt på olja som används vid torkning av spannmål än vad de företag gör som tar emot och torkar

spannmål. Industrin får nämligen tillämpa de avdrags- och nedsättningsmöjligheter som finns till skillnad från lantbrukaren.

Vidare har de senaste årens höjningar av skatten på handelsgödsel lett till en kraftig försämring av det svenska jordbrukets och livsmedelsnäringens konkurrenskraft. Någon motsvarande skatt finns inte i Danmark och saknas i stort sett också i andra EU-länder.

Det finns också anledning att understryka att det enbart är drygt 1 % av kväveläckaget till Östersjön som kommer från svenskt åkerbruk. Regeringen bör därför låta utreda om skatten på handelsgödsel har haft några positiva effekter när det gäller att minska närsaltläckaget. Visar det sig att skatten inte haft någon sådan effekt bör den avskaffas. I samband härmed bör även möjligheterna att använda andra styrmedel än skatter i syfte att begränsa närsaltläckaget övervägas.

Sammanfattningsvis anser vi att det är hög tid att förslagen från Utredningen om livsmedelssektorns omställning och expansion (den s.k. Björkska utredningen) genomförs. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 2 hemställt:

2. beträffande *jordbrukets energiskatt*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:Sk700 yrkandena 1 och 2, 1998/99:MJ224 yrkande 3, 1998/99:MJ254 yrkande 1 och 1998/99:MJ256 yrkandena 2 och 4 samt med anledning av motionerna 1998/99:Sk645, 1998/99:Sk700 yrkande 4 och 1998/99:MJ254 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

4. Jordbrukets energiskatt (mom. 2)

Rolf Kenneryd (c) har

dels anført följande:

Utredningen om livsmedelssektorns omställning och expansion (den s.k. Björkska utredningen) visar att den svenske bonden tvingas arbeta med betydligt högre kostnader i form av skatter och avgifter än bönder i våra främsta konkurrentländer. Vi inom Centerpartiet anser att de ekonomiska villkoren måste förbättras och att den extra ryggsäck som svenska bönder tvingas bära måste lyftas av. Centerpartiet har i anslutning till höstens budgetbehandling föreslagit att intentionerna i Björks utredning skall fullföljas och föreslår slopad elskatt samt sänkt skatt på eldningsolja för jordbruksföretag i likhet med vad som gäller inom båda områdena för tillverkningsindustrin. Jordbrukarna bör även kompenseras för att de betalar ett högre pris på diesel än kollegerna i konkurrentländerna. Genom Centerpartiets initiativ har frågan om jordbrukets energibeskattnings också aktualiserats i de pågående skattesamtalen mellan regeringen och de politiska partierna.

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

dels vid moment 2 hemställt:

2. beträffande *jordbrukets energiskatt*

att riksdagen med anledning av motionerna 1998/99:Sk700 yrkandena 1 och 2 och 1998/99:MJ254 yrkande 1 samt med avslag på motionerna 1998/99:Sk645, 1998/99:Sk700 yrkande 4, 1998/99:MJ224 yrkande 3, 1998/99:MJ254 yrkande 2 och 1998/99:MJ256 yrkandena 2 och 4 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

5. Industrins och växthusnäringens energiskatt (mom. 4)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

Det är statens uppgift att fastställa ramar och villkor som medför att hushåll och företag ges långsiktigt hållbara spelregler. Enligt vår mening är det angeläget att nya energipolitiska riktlinjer nu skyndsamt antas.

Energibeskattningen måste göras konkurrensneutral. Fiskala skatter bör endast tas ut i konsumtionsledet medan miljöstyrande skatter och avgifter bör användas endast i produktionsledet. De särskilda produktionskatterna på vattenkraft och kärnkraft skall således slopas.

När det gäller produktionskatterna på el har den elintensiva industrin drabbats särskilt hårt, och för dessa företag räcker det inte med den sänkning som genomfördes våren 1998. Produktionskatten på el innebär att dessa företag får allt svårare att klara sig på den internationella marknaden, vilket leder till att nödvändiga långsiktiga investeringar inte genomförs.

En annan viktig uppgift på energiskatteområdet är att få till stånd en ökad harmonisering av energibeskattningen mellan de nordiska länderna. Ökande skillnader och olika beskattningsprinciper hotar effektiviteten på den gemensamma, nordiska elmarknaden. De samlade produktionsresurserna utnyttjas mindre effektivt, vilket i sin tur leder till samhällsekonomiska kostnader och en ökad miljöpåverkan.

Beträffande växthusnäringen anser vi att det är av yttersta vikt att svenska växthusodlare ges samma produktionsvillkor som sin främsta konkurrenter inom EU.

Vad nu anförts bör enligt vår uppfattning riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 4 hemställt:

4. beträffande *industrins och växthusnäringens energiskatt*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:Sk669 och 1998/99:N228 yrkandena 27 och 28, med anledning av motion 1998/99:MJ241 yrkande 1 samt med avslag på motion 1998/99:Sk671 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

Holger Gustafsson (kd) och Helena Höj (kd) har

dels anfört följande:

Genom EU-inträdet har konkurrensen för den svenska växthusodlingen ökat markant. Det sker successivt en reduktion av priser och intäkter som en anpassning till de nivåer som finns inom EU. Det är därför, menar vi, rimligt att de svenska produktionsskatterna på energi också anpassas till europeiska förhållanden. I likhet med vad som anförs i motion MJ241 anser vi att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag till reducerad koldioxid-skatt för växthusnäringen. Det är av yttersta vikt att svenska växthusodlare ges samma produktionsvillkor som sina främsta konkurrenter inom EU. I annat fall är risken stor att näringen på sikt slås ut.

dels vid moment 4 hemställt:

4. beträffande *industrins och växthusnäringens energiskatt* att riksdagen med bifall till motion 1998/99: MJ241 yrkande 1 och med avslag på motionerna 1998/99: Sk669, 1998/99: Sk671 yrkande 9 och 1998/99: N228 yrkandena 27 och 28 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

7. Finsk rödmärkt olja för uppvärmning (mom. 5)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anfört följande:

Genomförandet av den inre marknaden innebär att privatpersoner skall ha möjlighet att köpa och förbruka varor fritt inom EU. Skattereglerna har också anpassats till dessa krav, och den som så önskar kan i dag normalt köpa t.ex. kapitalvaror i ett annat EU-land och föra dem med sig hem utan att detta föranleder någon beskattning. En inre marknad utan gränshinder och med god funktion ökar konkurrensen och ekonomins effektivitet och bidrar till en harmonisering av medlemsländernas skatteregler.

De svenska reglerna uppställer i dag oöverstigligen hinder för de privatpersoner som vill föra in finsk rödmärkt olja för andra ändamål än drift av motordrivna fordon. Den privatperson som vill använda finsk rödmärkt olja för att värma sin villa i Sverige måste i dag betala både finsk och svensk punktskatt.

Dubbelbeskattningen gör att det i praktiken inte är möjligt för privatpersoner att köpa finsk rödmärkt olja och använda den för uppvärmning i Sverige. Den ändring som trädde i kraft den 1 juli 1998 och som innebär att förbrukaren skall få tillbaka mellanskillnaden mellan den högre och den lägre svenska energiskattesatsen medför ingen skillnad härvidlag.

De svenska reglerna på detta område står enligt vår mening i strid med principen om konsumenternas fria tillgång till den gemensamma inre marknaden. På samma sätt som när det gäller andra varor måste det vara möjligt för en person att köpa finsk olja och föra in den till Sverige för eget bruk,

t.ex. för uppvärmning av sin villa. Om det finns prisskillnader som beror på skatten, utgör inte detta ett skäl att förbjuda och hindra den enskilde. I stället måste problemet lösas genom en harmonisering av skattereglerna.

Regeringen bör enligt vår mening snarast återkomma med ett förslag som innebär att det bör bli möjligt för privatpersoner att köpa och föra in finsk, rödmärkt olja för uppvärmningsändamål.

Också företagare får betala dubbel punktskatt på eldningsoljan. Visserligen har de möjlighet att begära återbetalning av den låga finska skatten men detta löser inte problemet med den felaktiga svenska beskattningen. Ett förslag måste därför även ge företagarna rimliga möjligheter att köpa eldningsolja där den är billigast.

Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 5 hemställt:

5. beträffande *finsk rödmärkt olja för uppvärmning*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Sk641 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

8. Drivmedelsbeskattning (mom. 6)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

Den teknikutveckling som pågår i alla biltillverkande länder kommer att resultera i mer energieffektiva fordon. Ett etappmål kan vara en familjebil med en bränsleförbrukning på ca 0,4 liter/mil. Detta uppnår man genom att vidareutveckla och produktionsanpassa material och komponenter. Bilismens miljöpåverkan är heller inte statisk. I takt med att bilparken moderniseras, reduceras miljöpåverkan. I dag sköts ca 60 % av transportarbetet med avgasrenade bilar. Därigenom har också utsläppen minskat betydligt jämfört med när de första beräkningarna rörande bilismens miljökonsekvenser gjordes. Vi anser att det är hög tid att bedömningar avseende de olika transportslagens samhällsekonomiska påverkan görs mot bakgrund av effekterna av ny reningsteknik och av de samhällsekonomiska intäkterna.

Vidare anser vi att Naturvårdverkets förslag till införande av miljöklass 1 för bensin med strängare miljökrav än de i dag gällande miljöklasserna 2 och 3 bör prioriteras och att skatten på sådan bensin skall vara lägre än för annan bensin.

Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 6 hemställt:

6. beträffande *drivmedelsbeskattning*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 4 delvis och med avslag på motionerna 1998/99:Sk306 yrkande 21, 1998/99:Sk643 yrkande 3, 1998/99:Sk701, 1998/99:Sk725, 1998/99:Sk726 och 1998/99:T223 yrkandena 12 och 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

Holger Gustafsson (kd) och Helena Höj (kd) har

dels anfört följande:

Sverige har mycket goda förutsättningar att framställa förnybara drivmedel för fordon. Biodrivmedel har en gynnsam effekt på mängden koldioxidutsläpp, på den inhemska marknaden och på handelsbalansen. Biodrivmedelens goda effekt på miljön och på att skapa arbetstillfällen och en konkurrenskraftig gröda för svenskt jordbruk gör det mycket angeläget att fasa ut fossila bränslen till förmån för förnyelsebara biodrivmedel. Vi anser att en introduktion av biobränslen bör ske både genom låginblandning och genom att utveckla nya motorer som kan drivas med ren alkohol. Låginblandning av största möjliga halt som klaras utan modifieringar i befintliga motorer ger omedelbart en marknad för inhemsk produktion i stor skala. Därigenom skapas också förutsättningar för introduktion av fordon med ren alkoholdrift.

Mot denna bakgrund anser vi att det är viktigt att skatter och andra pålagor inte hindrar utvecklingen av alternativa bränslen utan staten måste medverka till att stimulera marknaden inom detta område.

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

dels vid moment 6 hemställt:

6. beträffande *drivmedelsbeskattning*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T223 yrkande 12 och med avslag på motionerna 1998/99:Sk306 yrkande 21, 1998/99:Sk643 yrkande 3, 1998/99:Sk701, 1998/99:Sk725, 1998/99:Sk726, 1998/99:T220 yrkande 4 delvis och 1998/99:T223 yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

10. Drivmedelsbeskattning (mom. 6)

Rolf Kenneryd (c) har

dels anfört följande:

De skadliga utsläppen från biltrafiken måste reduceras bl.a. genom en övergång från fossila till biobaserade drivmedel. Målet på kort sikt bör vara att introducera biobaserade drivmedel i stor skala i hela landet. Det brådskar därför med åtgärder för att främja den inhemska tillverkningen av bl.a. etanol som bränsle. Förutsättningarna för sådan produktion finns i landet, vilket är positivt för miljön och tillväxten samt skapar åtskilliga arbetstillfällen.

Inom ramen för de s.k. pilotprojekten har regeringen givit skattefrihet för bl.a. etanol. Försöksverksamhet finns även på andra områden, och det är viktigt att denna verksamhet följs upp så att den kan tillåtas av EG-kommisionen.

För att nå en miljömässigt hållbar utveckling och göra biobränslena konkurrenskraftiga gentemot fossila bränslen är det angeläget att regeringen ger skattebefrielse för miljövänliga, biobaserade drivmedel. Inom EU bör Sverige vara pådrivande och verka för en möjlighet till generell skattefrihet

för biobaserade drivmedel. Olika försöksverksamheter och projekt räcker inte för att utveckla en marknad för sådana bränslen.

1998/99:SkU13

Vad som här anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 6 hemställt:

6. beträffande *drivmedelsbeskattning*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Sk306 yrkande 21 och med avslag på motionerna 1998/99:Sk643 yrkande 3, 1998/99:Sk701, 1998/99:Sk725, 1998/99:Sk726, 1998/99:T220 yrkande 4 delvis och 1998/99:T223 yrkandena 12 och 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

11. Sänkning av bensinskatten (mom. 7)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

För enskilda människors välfärd är goda kommunikationer avgörande. Goda kommunikationer underlättar arbetspendling och är ett väsentligt inslag för en god livskvalitet och ökar möjligheterna att kombinera en god boendemiljö med en bred arbetsmarknad. Utan bilen skulle många människor varken ha fungerande arbetsliv eller socialt liv. Särskilt viktig är bilen för boende i glesbygd, barnfamiljer och för dem som har ett aktivt fritidsliv. Transporternas betydelse för en bredare arbetsmarknad och minskad arbetslöshet är kraftigt underskattad. Regeringen har i den trafikpolitiska propositionen anført att Trafikbeskattningsutredningen (TBU) har i uppdrag att göra en översyn av vägtrafikens samlade beskattning.

För att redan nu underlätta för hushållen föreslår vi att den höjning av skatten på bensen med 25 öre som regeringen genomförde den 1 juli 1997 återtas. Vi avvisar vidare bestämt alla idéer om en fortsatt årlig ökning av bensinskatten med 10 öre. Ytterligare bensinskattesänkningar bör genomföras. Därutöver anser vi att bensinskatten skall vara enhetlig i hela landet.

Det skall också tilläggas att Sverige har en av Europas äldsta bilparker, vilket är negativt ur miljösynpunkt eftersom nya bilar släpper ut mindre kolväten och kväveoxid och drar även ofta mindre bensen per mil. Ett lägre pris på bensen skulle ge många hushåll en möjlighet att på sikt byta den gamla bilen mot en nyare och mer miljövänlig.

Den höga skatten på bensen kan således sägas vara kontraproduktiv ur miljösynpunkt.

Vad vi nu anført bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 7 hemställt:

7. beträffande *sänkning av bensinskatten*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:Sk607, 1998/99:Sk621 yrkandena 1 och 3, 1998/99:Sk639, 1998/99:Sk640 och 1998/99:T220 yrkande 4 delvis samt med avslag på motion

12. Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar (mom. 9)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

Enligt vår mening är det önskvärt att Sveriges bilpark förnyas och förnygras. En sådan förnyelse är bra och önskvärd ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur miljösynpunkt. Den höga årliga fordonsskatten missgynnar emellertid de nya dieselbilarna och motverkar en sådan utveckling. De nya dieselmotorerna har en bättre avgasrening än de gamla och är dessutom avgjort bättre ur miljösynpunkt än många bensenmotorer. Vi anser att den höga fordonsskatten på dieselfordon skall sänkas så att nya moderna dieselbilar inte missgynnas på det sätt som sker i dag.

Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 9 hemställt:

9. beträffande *fordonsskatt på dieseldrivna personbilar* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Sk638 delvis och med avslag på motionerna 1998/99:Sk643 yrkandena 1 och 2, 1998/99:Sk703 samt 1998/99:T230 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

13. Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar (mom. 9)

Per Rosengren (v) och Claes Stockhaus (v) har

dels anført följande:

En för staten angelägen uppgift är att ge impulser till marknaden så att miljötänkandet ökar. När det gäller fordonsskattningen sker detta lämpligast genom att dels sänka skatten för miljövänliga alternativ, dels höja skatten för sådana alternativ som är mindre fördelaktiga ur miljösynpunkt.

Nyttillverkade dieseldrivna bilar är ett miljövänligt alternativ. Trots detta är fordonsskatten i Sverige på nya dieselbilar dubbelt så hög som skatten på äldre fordon. Vi menar att miljötänkandet skulle öka om en enhetlig skatt införs för äldre och nyare dieselfordon.

Vi menar också att det i dag varken finns miljömässiga eller ekonomiska skäl att beskatta personbilar på olika sätt. Dieseldrivna personbilar bör därför beskattas på samma sätt som bensindrivna bilar.

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

dels vid moment 9 hemställt:

9. beträffande *fordonsskatt på dieseldrivna personbilar* att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Sk643 yrkandena 1 och 2 och med anledning av motionerna 1998/99:Sk638 delvis, 1998/99:

14. Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar (mom. 9)

Rolf Kenneryd (c) har

dels anført følgende:

Det är angeläget att fordonsskatten för dieseldrivna personbilar förändras så att större vikt läggs vid bilens miljöegenskaper. I dag föreligger en helt omotiverad skillnad i vägtrafikskatt mellan nya och äldre dieseldrivna fordon. De som fortsätter att köra med äldre dieselmotorer, som är betydligt skadligare ur miljösynpunkt på grund av att katalysatorrening saknas, gynnas i beskattningshänseende framför den som byter till en ny dieselmotor med katalysatorrening. Därigenom motverkas en förnyring av dieselmotorparken. För att främja ett miljövänligare trafiksystem måste en övergång till likvärdig vägtrafikbeskattning mellan nya och äldre dieseldrivna fordon komma till stånd. Dock måste fördelningspolitiska skäl vägas in vid omfördelning av fordonsskatten för dessa personbilar.

Lika svårmotiverad ur miljösynpunkt är skillnaden i vägtrafikskatt mellan nya dieselmotorer och bensindrivna bilar. Vägtrafikskatten för en normalstor ny dieselmotor personbil är drygt tre gånger så hög som motsvarande bensindrivna bil. Även denna skillnad i beskattning bör jämnas ut.

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

dels vid moment 9 hemställt:

9. *beträffande fordonsskatt på dieseldrivna personbilar*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T230 yrkande 11 och med anledning av motionerna 1998/99:Sk638 delvis, 1998/99:Sk643 yrkandena 1 och 2 och 1998/99:Sk703 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

15. Åkerinäringen, m.m. (mom. 11)

Holger Gustafsson (kd), Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Helena Höij (kd), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført følgende:

En effektiv och miljövänlig åkerinäring är viktig för landet. Höga skatter på fordon och dieselbränsle och högre personalkostnader för svenska åkare innebär stora konkurrensnackdelar gentemot många andra europeiska åkerier. Sverige har en av de äldsta lastbilsflottorna, och den fasta fordonskostnaden är näst högst i Europa. Dieselkostnaden inklusive skatt är en av de högsta.

Den 1 juli 1998 infördes fritt s.k. cabotage i Europa. Detta innebär att utländska buss- och lastbilsflottor fritt kan konkurrera i hela Europa. Konkurrensen måste dock ske på lika villkor. Som det är i dag är risken uppenbar att

svenska åkerier, med sina högre löne- och skattekostnader samt strängare miljökrav, förlorar uppdrag. Detta leder i sin tur till att åkerier lägger ner, går i konkurs eller i vissa fall flaggar ut till andra länder som en sista åtgärd för att överleva. Konsekvenserna av detta blir, förutom en försvagning av svenskt näringsliv, att miljön påverkas negativt. Den avgjort viktigaste frågan för åkerinäringen är sänkta skatter. Bränslekostnaderna och löneskatterna måste sänkas för att svensk åkerinäring skall kunna konkurrera med utländska företag. En annan viktig åtgärd är att harmonisera fordonsbeskattningen med omvärlden.

Vi anser att regeringen bör utreda de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sänkning av miljödieselskatten till internationell nivå.

Ett viktigt steg har tagits genom Sveriges anslutning till Eurovinjett-systemet, men reglerna har här fått en utformning som lett till kraftiga försämringar för vissa svenska fordonskategorier (jfr bet. 1997/98:SkU7). För den svenska åkerinäringen har dock anslutningen utgjort en nödvändig åtgärd för att något förbättra konkurrenskraften.

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

dels vid moment 11 hemställt:

11. beträffande *åkerinäringen, m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:Sk699 och 1998/99:Sk702 samt med avslag på motion 1998/99:Sk708 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

16. Traktorer och motorredskap (mom. 12)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

Det svenska kravet på användning av högbeskattad dieselloja i arbetsfordon som används i jordbruk, skogsbruk, industri och andra kommersiella verksamheter innebär en kraftig och omotiverad fördyring för dessa verksamheter. Trots att det rör sig om arbetsfordon som används i produktion utanför det allmänna vägnätet belastas de med samma skatter som de fordon som använder vägnätet fullt ut.

Den svenska trafikbeskattningen av arbetsfordon har inte någon motsvarighet inom EU. Flertalet EU-länder har i likhet med Finland inte något krav på användning av högbeskattad olja i motorredskap, jordbrukstraktorer etc. EU:s regler föreskriver endast att högbeskattad olja skall användas i vägtrafik. Beslut har nu fattats om ett gemensamt system för märkning av lågbeskattad olja. Även enligt detta direktiv begränsar sig kravet på användning av den högbeskattade oljan till fordon som är avsedda för vägtrafik. Kommissionen arbetar för närvarande med att ta fram ett lämpligt märkämne.

Enligt vår mening bör bränsle för arbetsredskap i Sverige beskattas på samma sätt som i flertalet övriga EU-länder. De svenska företagen skall inte behöva konkurrera på villkor som på denna punkt är väsentligt sämre än de

som gäller för företag inom övriga EU-länder. Svenska företag som använder maskiner i sin verksamhet skall inte behöva åka till Finland och tanka för att på det sättet få tillgång till bränsle på samma villkor som de finska företagen. Skatter som snedvrider konkurrensen gentemot omvärlden och bidrar till ökad gränshandel är inte förenliga med ett bra företagarklimat och medför att arbetstillfällena försvinner från vårt land.

Grunden för den konkurrenssnedvridning som de svenska företagen utsätts för är i första hand att Sverige i motsats till övriga EU-länder trafikbeskattar motorredskap, jordbrukstraktorer och andra fordon som främst används utanför vägnätet. Det skulle vara ett framsteg för EU om Sverige upphörde med sin extrabeskattnings av motorredskapen och anslöt sig till vad som gäller inom andra länder.

Vi föreslår att trafikbeskattnings av dieselbränsle för motorredskap snarast slopas. Regeringen bör härvid överväga om förslaget kan utformas på ett sådant sätt att stimulansen för användning av den bästa miljöklassade dieseloljan bibehålls. Möjligheten att uppställa ett krav på att den grönfärgade olja som används i denna typ av fordon skall vara miljöklass 1 bör undersökas.

Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 12 hemställt:

12. beträffande *traktorer och motorredskap*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:Sk642 och 1998/99:Sk700 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

17. Motorcyklar (mom. 13)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anför följande:

Försäljningsskatten på personbilar slopades för två år sedan. Enligt vår mening bör även försäljningsskatten på motorcyklar på sikt upphävas. Vi motsätter oss att Trafikbeskattningsutredningens förslag om en femdubblad fordonsskatt på motorcyklar genomförs.

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

dels vid moment 13 hemställt:

13. beträffande *motorcyklar*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:T220 yrkande 17 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

18. Alkohol- och tobaksbeskattnings (mom. 15)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

De höga svenska punktskatterna på alkohol är och har alltid varit ett incitament för husbehovsmuggling eller köp och konsumtion av smugglade varor i mer eller mindre avancerade former bland många medborgare. I ett läge där de svenska priserna på alkoholdrycker kraftigt skiljer sig från övriga EU-länders ser välorganiserade brottsyndikat möjlighet att tjäna stora pengar på smuggling av dessa varor, med en allt grövre brottslighet som följd. Det finns således mycket starka skäl att reducera förutsättningarna för den välorganiserade brottsligheten genom att harmoniera de svenska punktskatterna med omvärldens.

Den svenska bryggerinäringen sysselsätter ca 3 700 personer direkt och påverkar sysselsättningen för mångdubbelt fler. Bryggerinäringen måste ses som en förädlingsindustri inom livsmedelsbranschen och bör åtnjuta med utländska konkurrenter likvärdiga villkor för sin verksamhet. På så sätt kan en industrigren ges möjlighet till naturlig utveckling och svenska arbetstillfällena behållas.

EU-inträdet har drastiskt tillspetsat branschens konkurrenssituation då den svenska ölskatten påtagligt avvikit från omvärldens och fortfarande gör det. Den 1 januari 1997 sänktes skatten på öl starkare än 2,8 volymprocent till 1:47 kr per volymprocent i syfte att motverka den ökande gränshandeln. Vi kan i dag konstatera att sänkningen var otillräcklig. Även med den nya skatten kvarstår en betydande skillnad jämfört med t.ex. Danmark. Gränshandeln och smuglingen fortgår. Detta påverkar allvarligt den svenska bryggerinäringens överlevnadsmöjligheter på sikt.

För Sverige är införseln över gränsen från våra grannländer av störst betydelse, dels för att den redan har en stark tradition, dels därför att reglerna tillåter en införsel av 15 liter öl per person från annat EU-land. Gränshandeln har enligt vår mening nu antagit sådana proportioner att det är nödvändigt att vidta motverkande åtgärder. Den genomförda skattesänkningen har varit otillräcklig för att den önskade effekten på gränshandeln skall uppnås. Erfarenheterna från gränshandeln mellan Danmark och Tyskland och England och Frankrike bestyrker att en gränshandel av denna storleksordning uppkommer om skatteskillnaden är mer än försumbar.

Enligt vår mening måste möjligheten nu prövas att genom ytterligare skattesänkning komma åt de skisserade missförhållandena vad gäller konkurrens och okontrollerad införsel utan att det stimulerar till ytterligare ökning av alkoholintaget per capita. Det finns sannolikt utrymme för en stegvis sänkning av ölskatten till en med utlandet mer konkurrenskraftig nivå utan att statens totala inkomster minskar eller att risken för ökad alkoholkonsumtion stiger.

Regeringen bör snarast analysera effekterna av en sådan anpassning av den svenska alkoholbeskattningen. Härvid bör beaktas att en stegvis sänkning till nivån i våra konkurrentländer förtar en stor del av de psykologiska mekanismer som annars leder till en stor försäljningsökning om sänkningen genomförs i ett steg.

Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 15 hemställt:

15. beträffande *alkohol- och tobaksbeskattningen*
att riksdagen med anledning av motionerna 1998/99:Sk624, 1998/99:Sk625, 1998/99:Sk644, 1998/99:Sk727 och 1998/99:Sk729 samt med avslag på motion 1998/99:So306 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

19. Införsel (mom. 16)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

När Sverige blev medlem i EU framhöll Moderata samlingspartiet att vår alkoholpolitik först och främst är en nationell angelägenhet. Vad gäller reglerna för införsel av alkohol och tobak uppnåddes en tidsmässig kompromiss som i korthet innebar att Sverige erhöll samma begränsning av rätten till införsel som Danmark redan erhållit. Begränsningen skulle tas upp till förnyad prövning hösten 1996. Så skedde också, varvid Sverige erhöll en ny tidsfrist fram till den 30 juni år 2000.

Eftersom Sverige nu har kommit överens med de övriga medlemsländerna att få ha kvar undantaget ograverat till år 2000, anser vi att den successiva avveckling som förordas i motion So228 (m) bör inledas i samband med att undantaget skall omförhandlas, med målet att Sverige får samma införselregler som gäller för övriga EU-medlemmar. Detta ger oss en god möjlighet att se över den svenska alkoholpolitiken och göra eventuella nödvändiga justeringar av den. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 16 hemställt:

16. beträffande *införsel*
att riksdagen med bifall till motion 1998/99:So228 yrkande 14 och med avslag på motionerna 1998/99:U509 yrkande 8 och 1998/99:So461 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

20. Införsel (mom. 16)

Holger Gustafsson (kd) och Helena Höij (kd) har

dels anført följande:

Vid förhandlingen om medlemskap i EU fick Sverige, Danmark och Finland en rättighet att ha mer restriktiva regler för införsel av bl.a. alkoholdrycker än medlemsstaterna i övrigt. Vi anser att Sverige skall hävda ett fortsatt undantag.

Det anförda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 16 hemställt:

16. beträffande *införsel*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:U509 yrkande 8, med anledning av motion 1998/99:So461 yrkande 6 och med avslag på motion 1998/99:So228 yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

21. Taxfree (mom. 17)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

När taxfreeförsäljningen upphör anser vi i likhet motionären i motion Sk728 att flygplatsbutiker skall ges möjlighet att få sälja beskattade varor till resenärer inom EU. Ur konkurrenssynpunkt borde det vara en självklarhet att SAS Trading och andra företag som finns innanför tullfiltret kan fortsätta att sälja alkoholhaltiga drycker om än beskattade till resenärer inom EU. Enligt vår uppfattning bör Systembolagets monopol avvecklas. Att förslaget skulle kräva en ändring av alkohollagens bestämmelse om detaljhandelsmonopolet utgör således inte något hinder mot att genomföra motionärens förslag. Kontrollen av verksamheten i flygplatsbutikerna blir måhända svårare om såväl beskattade som obeskattade varor får säljas. Svårigheterna torde knappast vara av sådan art att de inte går att lösa.

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

dels vid moment 17 hemställt:

17. beträffande *taxfree*

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Sk728 och med avslag på motion 1998/99:Sk608 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

22. Reklamskatt (mom. 18)

Holger Gustafsson (kd), Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Helena Höij (kd), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

dels anført följande:

Avskaffa reklamsskatten är budskapet från regeringens egen utredare. Förslaget har också välkomnats av de flesta remissinstanser. Vi delar denna inställning.

Den nuvarande reklamsskatten torde inte vara förenlig med EG-rätten och den är heller inte konkurrensneutral. Beskattningen medför stora snedvridningar och andra problem för alla som berörs.

Idrottsrörelsen liksom andra ideella organisationer påverkas såväl direkt som indirekt av det höga skatteuttaget i Sverige. Indirekt leder ett högt skatteuttag till mindre marginaler för medborgarna och därmed sämre förutsättningar att

frivilligt bidra till föreningarnas verksamhet. Till det kommer de direkta effekterna av skatter på spel och verksamheten i föreningarna.

Reklamskatt tas i dag ut på olika former av reklam som säljs av idrottsföreningar och -förbund. Det gäller bl.a. annonser i programblad, arenareklam m.m. Även av förenklingskäl bör reklamskatten således slopas.

Skatten är också en extraskatt på information och marknadsföring som gör det svårare och dyrare för företag att sälja sina produkter. Därtill kommer att skatten i sin nuvarande utformning i högre grad träffar mindre företag än större. Större företag kan trycka upp egna reklamtrycksaker och distribuera dessa till kunderna. Många mindre företag har inte denna möjlighet utan vänder sig i stor utsträckning till gratistidningarna och träffas därmed av skatten. Även om den slopade reklamskatten på reklamtrycksaker visserligen kan sägas vara bra för denna sektor så leder åtgärden till rubbade konkurrensförhållanden mellan olika typer av företag och till försämrad konkurrenskraft för gratistidningar.

Som framhålls i motionerna Sk661, Sk704 och Kr519 bör reklamskatten slopas helt, och regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med ett sådant förslag.

Vad som här anförts bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels vid moment 18 hemställt:

18. beträffande *reklamskatt*
att riksdagen med bifall till motionerna 1998/99:Sk661, 1998/99:Sk704 och 1998/99:Kr519 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad ovan anförts.

23. Skatt på fritidsbåtar (mom. 19, motiveringen)

Carl Fredrik Graf (m), Carl Erik Hedlund (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m) och Catharina Hagen (m) har

anfört följande:

Vi motsätter oss regeringens planer på införande av både obligatoriskt båtregister och en eventuell båtskatt.

I likhet med en miljon båtägare, Datainspektionen och Sjöfartsverket anser vi att återinförande av ett statligt, obligatoriskt båtregister inte är motiverat av vare sig olycksskäl eller miljöskäl. Den särskilde utredare som hade regeringens uppdrag att närmare belysa vilka kostnader fritidsbåtstrafiken orsakar samhället samt överväga hur dessa kostnader skall betalas har avvisat en särskild båtskatt med hänvisning till att samhällets intäkter från båtlivet vida överstiger kostnaderna. I likhet med utredaren anser vi att en särskild båtskatt är omotiverad.

Med det anförda avstyrker vi nu aktuella motionsyrkanden.

Energibeskatningens allmänna inriktning

Centerpartiets politik är inriktad mot ett decentraliserat och ekologiskt samhälle med en stark ekonomi och uthållig tillväxt. Skatteväxling med sänkt skatt på arbete och ökad skatt på miljöförstörande verksamhet är en bra väg för nå ett hållbart samhälle. Det är viktigt att staten använder skatterna som ett instrument att styra produktion och konsumtion mot en kretsloppsanspassning. Vi förordar således höjd skatt på miljö- och energiskatter för att ge utrymme för sänkta skatter på arbete.

Vidare anser vi att produktionsskatten på kärnkraftsel skall höjas. Centerpartiet är pådrivande i arbetet för omställningen till ett ekologiskt hållbart energisystem. Bruk av energi från ekologiskt hållbara energikällor måste främjas framför ändliga energikällor. Som ett led i påskyndandet av energiomställningen bör produktionen beskattas i högre mån än i dag. Det sker förslagsvis med 1 öre per kWh från år 1999 och därefter lika stor årlig ökning till 3 öre år 2001. De ökade kväveoxidutsläppen ger en negativ miljöpåverkan och måste därför motarbetas. Vi anser att utsläppen måste minska med 40 % fram till år 2005. För att nå detta mål bör avgifterna för utsläpp av kväveoxid öka. Sverige har också mycket låga priser på elenergi. Beslutet förra året om att avskaffa den del av fastighetsskatten på vattenkraftverk som svarade mot den tidigare produktionsskatten bör enligt vår mening ändras. Motivet till sänkningen var att gynna den elintensiva industrien men det saknades belägg för att så skulle vara fallet.

Inför behandlingen av årets budget har vi redovisat Centerpartiets politik på området, och vi avser att återkomma till dessa frågor under våren.

Sammanfattning.....	1
Motionerna	1
Utskottet	7
Energibesättning	7
Energibesättningens allmänna inriktning	8
Jordbrukets energiskatt.....	11
Värmeleveranser till industrin	12
Industrins och växthusnäringens energiskatt.....	13
Finsk, rödmärkt olja för uppvärmning.....	14
Vägtrafik.....	16
Drivmedelsbesättning.....	17
Regional differentiering	19
Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar	20
Elbilar.....	22
Åkerinäringen, m.m.	23
Traktorer och motorredskap	24
Motorcyklar.....	25
Kundförluster	26
Alkohol och tobak.....	26
Alkohol- och tobaksbesättning	26
Införsel	29
Taxfree	29
Övriga punktskatter.....	31
Reklamskatt.....	31
Fritidsbåtar	32
En avgift på trädgårdsprodukter	33
Hemställen	33
Reservationer.....	36
1. Energibesättningens allmänna inriktning (mom. 1) – m	36
2. Energibesättningens allmänna inriktning (mom. 1) – kd	36
3. Jordbrukets energiskatt (mom. 2) – m, kd.....	37
4. Jordbrukets energiskatt (mom. 2) – c	38
5. Industrins och växthusnäringens energiskatt (mom. 4) – m.....	39
6. Industrins och växthusnäringens energiskatt (mom. 4) – kd.....	40
7. Finsk rödmärkt olja för uppvärmning (mom. 5) – m.....	40
8. Drivmedelsbesättning (mom. 6) – m.....	41
9. Drivmedelsbesättning (mom. 6) – kd.....	42
10. Drivmedelsbesättning (mom. 6) – c	42
11. Sänkning av bensinskatten (mom. 7) – m	43
12. Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar (mom. 9) – m.....	44
13. Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar (mom. 9) – v	44
14. Fordonsskatt på dieseldrivna personbilar (mom. 9) – c	45
15. Åkerinäringen, m.m. (mom. 11) – m, kd.....	45
16. Traktorer och motorredskap (mom. 12) – m	46
17. Motorcyklar (mom. 13) – m.....	47

18. Alkohol och tobaksbeskattningen (mom. 15) – m	47	1998/99:SkU13
19. Införsel (mom. 16) – m	49	
20. Införsel (mom. 16) – kd	49	
21. Taxfree (mom. 17) – m	50	
22. Reklamskatt (mom. 18) – m, kd.....	50	
23. Skatt på fritidsbåtar (mom. 19, motiveringen) – m	51	
Särskilt yttrande.....	52	
Energibeskattnings allmänna inriktning – c	52	