



Punktskatter

Sammanfattning

I betänkandet behandlar skatteutskottet kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2016 om frågor på punktskatteområdet. Motionerna innehåller bl.a. förslag om skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, fordonsskatter, trängselskatt samt skatt på alkohol och tobak.

Samtliga motioner avstyrks. Utskottet hänvisar bl.a. till att riksdagen redan har tagit ställning i dessa frågor, att utredningar och beredningar pågår eller att tillkännagivanden inte behövs eftersom frågan redan är aktualiserad inom Regeringskansliet.

I betänkandet finns 20 reservationer (M, SD, C, V, L, KD).

Behandlade förslag

Cirka 80 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Energiskatt.....	8
Skatt på drivmedel m.m.....	13
Beskattning av biodrivmedel.....	17
Vissa fordonsskattefrågor.....	20
Trängselskatt.....	25
Kemikalieskatt.....	29
Alkoholskatt.....	31
Tobaksskatt.....	36
Flygskatt.....	39
Lotteriskatt.....	41
Reklamskatt.....	43
Skatt på avfall.....	45
Skatt på bekämpningsmedel.....	47
Övriga punktskatter.....	49
Reservationer.....	52
1. Energiskatt, punkt 1 (SD).....	52
2. Energiskatt, punkt 1 (C).....	52
3. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (M, C, L, KD).....	54
4. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (SD).....	55
5. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (M).....	56
6. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (SD).....	57
7. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (C).....	58
8. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (V).....	59
9. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (KD).....	60
10. Trängselskatt, punkt 5 (C).....	61
11. Trängselskatt, punkt 5 (L).....	62
12. Kemikalieskatt, punkt 6 (SD).....	63
13. Alkoholskatt, punkt 7 (C).....	64
14. Flygskatt, punkt 9 (SD).....	64
15. Flygskatt, punkt 9 (L).....	65
16. Reklamskatt, punkt 11 (C).....	66
17. Skatt på avfall, punkt 12 (M).....	66
18. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (SD).....	67
19. Övriga punktskatter, punkt 14 (MP, V).....	68
20. Övriga punktskatter, punkt 14 (KD).....	69
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	70
Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21.....	70
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17.....	70
<i>Tabeller</i>	
Skattesatser för alkohol (1 januari 2017).....	34
Skattesatser för tobak (1 januari 2017).....	37

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 9, 19, 20 och 51,

2016/17:943 av Teres Lindberg (S),

2016/17:1337 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2016/17:1834 av Erik Andersson (M),

2016/17:2236 av Christian Holm Barenfeld (M),

2016/17:2898 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 3 och

2016/17:2949 av Eskil Erlandsson m.fl. (C).

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

2. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:543 av Sten Bergheden (M),

2016/17:1912 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M),

2016/17:2509 av Edward Riedl (M),

2016/17:3330 av Jabar Amin (MP),

2016/17:3406 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 18.

Reservation 3 (M, C, L, KD)

Reservation 4 (SD)

3. Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen avslår motion

2016/17:2048 av Jan R Andersson (M).

4. Vissa fordonsskattefrågor

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 38,

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 2,

2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S),

2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M),

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,

2016/17:2106 av Edward Riedl (M),

2016/17:2115 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda

M),

2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 18,

2016/17:2838 av Runar Filper (SD),

2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 5,
2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5,
2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M),
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 12 och
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 17.

Reservation 5 (M)

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (C)

Reservation 8 (V)

Reservation 9 (KD)

5. Trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3 av Caroline Szyber (KD),
2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,
2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3,
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 45,
2016/17:962 av Teres Lindberg (S),
2016/17:1219 av Lars Hjälmered (M),
2016/17:1857 av Erik Ottoson (M),
2016/17:2175 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,
2016/17:2719 av Erik Bengtzboe (M),
2016/17:2726 av Erik Bengtzboe (M),
2016/17:2748 av Erik Bengtzboe (M),
2016/17:2751 av Erik Bengtzboe (M),
2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 3.

Reservation 10 (C)

Reservation 11 (L)

6. Kemikalieskatt

Riksdagen avslår motion

2016/17:3209 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2.

Reservation 12 (SD)

7. Alkoholskatt

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:1062 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M),
2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M) yrkande 2,
2016/17:1890 av Finn Bengtsson (M),
2016/17:1922 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M),
2016/17:3091 av Anders Åkesson och Eskil Erlandsson (båda C) och
2016/17:3099 av Cecilia Widegren (M).

Reservation 13 (C)

8. Tobaksskatt

Riksdagen avslår motion
2016/17:311 av Josef Fransson (SD) yrkande 5.

9. Flygskatt

Riksdagen avslår motionerna
2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11,
2016/17:2105 av Edward Riedl (M) och
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 16.

Reservation 14 (SD)

Reservation 15 (L)

10. Lotteriskatt

Riksdagen avslår motionerna
2016/17:287 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 2,
2016/17:290 av Jan R Andersson m.fl. (M) yrkande 2 och
2016/17:1865 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M).

11. Reklamskatt

Riksdagen avslår motion
2016/17:2972 av Per Lodenius m.fl. (C) yrkande 2.

Reservation 16 (C)

12. Skatt på avfall

Riksdagen avslår motionerna
2016/17:55 av Robert Hannah och Maria Weimer (båda L) yrkandena 1
och 2,
2016/17:1880 av Gunilla Nordgren (M) och
2016/17:3168 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 10.

Reservation 17 (M)

13. Skatt på bekämpningsmedel

Riksdagen avslår motion
2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 33.

Reservation 18 (SD)

14. Övriga punktskatter

Riksdagen avslår motionerna
2016/17:1 av Karin Svensson Smith (MP),
2016/17:1334 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3,
2016/17:1913 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M)
yrkandena 1 och 2,
2016/17:2639 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) och
2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8.

Reservation 19 (MP, V)

Stockholm den 30 mars 2017

På skatteutskottets vägnar

Per Åsling

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Per Åsling (C), Jörgen Hellman (S), Maria Malmer Stenergard (M), Maria Strömkvist (S), Helena Bouveng (M), Peter Persson (S), Olle Felten (SD), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Rasmus Ling (MP), Lotta Finstorp (M), David Lång (SD), Mathias Sundin (L), Daniel Sestrajcic (V), Larry Söder (KD), Patrik Lundqvist (S), Jamal El-Haj (S) och Linus Sköld (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Den 23 november 2016 fattade riksdagen beslut med anledning av budgetpropositionen för 2017. Riksdagen antog i det sammanhanget förändringar på punktskatteområdet som bl.a. inkluderade förändrade energiskatter och drivmedelsskatter, införandet av en kemikalieskatt, sänkt reklamskatt och höjd alkoholskatt. Riksdagen avslög samtidigt motioner som innehöll förslag om skatteförändringar på punktskatteområdet, som en del av oppositionspartiernas budgetalternativ, och som därför prövades tillsammans med regeringens beräkning av statsinkomsterna för 2016 (prop. 2016/17:1, bet. 2016/17:FiU1, yttr. 2016/17:SkU1y).

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2016 som tar upp frågor om ändrade eller nya punktskatter. Motionerna innehåller förslag om bl.a. skatt på elektrisk kraft, skatt på drivmedel, fordonsskatter, trängselskatt samt skatt på alkohol och tobak. Utskottet behandlar även yrkanden om skatt på flygresor, läskedrycker, parkering, torv, bekämpningsmedel, avfall, livsmedel och punktskattebrott samt slutligen yrkanden om reklamskatt och lotteriskatt. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2015/16:SkU18.

Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilaga 1.

Utskottets överväganden

Energiskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av lagstiftningen om energiskatter, om en förändring av EU:s energiskattedirektiv, om en utredning av utformningen av koldioxidskatten och om att utreda ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att slopa återbetalning av skatt på el i efterhand, om en översyn av lagstiftningen om egenproducerad el, om skattebefrielse respektive att slopa skattebefrielse för egenproducerad förnybar el och om att utreda beskattningen av elektricitet för bussar.

Jämför reservationerna 1 (C) och 2 (SD).

Bakgrund

Skatt på bränslen och el

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

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

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

av såväl energiskatten som koldioxidskatten, men uttrycks som en höjning av enbart energiskatten.

All elektrisk kraft som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och skatten betalas in till staten av de skattskyldiga. De skattskyldiga består i huvudsak av två kategorier, elproducenter och elleverantörer. För dessa skattskyldiga inträder skattskyldighet för elektrisk kraft när kraften levereras till någon som inte är skattskyldig eller när den tas i anspråk för annat ändamål än försäljning.

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

För energiskattesatserna på elektrisk kraft gäller att skattebeloppen indexomräknas genom en förordning som utfärdas av regeringen senast i november året innan respektive kalenderår. Jämfört med 2016 års energiskattesatser på elektrisk kraft skulle indexomräkningen av energiskattesatserna på elektrisk kraft för 2017 medföra en höjning för hushåll och servicenäringen med 0,3 öre per kilowattimme (0,4 öre inklusive mervärdesskatt) i södra Sverige och med 0,2 öre per kilowattimme (0,3 öre inklusive mervärdesskatt) i vissa kommuner i norra Sverige.

I budgetpropositionen för 2017 föreslog regeringen emellertid förändringar av den bestämmelse som reglerar dels skattesatserna för energiskatten på elektrisk kraft, dels den årliga omräkningen. Den skattesats som ska gälla vid ingången av 2017 kommer därför i LSE att uttryckas vid en nivå som motsvarar normalskattenivån med beaktande av omräkningen. Eftersom den tillämpliga energiskattesatsen för elektrisk kraft kommer att framgå direkt av lagen kommer förordningen inte att tillämpas.

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

Nedsatt energiskatt på el endast genom avdrag eller återbetalning

Från och med den 1 januari 2017 gäller att den lägre beskattningsnivån vid förbrukning för vissa ändamål endast uppnås genom avdrag eller återbetalning. Den lägre skattenivån för s.k. landström och elektrisk kraft förbrukad i yrkesmässig växthusodling uppnås endast genom återbetalning. Som huvudregel gäller att statligt stöd förmedlas genom att stödmottagarna själva vänder sig till Skatteverket som i dessa fall är den stödgivande myndigheten.

Solel

I propositionen Utvidgad skattebefrielse för egenproducerad förnybar el (2016/17:141), som överlämnades till riksdagen den 16 mars 2017, föreslår regeringen att en ny skattenedsättning införs som innebär att energiskatten på förnybar el, inklusive solel, som framställs i små anläggningar på den plats där elen förbrukas, sänks till 0,5 öre per kilowattimme, dvs. med över 98 procent. Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på berörd el. Förslaget är det första av de steg som aviserats av regeringen i ett arbete för ett avskaffande av energiskatten på solel framställd i små anläggningar på den plats där elen förbrukas. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2017 samt i vissa fall även den 1 januari 2018 för att ta hänsyn till redan beslutade lagändringar.

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) föreslås att utformningen av koldioxidskatten utreds för att önskat resultat fortsatt ska uppnås. Motionärerna menar att koldioxidskatten är ett av de mest effektiva styrmedlen inom klimatpolitiken och att det även efter 2020 och fram till dess att vi har ett samhälle utan nettoutsläpp av växthusgaser behövs fungerande ekonomiska styrmedel som är miljöstyrande (yrkande 9). Motionärerna föreslår vidare att förnybar energiproduktion för eget bruk ska vara skattebefriad. Motionärerna menar att utbygganden av solel behöver underlättas och främjas, inte motverkas (yrkande 19). Motionärerna föreslår också att den småskaliga elproduktionen stimuleras, bl.a. genom regelförenklingar och starkare incitament, för att påskynda omställningen till ett förnybart energisystem (yrkande 20). Motionärerna föreslår slutligen att en förändring av EU:s energiskattedirektiv genomförs för att öka miljöstyrningen mot förnybara, mer hållbara drivmedel (yrkande 51).

I motion 2016/17:943 av Teres Lindberg (S) föreslås en översyn av skattelagstiftningen för elektrifierad kollektivtrafik. Motionären menar att kollektivtrafikfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn är undantagna från skatt på energin de använder, men att detta inte gäller för elektrifierade bussar.

I motion 2016/17:1337 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP) föreslås att ett system med en koldioxidavgift som återbetalas till medborgarna utreds. Motionärerna menar att ett sådant system för det första ger en tydlig fördelningspolitisk effekt och för det andra ger ett mycket starkt incitament att minska de egna koldioxidutsläppen.

I motion 2016/17:1834 av Erik Andersson (M) föreslås en översyn av skatten på solcellsanläggningar som används för eget bruk för att främja förnybar energi.

I motion 2016/17:2236 av Christian Holm Barenfeld (M) anförs att den osklarhet om de ekonomiska och styrningsmässiga målsättningar som i dag finns vad gäller en rad energiskatter skapar ett behov av genomlysning av nuvarande lagstiftning om skatt på energi. Motionären menar att målsättningen

exempelvis bör vara att undersöka samtliga energiskatters syften och deras samhällsekonomiska och miljömässiga funktion samt säkerställa att ingen överbeskattning sker.

I kommittémotion 2016/17:2898 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 3 anføres att skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el innebär modesta kostnader i statsbudgeten – 30 miljoner kronor budgeteras årligen till skatteutgiften. Motionärerna anför vidare att skattereduktionen på sikt riskerar att bli kostsam och dessutom få till följd att elproducenter som verkar på affärsmässig grund får en reduktion på intäktsidan. Motionärerna föreslår därför att skattereduktionen för mikroproduktion av förnybar el ska slopas.

I motion 2016/17:2949 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) föreslås att förslaget om återbetalning av elskatt ändras och att den tidigare modellen med nedsatt skatt på fakturan fortsätter att tillämpas för en energiintensiv verksamhet. Motionärerna menar att systemet med återbetalning av skatt i efterhand är ett tydligt exempel på onödigt regelkrångel. Motionärerna anför vidare att förslaget förutom ökat arbete med ansökningar om återbetalning för en mängd företag leder till märkbart försämrad likviditet för berörda företag.

Utskottets ställningstagande

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

Regeringen har nyligen uttalat att det krävs en mer ambitiös klimat-, energi- och miljöpolitik. Viktiga steg har redan tagits och lagstiftning på framför allt miljö-, klimat- och energiområdet håller på att förhandlas för att ställa om till ett mer hållbart samhälle. Regeringen har vidare uttalat att man bl.a. kommer att verka för att EU:s lagstiftning säkerställer att målen för förnybar energi och energieffektivisering nås samt skapar goda förutsättningar för hållbar bioenergi. Regeringen har också uttalat att man kommer att verka för att regelverket på energi-, miljöskatte- och statsstödsområdena ses över för att möjliggöra effektiva ekonomiska styrmedel för att sänka utsläppen och klara klimatutmaningen.

Utskottet anser inte att det därutöver finns skäl för tillkännagivanden om en översyn av lagstiftningen om energiskatter, om en utredning av utformningen av koldioxidskatten eller om en förändring av EU:s energiskattedirektiv. Utskottet är inte heller berett att uttala sig om ett system med återbetalning av koldioxidavgiften till medborgarna.

Sedan den 1 januari 2017 gäller att energiskatt på elektrisk kraft tas ut med endast en skattesats och att den lägre beskattningsnivån som aktualiseras vid förbrukning för vissa ändamål ska åstadkommas genom avdrag eller återbetalning. För att kunna genomföra en konsekvent hantering av nedsättningarna av energiskatten på elektrisk kraft inom jordbrukssektorn föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2017 att den lägre skattenivån för elektrisk kraft som förbrukas i yrkesmässig växthusodling ska åstadkommas genom återbetalning, dvs. den nedsatta skattenivån för yrkesmässig växthusodling överförs på samma sätt som vid annan förbrukning i yrkesmässig jord-, skogs- eller vattenbruksverksamhet. Därigenom skapas även en direkt koppling mellan samtliga stödmottagare inom de areella näringarna och Skatteverket samtidigt som risken för eventuella felaktigheter som kan hänföras till uppgifter hos stödmottagaren överförs från elhandlaren till stödmottagaren. För att åstadkomma motsvarande direkta koppling mellan stödmottagare och stödgivande myndighet samt överföra den eventuella risken för felaktigheter till respektive stödmottagare föreslog regeringen vidare att den lägre skattenivån som gäller för förbrukning av landström ska åstadkommas genom återbetalning.

Utskottet ser inte något skäl för riksdagen att ompröva sitt ställningstagande och avstyrker därmed motionen.

Regeringen har genomfört stora satsningar på solel. Exempelvis är de medel som avsatts för investeringsstödet för solel 2017 åtta gånger högre än de var 2015. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att man anser att soleden behöver främjas ytterligare och att man därför skyndsamt ska se över förutsättningarna för att skattemässigt gynna solenergi, i synnerhet elektricitet producerad med solceller och den el som produceras och förbrukas bakom en och samma anslutningspunkt. I propositionen Utvidgad skattebefrielse för egenproducerad förnybar el (prop. 2016/17:141), som nyligen överlämnades till riksdagen, föreslår regeringen att en ny skattenedsättning införs som innebär att energiskatten på förnybar el, inklusive solel, som framställs i små anläggningar på den plats där elen förbrukas, sänks till 0,5 öre per kilowattimme, dvs. med över 98 procent. Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på berörd el. Förslaget är det första av de steg som regeringen aviserat i ett arbete för att avskaffa energiskatten på solel framställd i små anläggningar på den plats där elen förbrukas. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2017 samt i vissa fall även den 1 januari 2018 för att ta hänsyn till redan beslutade lagändringar.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet inte att det finns något behov av tillkännagivanden om en översyn av lagstiftningen om egenproducerad el eller om skattebefrielse för egenproducerad förnybar el.

Bestämmelser om en skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el antogs nyligen av riksdagen. Bestämmelserna, som trädde i kraft den 1 januari 2015, innebär bl.a. att skattereduktionen ges till såväl privatpersoner som företag enligt de förutsättningar som anges i lagen.

Utskottet ser inte någon anledning för riksdagen att ompröva sitt ställningstagande.

För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar har riksdagen 2016 efter förslag av regeringen beslutat att införa en elbusspremie. Utskottet delar regeringens bedömning att eldrivna bussar har stor potential att minska klimatutsläpp, luftföroreningar och buller. Regeringen bedömer att elbussar är ett bra exempel på ny teknik som är dyrare att investera i än konventionell teknik, men billigare att använda. Det finns därmed starkare skäl att ge stöd till investering i ny teknik än att ge stöd till driften av bussarna. Vidare är möjligheterna att inom ramen för rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet bevilja nedsatt skatt för elbussar begränsade.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att ett tillkännagivande i frågan är obehövligt.

Utskottet avstyrker samtliga motioner i motsvarande delar.

Skatt på drivmedel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa lägre bränsleskatt i glesbygden, om att införa ett glesbygdsavdrag, om en översyn av bilkostnader för boende på landsbygden och om att sänka skatten på diesel.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att avskaffa indexomräkningen av drivmedelsskatterna och om att genomföra en konsekvensbeskrivning av bestämmelserna i lagen om skatt på energi.

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

Bakgrund

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

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

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

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

Koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen anges i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Sedan 1994 har en årlig indexomräkning gjorts av energiskattesatserna på el såväl som koldioxid och energiskattesatserna på bränslen. Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna. Senast i november varje år ska regeringen, med stöd av bestämmelser i LSE, i förordning lägga fast det kommande kalenderårets koldioxid- och energiskattesatser med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen. För bensin och dieselbränsle görs för 2017 och framåt även en årlig omräkning av skattesatserna som beaktar utvecklingen av BNP.

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

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

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

Beräkningen av 2017 års skattesatser sker utifrån den faktiska förändringen i KPI under perioden juni 2015 och juni 2016. Index ökade under perioden med 1,02 procent. För bensin och dieselbränsle görs även en omräkning med ett schabloniserat tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen för att beakta utvecklingen av BNP, dvs. en sammanlagd omräkning med 3,02 procent. Den tillkommande omräkningen sker av energiskatten såväl som koldioxidskatten, men uttrycks som en höjning av energiskatten. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om priset på bränslet i motsvarande mån förändras och om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. För 2017 medför omräkningen att skatten på bensin miljöklass 1 höjs med 19 öre per liter (23,75 öre inklusive mervärdesskatt). Skatten på dieselbränsle miljöklass 1 höjs med 16,8 öre per liter (21 öre inklusive mervärdesskatt).

Syntetiska drivmedel

Enligt artikel 2.3 i energiskattedirektivet (2003/96/EG) och 2 kap. 4 § LSE gäller för energiprodukter som används som motorbränsle och för vilka direktivet inte fastställt någon skattenivå, t.ex. syntetiska drivmedel, att skatt ska tas ut enligt den skatt som gäller för likvärdigt bränsle. Likvärdigt bränsle är det bränsle som produkten ersätter och för syntetisk diesel är likvärdigt bränsle diesel miljöklass 1. Detta gäller oavsett det syntetiska drivmedlets ursprung.

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

Motionerna

I motion 2016/17:543 av Sten Bergheden (M) föreslås att Sverige ska överväga att sänka sina dieselskatter till samma nivå som övriga EU-länder eller till en lägre nivå för att de svenska åkerierna ska kunna konkurrera på lika villkor som åkerier etablerade utanför Sverige.

I motion 2016/17:1912 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M) anförts att kostnaden för bil har ökat dramatiskt bl.a. på grund av höga bensinpriser. Motionärerna menar att de höga bilkostnaderna påverkar lands- och glesbygden enormt mycket jämfört med större städer som har alternativa transportmedel. Motionärerna föreslår därför en översyn av bilkostnaderna för boende på landsbygden.

I motion 2016/17:2509 av Edward Riedl (M) föreslås att regeringen ska se över möjligheterna att införa ett försök med lägre bränsleskatt i glesbygden. Motionären menar att det på många håll i landet inte finns något fungerande alternativ till bilen för arbetsresor och andra viktiga persontransporter.

I motion 2016/17:3330 av Jabar Amin (MP) föreslås att glesbygden beaktas i samband med framtida bensinprishöjningar genom införandet av ett glesbygdsavdrag. Motionären anför att tillgången till kollektivtrafik generellt är sämre i glesbygden och att avstånden till jobb, skola, affärer m.m. kan vara längre.

I kommittémotion 2016/17:3406 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD) föreslås att regeringen följer upp hur bestämmelserna i lagen om skatt på energi påverkar företagen i form av ökad administrativ börda och ökad offentlighet av känslig företagsinformation samt vilka effekter det får att möjligheten att ge stöd till företag som är i ekonomiska svårigheter begränsas. Motionärerna

menar att regeringens proposition med aktuella regelförändringar inte innefattade någon genomgripande konsekvensbeskrivning ur ett företagarperspektiv.

I kommittémotion 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 18 föreslås att indexeringen av bränsleskatterna avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att minskade utsläpp från transportsektorn är avgörande för att Sverige ska nå sina långsiktiga klimatmål. Transportsystemet ska moderniseras så att det blir långsiktigt hållbart och miljöpåverkan från transportsektorn och dess utsläpp av växthusgaser ska minska. Det är även viktigt att det finns goda förutsättningar att bo och verka på landsbygden.

Riksdagens mål om att andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent 2020 uppnås med befintliga styrmedel och åtgärder. Redan 2014 uppgick andelen förnybar energi i transportsektorn till ca 19 procent. Regeringen har under mandatperioden vidtagit en rad åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från transporter. Från och med 2017 tillämpas exempelvis en uppräkning av skattesatserna för bensin och diesel som beaktar utvecklingen av BNP.

Regeringen satsar vidare på levande och hållbara städer. Stadsmiljöavtalen förstärks eftersom det är där förutsättningarna är som bäst för omställningen av transportsystemet. Satsningen på stadsmiljöavtal är ett viktigt steg för att nå miljömålen och för att Sverige ska kunna bli ett fossilfritt välfärdsland. Stadsmiljöavtalen innebär statlig medfinansiering av lokala och regionala kollektivtrafikinvesteringar och projekt inom utveckling av stadsmiljön. Möjligheterna ser dock väldigt olika ut i olika delar av landet och tillgången till kollektivtrafik som alternativ till bil är begränsad på landsbygden. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd har regeringen i budgetpropositionen för 2016 föreslagit tillfälliga satsningar på kollektivtrafik på landsbygden och satsningar på förbättrat vägunderhåll respektive järnvägsunderhåll. I dag ges också viss kompensation till ett antal kommuner i norra Sverige, där det ofta är svårt att ta sig till arbete och samhällsservice på annat sätt än med bil.

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

För att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna och för att stimulera till omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken och överflyttning till andra transportslag föreslog regeringen i budget-

propositionen för 2016 att energiskatten på bensin och diesel skulle höjas. Regeringen föreslog vidare att den årliga omräkningen av skattesatserna på energiområdet med hänsyn till KPI-utvecklingen borde behållas samt att konstruktionen skulle ändras genom att årligen beakta även BNP-utvecklingen. Riksdagen beslutade i enlighet med förslagen.

Utskottet finner nu inte något skäl att tillstyrka förslag om förändringar på området.

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

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

När det gäller frågan om en uppföljning och konsekvensbeskrivning för företagen avseende förändringarna i lagen om skatt på energi utgår utskottet från att regeringen följer frågan och vid behov återkommer med nödvändiga åtgärder.

Utskottet ser därför inte något behov av att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att genomföra en konsekvensbeskrivning av bestämmelserna i lagen om skatt på energi.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner i motsvarande delar.

Beskattning av biodrivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om sänkt skatt på biodrivmedel.

Bakgrund

Grundregeln enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, och energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) är att bränslen och el ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller genom att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Artikel 16.1 i energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att helt eller delvis tillämpa skattebefrielse för bl.a. produkter som framställts av biomassa.

Ett förbehåll för skattebefrielsen är att den inte får medföra någon överkompensation för merkostnaderna för framställning av de aktuella bibränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet).

Skatt på bibränslen ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. En skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel, dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa, under förutsättning att motorbränslet inte utgör bensen eller dieselbränsle. Om biodrivmedlet utgör fettsyrametylester (FAME) är avdraget för energiskatten sedan den 1 augusti 2016 begränsat till 63 procent. Vidare får en skattskyldig göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller fossilt dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen.

För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten. Avdrag får också göras för hela koldioxidskatten och 88 procent av energiskatten för biodrivmedel som låginblandas i bensen. För låginblandning i dieselbränsle får avdrag göras för hela koldioxidskatten och 36 procent av energiskatten om beståndsdel utgörs av FAME och för hela energi- och koldioxidskatten om det rör sig om en annan beståndsdel som framställts av biomassa.

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

Energiskatt på biodrivmedel på grund av överkompensation påfördes för första gången den 1 januari 2013 när befrielsen från energiskatt för biodrivmedel som låginblandas i bensen sänktes från 100 till 89 procent av den energiskatt som gällde för bensen. Befrielsen för biodrivmedel som låginblandas i dieselbränsle sänktes samtidigt till 84 procent av den energiskatt som gällde för dieselbränsle.

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

I höständeringsbudgeten för 2015 föreslog regeringen en sänkning av befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensen från 89 procent till 79 procent samt för höginblandad etanol från 100 procent till 78 procent av den energiskatt som gäller för bensen. Andra låginblandade biodrivmedel än etanol och FAME befriades helt från energiskatt. Begränsningen av skattebefrielsen till att endast gälla t.o.m. 5 volymprocent biodrivmedel i bensen respektive dieselbränsle föreslogs slopas. Förslaget trädde i kraft den 1 december 2015.

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

Befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensin ökades den 1 augusti 2016 från 74 procent till 88 procent samt för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85) från 73 procent till 92 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Befrielsen från energiskatt ökades för FAME som låginblandas i dieselbränsle från 8 procent till 36 procent samt för höginblandad FAME från 50 procent till 63 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

Motionen

I motion 2016/17:2048 av Jan R Andersson (M) föreslås att minskad skatt på biodrivmedel ska övervägas. Motionären menar att i stället för att göra det dyrare att använda biodrivmedel bör beskattningen av främst etanol och rapsdiesel minskas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är viktigt att snabbt få långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel. Förnybara bränslen ska ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökande andel förnybara bränslen kan åstadkommas. Skatten på biodrivmedel sänktes nyligen då regeringen gjorde bedömningen att sänkningen kunde genomföras utan att komma i konflikt med EU:s statsstödsregler. Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 aviserat att man kommer att ta fram ytterligare förslag till nya regler för de ekonomiska styrmedlen på området, som ligger inom ramen för Europeiska kommissionens tolkning av reglerna om statligt stöd, och som kan träda i kraft under mandatperioden.

Utskottet är inte berett att föregripa regeringens arbete och ta initiativ till ytterligare sänkningar.

Motionen avstyrks därför.

Vissa fordonsskattefrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa en avståndsbaserad vägslitageavgift, om en konsekvensanalys av införandet av en vägslitageavgift, om att inte införa en vägslitageavgift och om att införa en infrastrukturavgift.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att införa ett bonus–malus-system, om att slopa fordonsskatten för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar om en översyn av avgifts- och skattestrukturen för olika fordonsslag och om en översyn av fordonsskatten för personer med funktionsnedsättning.

Jämför reservationerna 5 (M), 6 (SD), 7 (C), 8 (V) och 9 (KD).

Bakgrund

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

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

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

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

Den 1 januari 2015 höjdes fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet för flertalet personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Utsläppsnivån för uttag

av koldioxidbeloppet sänktes från 117 gram till 111 gram koldioxid per kilometer och koldioxidbeloppet höjdes från 20 kronor till 22 kronor. För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, höjdes koldioxidbeloppet från 10 kronor till 11 kronor. Samtidigt höjdes bränslefaktorn som används vid beräkningen av fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon från 2,33 till 2,37.

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

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

Eurovinjettdirektivet

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

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

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

Utredningen Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar (dir. 2015:47) tillsattes den 30 april 2015 för att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar kan utformas. Utredningen överlämnade sitt betänkande Vägskatt (SOU 2017:11) till regeringen den 28 februari 2017.

Motionerna

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 38 föreslås att det införs ett bonus–malus-system för nya lätta fordon som är klimatinriktat, bygger på ett systemperspektiv och är lätt för konsumenten att förstå.

I motion 2016/17:892 av Berit Högman (S) yrkande 2 anförs att en vägslitageavgift kan vara en effektiv åtgärd för att främja den svenska åkerinäringen och en mer miljövänlig fordonsflotta.

I motion 2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S) föreslås att fordons-skattelagen ses över när det gäller fordonsskatt för personer med funktionsnedsättning. Motionären menar att människor med stora funktionsnedsättningar är mycket beroende av bil för att kunna förflytta sig och att det är inhumant att personer med funktionsnedsättning behöver betala mycket högre bilskatt för att de av utrymmesskäl måste ha en mycket större bil än andra.

I motion 2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M) anförs att en avståndsbaserad vägslitageskatt slår hårt mot jobben och glesbygden och innebär att kunderna får betala i slutändan. Motionären menar att det mot denna bakgrund bör göras en ordentlig konsekvensanalys av vad ett införande av en vägslitageavgift får för konsekvenser för jobben, företagen och skogsindustrin i Sverige.

I partimotion 2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11 föreslås att en översyn av avgifts- och skattestrukturen genomförs i syfte att uppnå energieffektiva och en ökad andel miljöanpassade godstransporter. Motionärerna menar att avgifter på trafikslag som järnväg och sjöfart inte motsvarar det behov som finns på marknaden och i många fall missgynnar en effektiv kapacitetsanvändning samt överflyttning av godstransporter på väg till järnväg, sjöfart och inre vattenvägar.

I motion 2016/17:2106 av Edward Riedl (M) anförs att införandet av en kilometerskatt skulle vara ett hårt slag mot jobben och den tunga basindustrin i norra Sverige. Motionären anför vidare att det i vårt glesbefolkade land behövs transporter av alla slag och att det inte är ett sätt att förbättra miljön att slå undan benen för jobb och tillväxt. Motionären anför slutligen att ytterligare en skattepåлага för t.ex. den svenska skogsindustrin skulle försämra konkurrenskraften jämfört med andra länder och kosta arbetstillfällen.

I motion 2016/17:2115 av Betty Malmberg m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 föreslås att den befintliga beskattningen på vägar och avstånd ska bevaras eftersom en skatt baserad på avstånd missgynnar konkurrenskraften, landsbygden och miljön. Motionärerna anför vidare att kilometerskatten riskerar att få allvariga effekter för företagen utan att det ger några större positiva effekter för klimatet.

I motion 2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson m.fl. (båda M) anför motionärerna att införandet av en kilometerskatt hotar jobben i hela Sverige, men ytterst slår mot landsbygdens konkurrenskraft.

I kommittémotion 2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3 föreslås att det inte ska införas någon vägslitageskatt. Motionärerna anför att en vägslitageskatt främst skulle påverka de glesare landsbygderna negativt och de regioner som inte har tillgång till alternativet järnväg.

I kommittémotion 2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 18 föreslås att det inte ska införas någon vägslitageskatt. Motionärerna anför att förslaget om en vägslitageskatt är landsbygdskraftigt och riskerar att straffbeskatta många av Sveriges platsbundna näringar. Motionärerna anför vidare att en vägslitageskatt också skulle slå extra hårt i norra Sverige, där avstånden är längre och alternativa transportmöjligheter saknas.

I motion 2016/17:2838 av Runar Filper (SD) föreslås att avgiften för vägtrafikskatt ska slopas för rallybilar eftersom de bara får köras på vägarna vid tävlingar och annan sportrelaterad verksamhet. Motionären menar att detta bör gälla även för tävlingsmotorcyklar.

I motion 2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) föreslås att utredningen om skatt på avstånd ska läggas ned. Motionärerna anför att införandet av en kilometerskatt kommer att straffa ut områden där avstånden är långa och där godståg sällan finns att tillgå. Motionärerna anför vidare att dyrare transporter kommer att drabba konsumenterna och svensk export och innebära ett hårt slag mot jobb och företagande. Motionärerna anför slutligen att även mjölkbönderna och svensk skogsindustri kommer att drabbas negativt.

I kommittémotion 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 5 anför att Sverige är ett land med stora avstånd, vilket gör att många människor är beroende av bilen för att ta sig till jobbet. Motionärerna föreslår därför att ett väl fungerande teknikneutralt, klimatsmart och effektivt bonus-malus-system skyndsamt ska komma på plats.

I kommittémotion 2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5 föreslås att ett bonus-malus-system ska införas där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt.

I motion 2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M) anför att ett flertal länder i Europa tar ut en avgift vid inpassering till landet, en s.k. infrastrukturavgift, som sedan går till t.ex. slitagekostnader och miljöutsläpp i landet. Motionären menar att infrastrukturavgifter är en lösning för att bilförare på ett enkelt sätt ska kunna göra rätt för sig och föreslår därför att möjligheten att införa infrastrukturavgifter ska ses över.

I motion 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) anför att införandet av en vägslitageavgift skulle vara förödande för konkurrenskraften och utvecklingen av svensk industri och också skada svenskt näringsliv. Motionären anför vidare att landsbygdens företag, jobb och möjligheter skulle minska i takt med att kostnaderna på grund av en avståndsbaserad vägslitageavgift ökade.

I kommittémotion 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 17 föreslås att det inte ska införas någon skatt på vägtransporter, s.k. vägslitage-skatt.

Utskottets ställningstagande

Regeringen tillsatte i april 2015 en utredning för att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas (dir. 2015:47). Regeringen anförde bl.a. att en avståndsbaserad skatt för tung trafik skulle kunna öka möjligheterna till kontroll av tunga vägtransporter och möjligheterna till styrning mot miljövänligare fordon samt bidra till att långväga godstransporter flyttas från lastbilar till tåg och sjöfart. Regeringen anförde vidare att det därför finns skäl att i högre grad internalisera den tunga trafikens

kostnader för samhällsekonomin genom att införa en avståndsberad skatt för tunga fordon som omfattar utländska och svenska lastbilsåkare som trafikerar de svenska vägarna. Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 aviserat att ambitionen är att en vägslitageskatt ska införas. Utredningsförslaget om en vägslitageskatt överlämnades till regeringen den 28 februari 2017 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Bonus–malus-utredningen överlämnade den 29 april 2016 sitt betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33). I betänkandet föreslås att systemet ska träda i kraft den 1 januari 2018. Regeringen avser att införa ett bonus–malus-system som innebär en väsentlig ambitionshöjning när det gäller den miljöstyrande effekten jämfört med dagens system. För att ge fortsatt stöd för bilar med låga utsläpp föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2017 en förlängning av den s.k. supermiljöbilspremien och av den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar. Regeringen lämnade den 24 mars 2017 ett förslag till bonus–malus-system i promemorian Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Regeringens förslag har skickats på remiss.

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

Utskottet anser inte att det med anledning av motionerna finns skäl att föregripa bedömningen av vilka styrmedel som kan vara lämpliga i detta avseende eller regeringens beredningar av ett bonus–malus-system och en avståndsberad vägslitageskatt.

Före den 1 oktober 1988 kunde statligt bilstöd ges i form av dels ett arbetsmarknadsanknutet bilstöd, dels vissa skatteanknutna bilstödsförmåner. Det arbetsmarknadsanknutna bilstödet administrerades av Arbetsmarknadsverket. De skatteanknutna bilstödsförmånerna handlades av Skattemyndigheten och omfattade bl.a. bensinskatteavdrag och befrielse från vägtrafikskatt. Grundförutsättningen för båda stödformerna var att personen med funktionsnedsättning var beroende av bil för att kunna förvärvsarbeta eller genomgå utbildning. Bilstödet kritiserades bl.a. för den begränsning av den bidragsberättigade personkretsen som kravet på arbetsmarknadsanknytning medförde, att bidrag och inkomstgränser var alltför låga samt att stöden lämnades i flera former och av olika myndigheter. Stödet var således svårt att överblicka för den enskilde.

Ett förbättrat bilstöd till personer med funktionsnedsättning infördes den 1 oktober 1988. Bilstödet utvidgades till att omfatta fler än tidigare och det innebar att bilens funktion som ett viktigt förflyttningshjälpmedel kom till klart uttryck. Det statliga bilstödet kom att lämnas i form av grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag. Grundavdraget ersatte bl.a. de dåvarande skatteanknutna bilstödsförmånerna, dvs. bl.a. bensinskatteavdraget

och befrielse från vägtrafikskatt. När det gäller de två nämnda skatteanknutna bilstödsförmånerna avskaffades de successivt under en sjuårsperiod.

Dagens bilstöd, som är skattefritt, utgörs alltså av grundbidrag, anskaffningsbidrag och anpassningsbidrag, där grundbidraget kan betalas ut med högst 60 000 kronor.

Mot bakgrund av det bilstöd som en person med funktionsnedsättning kan erhålla är utskottet för närvarande inte berett att ta initiativ till en översyn av fordonsskatten för personer med funktionsnedsättning. Utskottet är heller inte berett att föreslå en översyn av fordonsskatten för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar eller av avgifts- och skattestrukturen för olika trafikslag.

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

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

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

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om en översyn regelverket, av nivåerna på förseningsavgifterna och av användningen av trängselskatterna samt om att undanta elbilar från trängselskatt.

Jämför reservationerna 10 (C) och 11 (L).

Bakgrund

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

Under försöksperioden med trängselskatt i Stockholm undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När skatten återinfördes stadigvarande behölls undantaget men begränsades till att gälla under en övergångstid t.o.m. den 31 juli 2012. Miljöbilsundantaget omfattade bilar som

drevs med el, gas eller etanol. Under hösten 2008 beslutade riksdagen (bet. 2008/09:SkU6) som ett resultat av den s.k. Stockholmsöverenskommelsen att miljöbilsundantaget skulle upphöra den 1 januari 2009. För bilar som var undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan var införda i vägtrafikregistret gällde undantaget fram till den 1 augusti 2012.

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

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

I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet i Göteborg. Regeringen anförde därvid följande:

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

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att de särskilda bestämmelserna om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg bör träda i kraft så snart som möjligt. Regeringen anförde därvid att det undantag som föreslagits förutsätter ändringar av de tekniska systemen, bl.a. systemändringar i Transportstyrelsens centrala datasystem och upphandling och montering av ny utrustning och att det ännu inte är möjligt att säga säkert när detta kan vara klart. Regeringens förhoppning är dock att ändringarna ska kunna träda i kraft i slutet av 2017.

Motionerna

I motion 2016/17:3 av Caroline Szyber (KD) föreslås att undantag från trängselskatt för att hämta och lämna passagerare vid Ropsten ska införas.

Motionären anför att Ropsten är Lidingöbornas i särklass viktigaste bytespunkt för kollektivtrafik. Vidare är infartsparkeringen viktig för att möjliggöra för fler att åka kollektivt in mot Stockholmsregionen samt för att minska miljöbelastning och trängsel i Stockholms innerstad.

I motion 2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 föreslås att elbilar ska undantas från skyldigheten att betala eventuella trängselavgifter.

I partimotion 2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3 föreslås en utredning av förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter, där användningen av intäkterna beslutas lokalt.

I partimotion 2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 45 föreslås en utredning av förutsättningarna att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter, där användningen av intäkterna beslutas lokalt.

I motion 2016/17:962 av Teres Lindberg (S) framhålls att beslutsfattande i regionerna skulle kunna få många goda effekter och att regeringen därför bör se över möjligheten att låta regionerna få betydande bestämmanderätt över trängselskatters utformning och intäkter.

I motion 2016/17:1219 av Lars Hjalmered (M) föreslås att man överväger om trängselskatter kan differentieras för att bidra till en omställning av fordonsflottan.

I motion 2016/17:1857 av Erik Ottoson (M) föreslås att möjligheten att reducera avgiften för försenad inbetalning av trängselskatt snarast ska ses över. Motionären menar att det framstår som oskäligt att en bilist som gör en enkel passage och ska betala 10 kronor i avgift påförs 500 kronor i förseningsavgift om fakturan inte är betald i tid.

I motion 2016/17:2175 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3 föreslås att regelverket ska ses över så att beloppet uppgår till minst 100 kronor innan räkningen för en trängselavgift eller broavgift skickas ut. Vidare bör antalet fakturatillfällen begränsas för att underlätta för företag med många fordon. Slutligen föreslås att den höga förseningsavgiften om 500 kronor vid försenad betalning ska ses över och ersättas med en mer rimlig avgift.

I motion 2016/17:2719 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att det s.k. Backa-undantaget ska ses över så att även Backaborna får tillgång till vägnätet.

I motion 2016/17:2726 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att möjligheten att undanta Essingeleden från avgiftsbeläggning tills Förbifart Stockholm är färdigställd ska ses över. Motionären anför att avgiftsbeläggningen av Essingeleden innan Förbifart Stockholm är färdigställd innebär att många tvingas in på en avgiftsbelagd väg, trots att de inte vill in i Stockholm utan bara passera.

I motion 2016/17:2748 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att Lidingöregeln ska ses över så att även Lidingöborna får tillgång till vägnätet. Motionären anför att det inte är rimligt att människor som inte har något annat val än att passera en viss sträckning ska tvingas betala trängselavgift.

I motion 2016/17:2751 av Erik Bengtzboe (M) föreslås att nivåerna på förseningsavgifterna för trängselskatten ska ses över. Motionären anför att

förseningsavgiften inte står i proportion till trängselavgiften som ska betalas, vilket undergräver förtroendet för trängselskattesystemet.

I motion 2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M) föreslås att man ska överväga att omgående införa ett system med en förenklad betalning av trängselskatter och broavgifter där fakturor skickas ut först när summan uppgår till ett visst belopp.

I kommittémotion 2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 3 föreslås att bestämmelserna om användning av trängselavgifter ska ändras så att avgifterna även kan användas till satsningar på infrastruktur för cykling.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har i budgetpropositionen för 2016 gjort bedömningen att ett undantag från trängselskatt bör införas i Backaområdet i Göteborg och uttalat att man avser att snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag. Regeringen har därefter i propositionen Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt i Backaområdet i Göteborg (prop. 2015/16:191) föreslagit ett undantag som förutsätter ändringar av de tekniska systemen, bl.a. systemändringar i Transportstyrelsens centrala datasystem och upphandling och montering av ny utrustning. Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 uttalat att det ännu inte är möjligt att säga säkert när detta kan vara klart. Regeringens förhoppning är dock att ändringarna ska kunna träda i kraft i slutet av 2017.

Med hänsyn till det anförda ser utskottet inte att det finns något behov av att rikta ett tillkännagivande till regeringen om en översyn av det s.k. Backa-undantaget.

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

Utskottet anser att beredningen av utredningens förslag inte bör föregripas. Utskottet är heller inte berett att ta initiativ till differentierade trängselskatter eller till en ändrad användning av skatterna.

I samband med förslaget att införa trängselskatt på Essingeleden gjorde regeringen bedömningen att det fanns skäl att införa trängselskatt för passage

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

Utskottet har inte någon anledning att ändra sitt ställningstagande.

I fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm när Norra länken i olika delar färdigställs konstaterade utskottet nyligen att regeringens förslag har föregåtts av ingående analyser av olika tänkbara scenarier i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm (bet. 2015/16:SkU18). Utskottet utgick vidare från att regeringen noga följer hur trafikmönstren utvecklas och överväger om ändringar behöver genomföras.

Utskottet vidhåller sitt ställningstagande.

Miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte att leda till minskad trängsel.

Utskottet anser att fordonsskatten och drivmedelsskatten är lämpligare styrmedel än trängselskatten för att gynna miljöbilar.

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

Kemikalieskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att inte införa den nya kemikalieskatten och om en ny strategi för att arbeta mot skadliga kemikalier.

Jämför reservation 12 (SD).

Bakgrund

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik införs fr.o.m. den 1 april 2017. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö, med särskilt fokus på barn och unga. Regeringen uttalade vidare att kemiska ämnen i varor i dag är betydligt sämre reglerade än ämnena i sig eller deras användning i kemiska produkter.

Allmänna övergripande regelverk som produktsäkerhetslagen går i första hand att tillämpa på akuta hälsorisker, men inte på effekter som orsakas av exponering för ett stort antal varor under en längre tidsperiod. Dagens förbud och begränsningar kommer inte åt många av de risker som är förenade med farliga kemikalier i konsumentvaror och regeringen ansåg därför att det finns ett kvarvarande behov av ytterligare styrning. Särskilt saknas styrmedel som kan styra bort hela grupper av farliga ämnen med liknande kemisk struktur från marknaden utan att varje enskilt ämne behöver utredas i detalj.

Kemikalieskatteutredningen fick i uppdrag att analysera behovet av nya ekonomiska styrmedel på kemikalieområdet och, om behov av sådana styrmedel bedömdes finnas, föreslå vilken typ av ekonomiskt styrmedel som har bäst förutsättningar att vara verkningsfullt och kostnadseffektivt. Huvudmotivet för dessa ekonomiska styrmedel skulle enligt utredningens kommittédirektiv vara att minska förekomsten av eller risken för exponering och spridning av miljö- och hälsofarliga ämnen från olika varugrupper. Kemikalieskatteutredningen redovisade sitt uppdrag den 30 mars 2015 i betänkandet Kemikalieskatt – Skatt på vissa konsumentvaror som innehåller kemikalier (SOU 2015:30).

Utredningen valde att ta fram förslag som minskar förekomsten av farliga ämnen i människors hemmiljö. Detta motiverades i betänkandet med att studier har visat att vanliga källor till farliga ämnen i människors hemmiljö är flamskyddsmedel i elektronik, t.ex. i tv-apparater, datorer och telefoner.

Den föreslagna skatten på viss elektronik har enligt utredningen utformats så att varor som ofta används i hemmiljö och därmed orsakar risk för att vissa farliga ämnen tillförs människors hemmiljö ska beskattas. De varor som omfattas av skatteplikt definieras med hjälp av tulltaxans indelning i KN-nummer. Spisar, mikrovågsugnar, kylskåp, frysskåp, diskmaskiner, tvättmaskiner, torktumlare, datorer, bärbara datorer, läsplattor, dammsugare, mobiltelefoner, vanliga telefoner, trådlösa telefoner, routrar, trådlösa nätverk, cd-spelare, dvd-spelare, radioapparater, tv-apparater, tv-dioder, dataskärmar samt spelkonsoler är exempel på varor som omfattas.

Skatten ska uppgå till 8 kronor per kilo för vitvaror och 120 kronor per kilo för övrig elektronik. Det maximala skattebeloppet ska dock uppgå till 320 kronor per vara. Skattskyldig ska den vara som yrkesmässigt tillverkar, för in, tar emot eller importerar de aktuella varorna. Försäljning från utländska säljare till svenska konsumenter ska inte beskattas och det ska finnas möjlighet till avdrag för skatt med 50 procent för den elektronik som inte innehåller additiva föreningar av brom, klor eller fosfor. För elektronik som inte innehåller nämnda additiva föreningar och inte heller reaktivt tillsatta brom- eller klorföreningar ska i stället avdrag medges med 75 procent. Skatten ska enligt utredningen utformas på så sätt att samtliga elektronikvaror inom vissa avgränsade grupper blir skattepliktiga och att den skattskyldige ges möjlighet till skatteavdrag om han eller hon kan visa att vissa ämnen inte förekommer i varan. Huvudregeln är att en vara beläggs med full skatt, och det är enbart om den skattskyldige kan visa att skatten ska vara lägre som en lägre skatt tas ut.

Eftersom all elektronik innehåller mer eller mindre farliga kemikalier ska det inte vara möjligt att göra avdrag för hela skatten.

Motionen

I kommittémotion 2016/17:3209 av Josef Fransson (SD) yrkande 2 föreslås att den nya kemikalieskatten inte ska införas och att regeringen snarast ska återkomma med en ny strategi för hur man ska arbeta mot potentiellt skadliga kemikalier.

Utskottets ställningstagande

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik införs den 1 april 2017. Utskottet delar regeringens bedömning att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö och att den inte kan hanteras inom ramen för det befintliga regelverket. Det finns därför ett kvarvarande behov av ytterligare styrning.

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att den föreslagna skatten kommer att kunna uppnå sitt syfte och samtidigt vara rättssäker. Regeringen ansåg vidare att det finns skäl att beskatta skadliga kemikalier i sådan elektronik som förekommer i människors hemmiljö och att den konstruktion som har föreslagits bedöms lämplig utifrån skattens syfte.

Utskottet tillstyrkte förslaget och ser inte något skäl att ompröva sitt ställningstagande.

Motionen avstyrks därför i motsvarande delar.

Alkoholskatt

Utskottets förslag i korthet

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

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att införa straff- eller skatterättsligt ansvar för bussbolag eller busschaufförer och om en översyn av skatteeffekterna på inhemsk spritkonsumtion respektive spritkonsumtion genom införsel.

Jämför reservation 13 (C).

Bakgrund

Beskattningsreglerna för alkoholvaror är EU-harmoniserade, och de gemensamma reglerna finns i direktiv 2008/118/EG, det s.k. punktskatte-

direktivet. Punktskattedirektivet ligger till grund för beskattningsförfarandet i lagen (1994:1564) om alkoholskatt.

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

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

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

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

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

Skatt ska tas ut på etylalkohol och spritdrycker. Minimiskattesatsen är 550 euro per hektoliter ren alkohol. Detta svarar mot ca 52 kronor per liter ren alkohol. För sprit finns i direktiven en bestämmelse som säger att medlemsländer som vid utgången av 1992 tillämpat en skattesats om upp till högst 1 000 euro per hektoliter ren alkohol inte får sänka skattesatsen.

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

Kommissionen lämnade i maj 2004 en rapport om funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på alkoholskatteområdet. Eftersom det inte har varit möjligt att få majoritet inom kommissionen för ett förslag om positiv minimiskattesats på vin innehöll rapporten inga direktivändringsförslag på

alkoholskatteområdet (tolv medlemsstater har nollskattesats på vin). Kommissionens avsikt var att rapporten skulle leda till en bred debatt i rådet, Europaparlamentet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén.

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

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

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

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

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

Försäljning i exportbutiker

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

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

vin och 16 liter starköl. Den som inte fyllt 20 år får dock inte föra in alkoholdrycker, och den som inte fyllt 18 år får inte föra in tobaksvaror.

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

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

Gällande svenska bestämmelser

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

Punktskatten på öl, vin, andra jästa drycker än vin och öl samt mellanklassprodukter höjdes den 1 januari 2017 med 4 procent och på sprit med 1 procent.

Skattesatser för alkohol (1 januari 2017)

Volymprocent	Skattesats/liter
Öl	
Över 0,5, högst 2,8	0,00 kr
Över 2,8	2,02 kr för varje volymprocent
Vin och andra jästa drycker än vin och öl	
Över 1,2, högst 2,25	0,00 kr
Över 2,25, högst 4,5	9,19 kr
Över 4,5, högst 7	13,58 kr
Över 7, högst 8,5	18,69 kr
Över 8,5, högst 15	26,18 kr
Över 15, högst 18	52,68 kr (Denna skatteklass gäller enbart vin.)
Mellanklassprodukter	
Högst 15	32,99 kr
Över 15, högst 22	54,79 kr
Etylalkohol	516,59 kr/liter ren alkohol

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

Motionerna

I motion 2016/17:1062 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) föreslås att regeringen ska se över möjligheten att ge små svenska bryggerier samma förutsättningar som sina nordiska EU-kollegor genom att införa lägre skattesatser för småbryggerier. Motionärerna menar att trots en stark efterfrågan på dessa lokala produkter är lönsamheten ett problem för många små bryggerier.

I motion 2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M) yrkande 2 föreslås att bussbolagens eller busschaufförernas ansvar för herrelös alkohol på bussar ska förstärkas genom att införa ett straff- eller skatterättsligt ansvar.

I motion 2016/17:1890 av Finn Bengtsson (M) föreslås en översyn av framtida skatteeffekter på inhemsk spritkonsumtion respektive spritkonsumtion genom införsel utifrån.

I motion 2016/17:1922 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M) föreslås att en depå för tullfria varor ska införas för att varor inte ska behöva fraktas fram och tillbaka för att bli skattefria. Enligt motionären skulle det innebära både miljövinster och ekonomiska vinster.

I motion 2016/17:3091 av Anders Åkesson och Eskil Erlandsson (båda C) föreslås en översyn av alkoholskattenivån för öl tillverkad av bryggerier med liten tillverkningsvolym. Motionärerna menar att ett effektivare sätt att sända en signal för minskad alkoholkonsumtion vore att sänka alkoholskatten för små och lokala bryggerier med begränsad produktion. De små bryggerierna står generellt sett för ett förhållningssätt till alkohol med fokus på minskad kvantitet till förmån för kvalitet.

I motion 2016/17:3099 av Cecilia Widegren (M) föreslås att Sverige ska se hur man kan genomföra EU-förordningen om differentierade alkoholskatter och också göra en jämförelse med länder inom EU som i dag har differentierade skatter. Motionären menar att ett sätt att möta framtidens utmaningar och skapa en mer levande landsbygd är att ge fler lokala producenter en reell möjlighet att växa och utöka sin verksamhet med hjälp av differentierad alkoholskatt och tillåtelse till gårdsförsäljning.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet har vid flera tillfällen avstyrkt motsvarande förslag om att regeringen ska driva frågan om att förändra unionsrätten för att tillåta

ankomsthandel med alkohol (bet. 2015/16:SkU18). Utskottet ansåg att ett sådant agerande skulle vara motsägelsefullt och att Sverige inte bör göra avsteg från den restriktiva hållning som vi i övrigt intar på EU-nivå i frågor om alkoholbeskattning. Utskottet ansåg också att Systembolagets försäljningsmonopol bör upprätthållas.

Utskottet ser inte heller nu någon anledning att ändra sin ståndpunkt.

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa differentierade alkoholskatter, t.ex. nedsatta skattesatser på öl bryggt av oberoende små bryggerier. Utskottet har tidigare avstyrkt motsvarande förslag om att regeringen bör utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för småbryggerier (bet. 2015/16:SkU18). Utskottet vidhöll, mot bakgrund av folkhälsoskäl och den därmed restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning.

Utskottet ser inte heller nu något skäl att ändra sitt ställningstagande och anser att det därför inte heller finns någon anledning att utreda möjligheten att införa differentierade alkoholskatter.

Beskattningen av alkohol innebär en avvägning mellan behovet av att minimera alkoholens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Utskottet utgår från att regeringen följer hur alkoholkonsumtionen förändras i samband med att alkoholskatterna höjs och beaktar de beteendeeffekter som skatteförändringarna kan ge upphov till.

Utskottet anser inte att ett särskilt tillkännagivande från riksdagen behövs i frågan.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motionsyrkanden som behandlas i avsnittet.

Tobaksskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en förändring av relationen i beskattning mellan snus och cigaretter.

Bakgrund

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

Rådets direktiv 2011/64/EU, tobaksskattedirektivet, tillämpas från den 1 januari 2011. Direktivet omfattar tobaksvaror, dvs. i huvudsak cigaretter, cigarrer, cigariller och röktoak. Enligt direktivet är det vägda genomsnittliga detaljhandelspriset på cigaretter utgångspunkten för EU:s minimikrav på

punktskatt och för att mäta den särskilda punktskattens betydelse inom den totala skattebelastningen.

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

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

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

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

Enligt förordningen (2015:596) om fastställande av omräknade belopp för tobaksskatt för år 2017 gäller följande skattesatser för tobak fr.o.m. den 1 januari 2017:

Skattesatser för tobak (1 januari 2017)

Cigaretter	Cigarrer/ cigariller	Röktobak	Snus	Tuggtobak
1,51 kr/styck*	1,33 kr/styck	1 841 kr/kilo	432 kr/kilo	476 kr/kilo

* Därutöver ska skatt betalas med 1 procent av detaljhandelspriset.

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

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

Motionen

I motion 2016/17:311 av Josef Fransson (SD) yrkande 5 anförs att det finns en tydlig samhällsvinst med att hålla nere skatten på snus i förhållande till cigaretter för att ge incitament till att bruka den tobak som är minst skadlig för hälsan. Motionären menar att skatten på snus därför bör sänkas i förhållande till skatten på cigaretter.

Utskottets ställningstagande

Beskattningen av tobak innebär en avvägning mellan behovet av att minimera tobakens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Tobaksskatten höjdes senast den 1 januari 2015. Sedan 2012 sker en årlig omräkning av tobaksskattesatserna som motsvarar den allmänna prisutvecklingen.

Utskottet har nyligen avstyrkt motsvarande yrkande om en förändring av relationen i beskattningen mellan snus och cigaretter (bet. 2015/16:SkU18). Utskottet sympatiserade i och för sig med tanken på att stimulera användare att gå över till mindre hälsovådliga tobaksprodukter, men var tveksamt till ett system där skatten är beroende av tobaksprodukternas relativa skadlighet. Utskottet ansåg vidare att beskattningen av tobak var väl avvägd och att det därför inte fanns anledning att förändra relationen i skattesatserna mellan snus och cigaretter. Utskottet har inte skäl att ompröva sitt ställningstagande.

Utskottet avstyrker därmed motionen i motsvarande delar.

Flygskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att införa en europeisk flygskatt och om att inte införa en flygskatt.

Jämför reservationerna 14 (SD) och 15 (L).

Bakgrund

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

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

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

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

ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxid-skatter eller handelssystem för att begränsa växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredjeländer. Europas 42 stater, medlemsstaterna i EU och i Europeiska civila luftfartskonferensen (Ecac) reserverade sig mot beslutet.

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

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

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

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

Regeringen tillsatte i november 2015 en utredning som fick i uppdrag att analysera hur en skatt på flygresor kan utformas (dir. 2015:106). Syftet är att flygets klimatpåverkan ska minska, vilket kan bidra till att nå miljö-kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Genom en skatt på flygresor kan flyget i högre utsträckning bära sina egna klimatkostnader. Skatten bör uppmuntra konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp och mindre klimatpåverkan. Skatten bör också uppmuntra flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan. Skattens utformning ska samverka med de närings-, transport- och regionalpolitiska målen om bl.a. jobb, tillgänglighet och konkurrenskraft i alla delar av landet. Utredningen överlämnade sitt betänkande SOU 2016:83 En svensk flygskatt den 30 november 2016.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 aviserat att ambitionen är att en flygskatt ska införas. Regeringen har vidare i mars 2017 aviserat att man avser att lämna ett förslag om skatt på flygresor till Lagrådet före sommaren 2017.

Motionerna

I partimotion 2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11 föreslås att en europeisk flygskatt ska införas utifrån principen om att förorenaren ska betala.

I motion 2016/17:2105 av Edward Riedl (M) föreslås att den nuvarande beskattningen på flygtrafik ska bevaras. Motionären anför att en flygskatt skulle leda till färre jobb, försvåra för flyget att genomföra sin gröna omställning och försämra tillgängligheten i Sverige.

I kommittémotion 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 16 anfördes att det inte ska införas någon flygskatt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att även flyget i högre utsträckning ska bära sina egna miljö-kostnader. Det var därför ett viktigt steg att flyget 2012 införlivades i EU:s handel med utsläppsrätter, så att flyget möter ett pris på utsläpp av koldioxid.

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

Utskottet avstyrker därmed motionerna.

Lotteriskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om skattebefrielse för vissa vinster och om en översyn av travsportens villkor och totalisatorskatten.

Bakgrund

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

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

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

En särskild utredning, Omreglering av spelmarknaden, har tillsatts (dir. 2015:95) med uppdrag att lämna förslag till en ny spelreglering. Regleringen ska syfta till att skapa en spelmarknad som präglas av ett högt konsument-skydd, hög säkerhet i spelen och tydliga förutsättningar för att få verka på marknaden. Regleringen ska bygga på ett licenssystem som innebär att alla som agerar på den svenska spelmarknaden ska göra det med behöriga tillstånd, och att aktörer utan tillstånd ska stängas ute. En utgångspunkt är vidare att de negativa konsekvenserna av spelande ska begränsas. Vid utformningen av den nya regleringen ska förutsättningarna för finansiering av statens verksamhet och allmännyttiga ändamål bevaras i så hög utsträckning som möjligt. Utredaren ska vidare bl.a. beakta den marknadsmässiga och tekniska

utvecklingen, folkhälsopolitiska mål samt EU-rätten. Utredningen, som har antagit namnet Spellicensutredningen, ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 mars 2017.

Motionerna

I motion 2016/17:287 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkande 2 föreslås att frågan om att låta vinster från föreningslivets egna spel och lotterier vara helt befriade från skatt ska prövas.

I motion 2016/17:290 av Jan R Andersson m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 anförs att det är önskvärt att svensk travsport och hästnäring har långsiktigt goda villkor så att den kan utvecklas samtidigt som både skatteintäkter och arbetstillfällena på landsbygden i anslutning till hästsporten kan växa. Motionärerna menar därför att den svenska travsportens spelvillkor och Sveriges höga totalisatorskatt ska ses över.

I motion 2016/17:1865 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M) anförs att det är önskvärt att svensk travsport och hästnäring har långsiktigt goda villkor så att den kan utvecklas samtidigt som både skatteintäkter och arbetstillfällena på landsbygden i anslutning till hästsporten kan växa. Motionärerna menar därför att den svenska travsportens spelvillkor och Sveriges höga totalisatorskatt ska ses över.

Utskottets ställningstagande

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

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

Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa utredningen och avstyrker de aktuella motionerna.

Reklamskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att reklamskatten ska avskaffas.

Jämför reservation 16 (C).

Bakgrund

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

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

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

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

I maj 2015 lämnade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om möjligheten att stegvis påbörja processen med att avveckla reklamskatten för dagspressen. Regeringen förklarade i budgetpropositionen för 2016 att ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten för bl.a. dagspressen ska tas genom att skatten ska sänkas med motsvarande 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2017 och med ytterligare 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2019.

I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att skattesänkningen för 2017 lämpligen bör fördelas på så sätt att 10 miljoner kronor av inkomstbortfallet för staten avser annonser i periodiska publikationer och 10 miljoner kronor avser övriga annonser och reklam. En sådan fördelning bedöms inte

utgöra statligt stöd. Vidare uttalade regeringen att en sådan fördelning är mer lämplig än en hantering där hela nedsättningen endast kommer en bransch till godo. För annonser i periodiska publikationer bedömde regeringen att en sänkning av skattesatsen från 3 procent till 2,5 procent kombinerat med en höjning av gränsen för återbetalning av skatt från 50 miljoner kronor till 75 miljoner kronor var den lämpligaste utformningen av skattesänkningen. Genom denna förändring bedömde regeringen att färre skattskyldiga för annonser i självständiga periodiska publikationer behöver betala reklamskatt. De skattskyldiga som fortfarande behöver betala sådan reklamskatt får både sänkt skattesats och ett höjt grundavdrag genom den höjda gränsen för återbetalning (grundavdraget på 1,5 miljoner kronor ökar till 1,875 miljoner kronor genom höjningen av gränsen för återbetalning).

För övriga annonser och reklam uttalade regeringen att skattesänkningen lämpligen bör utformas på så sätt att en sänkning av skattesatsen från 8 procent till 7,65 procent kombineras med en höjning av redovisningsgränsen från 20 000 kronor till 60 000 kronor.

Sänkt reklamskatt 2019

I promemorian Sänkt reklamskatt gjordes bedömningen att skattesänkningen på 20 miljoner kronor för 2019 lämpligen bör fördelas på motsvarande sätt som skattesänkningen för 2017, dvs. att 10 miljoner kronor av inkomstbortfallet för staten avser annonser i periodiska publikationer och 10 miljoner kronor avser övriga annonser och reklam. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att man avser att föreslå att skattesänkningen för 2019 hanteras genom sänkningar av respektive skattesats i enlighet med promemorians förslag. Skattesatsen för annonser i periodiska publikationer bör därmed sänkas från föreslagna 2,5 procent till 1 procent och skattesatsen för övriga annonser och reklam sänkas från 7,65 procent till 6,9 procent 2019. Regeringen avser att under hösten 2018 återkomma till riksdagen med ett förslag.

Motionen

I kommittémotion 2016/17:2972 av Per Lodenius m.fl. (C) yrkande 2 föreslås att reklamskatten som enbart finns på annonser i tryckta kommersiella medier ska avskaffas och att momsens på tryckta och digitala medier ska vara lika. Motionärerna menar att det nu krävs snabba åtgärder för att säkra tillgång till en professionell lokaljournalistik.

Utskottets ställningstagande

Riksdagen tillkännagav redan 2002 att reklamskatten borde avskaffas, och regeringen har uttalat att man delar riksdagens uppfattning i frågan.

Vad gäller möjligheten att stegvis påbörja processen med att avveckla reklamskatten för dagspressen tillkännagav riksdagen i maj 2015 att

finansieringen av avvecklingen bör genomföras på det sätt som regeringen anser är möjligt och lämpligt. Regeringen har i budgetpropositionen för 2016 förklarat att ytterligare steg i avskaffandet av reklamskatten för bl.a. dagspressen ska tas genom att skatten ska sänkas med 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2017 och med ytterligare 20 miljoner kronor fr.o.m. den 1 januari 2019. Skattesatsen för annonser som följer med en allmän nyhetstidning eller en s.k. periodisk publikation sänktes från 3 procent till 2,5 procent den 1 januari 2017. Skattesatsen för övriga annonser och reklam sänktes från 8 procent till 7,65 procent. Gränsen för återbetalning av reklamskatt för annonser i en självständig periodisk publikation höjdes från ett belopp motsvarande en skattepliktig omsättning på högst 50 miljoner kronor, till 75 miljoner kronor för ett helt år. Gränsen för redovisningsskyldighet för reklamskatt för övriga annonser och reklam höjdes från 20 000 kronor till 60 000 kronor.

Utskottet, som delat regeringens bedömning av utformningen av det stegvisa avskaffandet av reklamskatten, anser att ett tillkännagivande från riksdagen i frågan är obehövt. Motionen avstyrks därför.

Skatt på avfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en översyn av avfalls- lagstiftningen och om skattebefrielse för återdeponerat avfall.

Jämför reservation 17 (M).

Bakgrund

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

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

Deponiskatten är avsedd att ge en miljöstyrande effekt som skapar ett tryck på att återvinna avfall. Skatten ska ge en minskning av sådant avfall som i

nuläget inte kan återvinnas och därför deponeras. Minskningen ska ske genom att uppmuntra utvecklingen av olika former av avfallsbehandling genom bearbetning och val av råmaterial m.m.

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

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

Motionerna

I motion 2016/17:55 av Robert Hannah och Maria Weimer (båda L) yrkandena 1 och 2 föreslås att skattesystemet för deponiåtervinning ska ses över så att värdefulla metaller kan återvinnas. Motionärerna anför vidare att betydande miljövinster kan göras om ett miljövänligt system för sanering kopplas till ett förmånligt skattesystem för deponiåtervinning.

I motion 2016/17:1880 av Gunilla Nordgren (M) föreslås att bestämmelserna i avfallsskattelagen ska ses över och att man vid översynen särskilt ska beakta att avfall som återdeponeras efter en deponiåtervinning bör kunna undantas från avfallsskatt.

I kommittémotion 2016/17:3168 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 10 anfördes att deponiskatten försvårar återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden och att en regeljustering som innebär att återförande av restmaterial till deponi efter deponiåtervinning undantas från beskattning skulle medföra flera fördelar, t.ex. ökad resurshushållning samt främjande av flera miljö kvalitetsmål. Motionärerna föreslår därför att deponiskatten ska ses över i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier.

Utskottets ställningstagande

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

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

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

De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

Skatt på bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en utredning om utformningen av en differentierad skatt på bekämpningsmedel.

Jämför reservation 18 (SD).

Bakgrund

Enligt lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel ska skatt betalas med 34 kronor för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet. Syftet med skatten på bekämpningsmedel är att av hälso- och miljöskäl minska användningen av sådana medel. Skatten betalas när bekämpningsmedel omsätts eller tas i anspråk inom landet. Med bekämpningsmedel avses ämnen eller beredningar som är avsedda att användas till skydd mot egendomsskador eller olägenheter för människors hälsa, förorsakad av växter, djur, bakterier eller virus. Skattskyldig är den som inom landet yrkesmässigt tillverkar bekämpningsmedel eller från ett annat land för in eller tar emot bekämpningsmedel för yrkesmässig återförsäljning eller för egen yrkesmässig användning inom landet. När skatten på bekämpningsmedel infördes 1984 var skattesatsen 4 kronor. Den nuvarande nivån på 34 kronor infördes den 1 januari 2015.

EU har moderniserat den europeiska lagstiftningen om kemikalier och infört ett integrerat system för registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach). Bestämmelserna finns i rådets förordning (EG) nr 1907/2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach) och inrättande av en europeisk kemikalie-myndighet. Syftet med systemet är att förbättra skyddet av människors hälsa och miljön, samtidigt som den europeiska kemiska industrins konkurrenskraft

bibehålls och dess innovationsförmåga stärks. Dessutom har en europeisk kemikaliemyndighet (Echa) inrättats för att ta hand om den löpande förvaltningen av de krav som Reach medför. Reach ålägger företag som tillverkar och importerar kemikalier att bedöma riskerna i samband med användning av dessa ämnen och att vidta nödvändiga åtgärder för att hantera de risker som identifierats. Skyldigheten att bevisa att de kemikalier som tillverkas eller saluförs är säkra övergår från de offentliga myndigheterna till industrin.

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

Regeringen tillsatte i juni 2016 en utredning, Skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten (dir. 2016:53). Utredaren ska analysera behovet av beskattning för att minska spridningen av kadmium och andra hälso- och miljöfarliga ämnen och tungmetaller i miljön. Utredaren ska vidare analysera om bekämpningsmedelsskatten är i behov av att ändras med hänsyn till de förändringar som skett inom EU-rätten och med hänsyn till utvecklingen av bekämpningsmedel sedan skatten infördes. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2017.

Motionen

I kommittémotion 2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 33 anförs att flera statliga utredningar har pekat på behovet av att differentiera skatten efter preparatets olika miljö- och hälsorisker och flera länder har också infört differentierade skatter. Motionärerna föreslår därför att det ska utredas hur en differentierad bekämpningsmedelsskatt kan utformas.

Utskottets ställningstagande

Miljöskatter och andra ekonomiska styrmedel är centrala för att miljömålen ska kunna nås. En viktig utgångspunkt för skatter på miljöområdet är att de ska bidra till att förbättra uppfyllelsen av de relevanta miljömålen och att de i möjligaste mån ska utformas så att den som förorenar också betalar för sin förorening. Skatterna ska vidare vara kostnadseffektiva, verkningsfulla och inte strida mot unionsrätten.

I budgetpropositionen för 2016 uttalade regeringen att man inte har för avsikt att återinföra den skatt på gödselmedel som avskaffades 2010. Regeringen konstaterade vidare att användningen av handelsgödsel bidrar till övergödning av vattendrag, sjöar och hav samt till ökade halter av, i synnerhet, tungmetallen kadmium i åkermarken. Regeringen aviserade därför sin avsikt att analysera behovet av andra former av beskattning för att minska spridningen av tungmetaller och andra miljöfarliga ämnen i naturen. Om det finns behov av en skatt bör den utformas och genomföras så att den blir

verkningsfull och kostnadseffektiv. Vidare angav regeringen att skatten på bekämpningsmedel bör ses över. Skatten på bekämpningsmedel infördes 1984 och har i allt väsentligt varit oförändrad sedan dess. Regeringen uttalade också att det bör analyseras hur skattens miljöstyrande effekt kan öka, om skatten är effektiv och om skatten är i behov av ändringar med hänsyn till de förändringar som skett på EU-området sedan skatten infördes.

I juni 2016 tillsatte regeringen en utredning som bl.a. ska göra en översyn av skatten på bekämpningsmedel. Utskottet förutsätter att frågan om en differentierad skatt på bekämpningsmedel kommer att beaktas inom ramen för den pågående utredningen.

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

Övriga punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att utreda en parkeringsskatt, om punktskattesystemets utformning och om straffen för punktskattebrott.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om att införa en livsmedelsskatt, en skatt på läskedrycker och en på torv.

Jämför reservationerna 19 (V) och 20 (KD).

Motionerna

I motion 2016/17:1 av Karin Svensson Smith (MP) anförs att med en parkeringsskatt skapas incitament för fastighetsägare eller arbetsgivare att minska antalet parkeringsplatser och att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Motionären anför vidare att det samtidigt stimuleras till ökad användning av kollektivtrafik, gång och cykel, vilket skapar bättre underlag för tätare tåg- och bussturer, tät stadsbebyggelse och utvecklad närservice. Om biltrafik blir en naturlig del av delningsekonomin finns stora möjligheter till minskad energianvändning, effektivare markutnyttjande i städerna och förbättrad privatekonomi. Motionären föreslår därför att det ska utredas hur kommuner eller staten kan ges möjlighet att ta ut en skatt på parkering.

I motion 2016/17:1334 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3 föreslås en skatt på livsmedels klimatpåverkan. Motionärerna menar att bidraget till den globala uppvärmningen från produktion av livsmedel är omfattande. Motionärerna föreslår vidare att ett första steg i en klimatskatt ska avse klimatpåverkan från produktion av rött kött. Slutligen föreslår motionärerna att skatten ska återbetalas lika mycket till varje person för att få ökad acceptans bland allmänheten. Motionärerna menar att människors beteende därigenom påverkas, dvs. konsumtionen av rött kött minskar och

därmed klimatpåverkan, samtidigt som de flesta hushåll med lägre inkomster får oförändrad eller något förbättrad levnadsstandard.

I motion 2016/17:1913 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M) yrkandena 1 och 2 anförs att punktskattebrott är en lönsam typ av brottslighet med stora förtjänstmöjligheter, låg upptäcktsrisk och låga straff. Vidare anförs att brottsligheten delvis beror på punktskattesystemets utformning. Motionärerna menar därför att det finns anledning att utreda såväl punktskattesystemets utformning som straffen för punktskattebrott.

I motion 2016/17:2639 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) föreslås en skatt på sockrade läskedrycker. Motionärerna anför att internationella och svenska erfarenheter av skatter på tobak och alkohol talar för att en punktskatt på sockrade läskedrycker skulle vara ett effektivt sätt att minska konsumtionen.

I motion 2016/17:3393 Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8 föreslås att skattebefrielsen från koldioxidskatt på torv ska tas bort eftersom det finns studier som visar att torv ur växthusgassynpunkt motsvarar fossila bränslen i ett tidsperspektiv på upp till några hundra år.

Utskottets ställningstagande

Frågan om en parkeringsskatt har lyfts fram av Utredningen om fossilfri fordonstrafik, som i december 2013 överlämnade sitt betänkande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84). Utredningen föreslår bl.a. att möjligheten att beskatta parkeringsplatser ska utredas för att ge kommunerna ökade befogenheter att styra trafiken. Intäkterna från parkeringsskatten föreslås öronmärkas till åtgärder som stärker gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Utskottet är inte berett att ta initiativ till en utredning om hur kommuner eller staten kan ges möjlighet att ta ut en skatt på parkering.

Utskottet är medvetet om att punktskatteförfarandet i vissa fall kan utnyttjas för att bl.a. undgå eller kringgå skattskyldighet. Eftersom punktskatterna i stor utsträckning är harmoniserade inom EU råder Sverige inte helt över systemets utformning. Större ändringar när det gäller punktskattesystemet kräver därför ändringar i tillämpliga EU-direktiv m.m.

Utskottet utgår från att regeringen utan något särskilt tillkännagivande från riksdagen strävar efter att minska skatteundandraganden såväl i fråga om arbetet med regleringarna av punktskatter inom EU som i fråga om nationell lagstiftning.

Riksdagen har vid flera tillfällen avslagit motsvarande yrkande om att införa en livsmedelsskatt i första hand på animalieproduktionens klimatkostnader (bet. 2012/13:SkU19). Som framgår av tidigare behandling ifrågasätter utskottet om inte en beskattning av det slaget främst skulle innebära att den inhemska köttproduktionen fördyras till förmån för billig import och att det därmed inte skulle uppkomma några miljövinster.

Utskottet har inte anledning att ändra sitt ställningstagande.

När det gäller frågan om en skatt på sockrade läskedrycker har utskottet tidigare avstyrkt motsvarande yrkanden om en punktskatt på bl.a. socker

(bet. 2012/13:SkU19). Från allmänna utgångspunkter är det vanskligt att låta beskattning utgå från varors farlighet eller nyttighet. Erfarenheten visar att en sådan beskattning leder till svårigheter i tillämpningen och besvärliga gränsdragningsproblem. Det var också anledningen till att en rad punktskatter av förenklingsskäl upphävdes i samband med 1991 års skattereform.

Utskottet anser inte att riksdagen bör ändra inställning i frågan.

Riksdagen har vid flera tillfällen avslagit förslag om en slopad eller nedsatt skattebefrielse för torv (yttr. 2016/17:SkU1y). Utskottet anförde då bl.a. att torven är befriad från energi- och koldioxidskatt vid förbränning, men är belastad med svavelskatt och även ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Mot bakgrund av det pågående arbetet när det gäller torvens roll i systemet med utsläppsrätter var utskottet inte berett att förorda någon ytterligare åtgärd.

Utskottet finner inte heller nu skäl att tillstyrka ytterligare förslag till förändringar av beskattningen av torv.

Med hänsyn till det ovan anförda avstyrker utskottet samtliga motioner i motsvarande delar.

Reservationer

1. Energiskatt, punkt 1 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:2898 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 3 och avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 9, 19, 20 och 51,

2016/17:943 av Teres Lindberg (S),

2016/17:1337 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),

2016/17:1834 av Erik Andersson (M),

2016/17:2236 av Christian Holm Barenfeld (M) och

2016/17:2949 av Eskil Erlandsson m.fl. (C).

Ställningstagande

Regeringen har tidigare infört en form av nettodebiteringssystem som kom att kallas skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el. Reformen innebär ganska modesta kostnader i statsbudgeten – skatteutgiften budgeteras till 30 miljoner kronor årligen. På sikt riskerar detta dock att bli kostsamt och får dessutom till följd att elproducenter som verkar på affärsmässig grund får en reduktion på intäktsidan. Införandet av detta system är till synes uteslutande kopplat till att främja solceller. Skattereduktionen för mikroproduktion av el bör därför slopas.

2. Energiskatt, punkt 1 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 9, 19, 20 och 51 samt

2016/17:2949 av Eskil Erlandsson m.fl. (C) och
avslår motionerna
2016/17:943 av Teres Lindberg (S),
2016/17:1337 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP),
2016/17:1834 av Erik Andersson (M),
2016/17:2236 av Christian Holm Barenfeld (M) och
2016/17:2898 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Sverige är ett avlånt land med många goda vindlägen, både till havs och på land. Det är viktigt att kunna transportera elen dit den behövs, vid rätt tillfälle. Det svenska elnätet behöver därför bli smartare och möjliggöra en effektivare och mer flexibel elanvändning. Det krävs också att Svenska kraftnät och övriga nätägare agerar ansvarsfullt och transparent för att inte mer mark än nödvändigt tas i anspråk. Sverige har också relativt goda förhållanden för solenergi där vårt kyligare klimat gör att solcellerna blir mer effektiva. Vattenkraften är vårt energisystems kronjuvel och kan användas både som bas- och reglerkraft. Sol-, vind- och biokraft kan komplettera och ger oss tillsammans med vattenkraften mycket goda förutsättningar för ett 100 procent förnybart elsystem. Centerpartiet anser att förnybar energiproduktion som syftar till att användas för eget bruk ska vara skattebefriad. EU-kommissionen har tydligt kommenterat att regeringen har fel som påstår att det är krav från EU som ligger bakom den svenska solskatten. Utbyggnaden av solel behöver underlättas och främjas, inte motverkas.

Koldioxidskatten är ett av våra mest effektiva styrmedel inom klimatpolitiken. Skatten utgår från principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan. I vårt klimatmål till 2020 om 40 procent lägre utsläpp av växthusgaser jämfört med 1990 har koldioxidskatten varit betydelsefull. I takt med att teknikutveckling sker, produkter blir alltmer energieffektiva och bilar blir alltmer bränslesnåla kommer skatteintäkterna från koldioxidskatten att minska. Även efter 2020 och fram till dess att vi har ett samhälle utan nettoutsläpp av växthusgaser behöver vi fungerande ekonomiska styrmedel som är miljöstyrande. Centerpartiet anser därför att utformandet av koldioxidskatten efter 2020 behöver utredas för att fortsätta uppnå önskat resultat.

För att påskynda omställningen till ett förnybart energisystem vill Centerpartiet stimulera den småskaliga elproduktionen genom regel-förenklingar och starkare incitament. Reglerna om momsregistrering för mindre producenter, hur man får förflytta elen mellan fastigheter och vilka som ska vara berättigade till avdrag för mikroproduktion av egen el bör ses över. Fler bör få nyttja avdraget för mikroproducerad el och avdraget bör göras direkt på fakturan precis som ROT-/RUT-avdraget.

För att öka miljöstyrningen mot förnybara, mer hållbara drivmedel bör en förändring av EU:s energiskattedirektiv genomföras.

Förslaget att slopa den inarbetade modellen med nedsättning av elskatt på fakturan mot ett system med återbetalning av skatt i efterhand är ett tydligt exempel på onödigt regelkrångel. Förutom ökat arbete med ansökningar om återbetalning för en mängd företag, ofta små företag utan särskilda administrativa resurser, leder förslaget till märkbart försämrad likviditet för berörda företag. Detta blir särskilt fallet vid årsvis återbetalning, men effekten kan vara betydande även vid kvartalsvis återbetalning.

Systemet med nedsatt skatt på energi för konkurrensutsatta näringar syftar till att svenska företag ska ha rimliga konkurrensvillkor med kollegor i andra länder. Förslaget om att övergå till en modell med återbetalning av skatt i efterhand värnar denna viktiga princip. Förslaget leder dock totalt sett till en ökad administrativ börda för berörda företag. Dessutom försämras likviditeten för de företag som tvingas ligga ute med elskatten till dess återbetalning sker. Förslaget innebär därför en försämring av svenska företagens villkor jämfört med omvärlden. Förslaget om återbetalning av elskatt bör därför ändras och den tidigare modellen med nedsatt skatt på fakturan bör fortsätta tillämpas för energiintensiv verksamhet.

3. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (M, C, L, KD)

av Per Åsling (C), Maria Malmer Stenergard (M), Helena Bouveng (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Lotta Finstorp (M), Mathias Sundin (L) och Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3406 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD) och

avslår motionerna

2016/17:543 av Sten Bergheden (M),

2016/17:1912 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M),

2016/17:2509 av Edward Riedl (M),

2016/17:3330 av Jabar Amin (MP) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 18.

Ställningstagande

Sverige behöver bli bättre på att uppmuntra och underlätta entreprenörskap. Företagare möter ofta onödiga hinder och höga administrativa kostnader för att driva sin verksamhet framåt. Alliansen vill hela tiden förbättra förutsättningarna för företagen och för att nya företag ska startas. Att vid ändringar av regler analysera konsekvenserna för företag, och i synnerhet små företag,

är ett exempel på hur nya hinder och ökade administrativa kostnader kan undvikas. Regeringens förslag med aktuella regelförändringar i lagen om skatt på energi innefattade ingen genomgripande konsekvensbeskrivning ur ett företagarperspektiv. Alliansen vill därför att regeringen följer upp hur reglernas tillämpning påverkar företagen i form av ökad administrativ börda, ökad offentlighet av känslig företagsinformation samt vilka effekter det får att möjligheten att ge stöd till företag som är i ekonomiska svårigheter begränsas.

4. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 18 och
avslår motionerna
2016/17:543 av Sten Bergheden (M),
2016/17:1912 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M),
2016/17:2509 av Edward Riedl (M),
2016/17:3330 av Jabar Amin (MP) och
2016/17:3406 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD).

Ställningstagande

Sverigedemokraterna vill se ett levande Sverige och inte enbart några frodiga fläckar med storstäder på kartan. Fokus har legat på staden och dess potential och utbyggnad. I regeringens infrastrukturproposition fullföljs denna syn genom att ett oproportionellt stort fokus läggs på städerna på glesbygdens bekostnad. Regeringen verkar helt blind inför landsbygdens förutsättningar och utmaningar och för konsekvenserna av sin föreslagna politik. Satsningar på kollektivtrafik är bra och i storstäderna har många möjligheten att välja kollektiva färdmedel i stället för bilen. På landsbygden är detta inte alltid fallet och kommer troligen heller inte att bli det under överskådlig framtid. Om vi fortsatt vill ha en levande landsbygd måste styrmedel och satsningar göras med en helhetssyn där både stad och land bejakas. Regeringens aviserade styrmedel – vilka är helt byggda kring stadsbussens förutsättningar – som t.ex. höjd bränsleskatt, flygskatt och kilometerskatt riskerar i stället att bli nådastöten för en stor del av Sveriges landsbygd. Indexeringen av bränsleskatterna bör därför avskaffas.

5. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (M)

av Maria Malmer Stenergard (M), Helena Bouveng (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 5 och avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 38,

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 2,

2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S),

2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M),

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,

2016/17:2106 av Edward Riedl (M),

2016/17:2115 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),

2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 18,

2016/17:2838 av Runar Filper (SD),

2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5,

2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M),

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 12 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 17.

Ställningstagande

Sverige är ett land med stora avstånd, vilket gör att många människor är beroende av bilen för att ta sig till jobbet. För Moderaterna är det viktigt att hela Sverige ska leva och att det ska finnas möjlighet att bo och verka där man vill. Det är därför viktigt att betona att det inte är bilen vi vill straffa ut, utan utsläppen. Ett väl fungerande teknikneutralt, klimatsmart och effektivt bonus-malus-system bör skyndsamt komma på plats. Fram till dess vill vi fortsätta satsa på supermiljöbilspremierna.

6. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3,
 2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 18 och
 2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 17 och
 avslår motionerna
 2016/17:821 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 38,
 2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 2,
 2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S),
 2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M),
 2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,
 2016/17:2106 av Edward Riedl (M),
 2016/17:2115 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,
 2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),
 2016/17:2838 av Runar Filper (SD),
 2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),
 2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjørtler m.fl. (M) yrkande 5,
 2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5,
 2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M) och
 2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 12.

Ställningstagande

Vägslitageskattekommitténs förslag riskerar att ytterligare missgynna många av de landsbygdsnära näringarna utifrån en internationell konkurrenssituation. Utredningen gör inga överväganden när det gäller geografiska eller sektorsvisa undantag och en vägslitageskatt skulle främst påverka de glesare landsbygderna negativt och de regioner som i dag inte har tillgång till alternativet järnväg. Vägslitageskatten bör därför inte införas.

7. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 38,
2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) och
2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 12 och
avslår motionerna
2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 2,
2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S),
2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M),
2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,
2016/17:2106 av Edward Riedl (M),
2016/17:2115 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,
2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),
2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3,
2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 18,
2016/17:2838 av Runar Filper (SD),
2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 5,
2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5,
2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M) och
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 17.

Ställningstagande

Centerpartiet vill skyndsamt införa ett självfinansierat bonus–malus-system för att skapa incitament till konsumenter att välja en miljöbil i stället för en klimatbelastande bil. Bonus–malus-systemet innebär en kraftig rabatt ju bättre miljöprestanda bilen har samtidigt som rabatten finansieras av att det läggs en avgift på de bilar som är sämre för miljön. Till dess att systemet är infört ska den lyckosamma supermiljöbilspremien förlängas som ett fortsatt incitament till att välja en miljövänlig bil. Det bör därför införas ett bonus–malus-system för nya lätta fordon som är klimatinriktat, bygger på ett systemperspektiv och är lätt för konsumenten att förstå.

Regeringen har tillsatt en utredning om kilometerskatt för att bl.a. minska den tunga lastbilstrafiken och lyfta över gods till andra transportslag såsom järnvägstrafik. Skatten skulle vara förödande för konkurrenskraften, utvecklingen av svensk industri och skada svenskt näringsliv. En sådan skatt kommer vidare att straffa ut områden där avstånden är långa och där det sällan finns

godståg att tillgå. Dyrare transporter kommer i slutändan att drabba inte bara konsumenterna utan även svensk export som redan i dag konkurrerar på en tuff global marknad. Det innebär vidare ett hårt slag mot jobb och företagande. Även mjölkbönderna kommer att få sin beskärda del av en dylik skatt, vilket i sin tur riskerar att leda till att de återigen får minskad lönsamhet i sin verksamhet. Detta är en grupp som redan är hårt prövade av nationella konkurrensnackdelar, handelsembargot mot Ryssland och överproduktionen av mejeriprodukter i Europa. Vidare drabbas svensk skogsindustri negativt. För miljön blir detta kontraproduktivt då skogen är en av nycklarna till en grön omställning för fordonsflottan. Skatten saknar dessutom helt miljöstyrning, då den straffar åkare med samma nivå per mil oavsett om bränslet är förnybart eller fossilt. Utredningen om skatt på avstånd bör därför läggas ned.

8. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (V)

av Daniel Sestrajcic (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11 och avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 38,

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 2,

2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S),

2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M),

2016/17:2106 av Edward Riedl (M),

2016/17:2115 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),

2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 18,

2016/17:2838 av Runar Filper (SD),

2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 5,

2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5,

2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M),

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 12 och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 17.

Ställningstagande

Näringslivet har under lång tid riktat kritik mot att avgifter för trafikslag som järnväg och sjöfart inte motsvarar det behov som finns på marknaden och att de i många fall missgynnar effektiv kapacitetsanvändning samt överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, sjöfart och inre vattenvägar. Enligt en forskningsrapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) 2011 anses de snedvridna konkurrensvillkoren mellan trafikslagen bero på olika finansieringsformer och avkastningskrav vid avgiftsuttaget. Vänsterpartiet anser att det kommer att krävas ökade investeringar på järnväg och ökade satsningar på intermodala transportlösningar (dvs. att godsenheter kan omlastas mellan olika transportslag) för att stärka både järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft för att uppnå energieffektiva transporter med låga utsläpp av växthusgaser. Avgifter och andra styrmedel har dock stor betydelse och regelverket bör förändras mot ett främjande av mer effektiva och miljövänliga godstransporter. En översyn av avgifts- och skattestrukturen i syfte att uppnå energieffektiva och en ökad andel miljöanpassade godstransporter bör därför genomföras.

9. Vissa fordonsskattefrågor, punkt 4 (KD)

av Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD) yrkande 5 och avslår motionerna

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 38,

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S) yrkande 2,

2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S),

2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M),

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 11,

2016/17:2106 av Edward Riedl (M),

2016/17:2115 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M),

2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 3,

2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 18,

2016/17:2838 av Runar Filper (SD),

2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 5,

2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M),

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C) yrkande 12 och
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 17.

Ställningstagande

Kristdemokraterna har drivit frågan om att införa ett s.k. bonus–malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. För att skapa enkelhet för den enskilda bilköparen förordar vi ett system med tydliga miljöklasser A–G, där A–C ger olika nivåer av bonus och E–G olika nivåer av avgifter. Ett sådant system kan enkelt modifieras till att också ta hänsyn till utsläpp av avgaser och partiklar. Systemet bör utformas så att nettoeffekten för staten är positiv, såsom i 2030-sekretariatets förslag, där nettovinsten beräknas till omkring 700 miljoner kronor per år. I likhet med 2030-sekretariatet föreslår vi att bonusen betalas ut direkt vid köpet medan avgiften fördelas på fyra år. I samband med att bonus–malus-systemet införs bör supermiljöbilspremierna avskaffas.

10. Trängselskatt, punkt 5 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3 och

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 45 och
avslår motionerna

2016/17:3 av Caroline Szyber (KD),

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,

2016/17:962 av Teres Lindberg (S),

2016/17:1219 av Lars Hjälmered (M),

2016/17:1857 av Erik Ottoson (M),

2016/17:2175 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2016/17:2719 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:2726 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:2748 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:2751 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 3.

Ställningstagande

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

11. Trängselskatt, punkt 5 (L)

av Mathias Sundin (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 3 och avslår motionerna

2016/17:3 av Caroline Szyber (KD),

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,

2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 3,

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 45,

2016/17:962 av Teres Lindberg (S),

2016/17:1219 av Lars Hjälmered (M),

2016/17:1857 av Erik Ottoson (M),

2016/17:2175 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2016/17:2719 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:2726 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:2748 av Erik Bengtzboe (M),

2016/17:2751 av Erik Bengtzboe (M) och

2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga. Att cykla är klimatsmart. I början av 1960-talet blev bilen den huvudsakliga normen i trafiken, vilket innebar att det blev farligt och mindre attraktivt att cykla i många trafikmiljöer. Detta har bidragit till att cyklingens andel av resandet har minskat. Cyklisterna minskar annan trafikträngsel i städer och påverkar luftkvaliteten positivt. I dag saknas infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler cyklar. Att bygga hållbara livsmiljöer behöver omfatta möjligheten för enskilda att välja klimatvänliga transportsätt. Cykling är ett miljövänligt transportmedel och är både transport, motion och rekreation. Ökad tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet är avgörande för att öka

cyklingen. En mycket stor andel av bilresorna skulle kunna ersättas med cykel om infrastrukturen i högre utsträckning var anpassad för cykelpendling. Investeringar som bidrar till ett ökat cykelpendlande bör därför prioriteras minst lika mycket som vägburen fordonstrafik. Bestämmelserna om användningen av trängselavgifterna ska därför ändras så att de även kan användas till satsningar på infrastruktur för cykling.

12. Kemikalieskatt, punkt 6 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3209 av Josef Fransson m.fl. (SD) yrkande 2.

Ställningstagande

Införandet av kemikalieskatten är mycket illa genomtänkt. Sverige är ett alldeles för litet land för att på egen hand påverka de globala elektronikjättarnas användning av olika kemikalier för t.ex. brandsäkerhet. Förslaget ger inte heller incitament att använda bättre alternativ. Den faktiska målbilden, att minska exponeringen mot vissa kemikalier, blir i bästa fall marginell. Införandet av skatten kommer i stället att innebära en ökad administrativ börda för såväl myndigheter som näringsliv och försämrad konkurrenskraft för svenska industriföretag samt skapa starka incitament att lägga om bolagsstrukturer för ökad internethandel i syfte att kringgå skatten. Detta innebär i sin tur att Sverige går miste om arbetstillfällen, arbetsgivaravgifter, inkomstskatt, moms och bolagsskatt, vilket kommer att göra Sverige fattigare. En ytterligare frågeställning som borde vara helt central i sammanhanget är hur man får tillbaka de verksamheter som företag väljer att lokalisera i något av våra grannländer. En lång rad remissinstanser avstyrker förslaget och menar att det kommer att bli kostsamt och innebära en ökad administrativ börda för såväl företag som myndigheter. Förslaget innebär försämrade förutsättningar för internationellt konkurrenskraftig industriell utveckling i Sverige. Kemikalieskatten bör inte införas och regeringen bör snarast återkomma med en ny strategi för hur man ska arbeta mot potentiellt skadliga kemikalier.

13. Alkoholskatt, punkt 7 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3091 av Anders Åkesson och Eskil Erlandsson (båda C) och
avslår motionerna
2016/17:1062 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M),
2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M) yrkande 2,
2016/17:1890 av Finn Bengtsson (M),
2016/17:1922 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M) och
2016/17:3099 av Cecilia Widegren (M).

Ställningstagande

Ett effektivare sätt att sända en signal för minskad alkoholkonsumtion vore att sänka alkoholskatten för små och lokala bryggerier med begränsad produktion. De små bryggerierna står generellt sett för ett förhållningssätt till alkohol med fokus på minskad kvantitet till förmån för kvalitet. En översyn av alkoholskattenivån för öl tillverkad av bryggerier med liten tillverkningsvolym bör därför genomföras.

14. Flygskatt, punkt 9 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 16 och
avslår motionerna
2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11 och
2016/17:2105 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

Sverigedemokraterna vill se ett levande Sverige och inte enbart några frodiga fläckar med storstäder på kartan. Fokus har legat på staden och dess potential och utbyggnad. I regeringens infrastrukturproposition fullföljs denna syn genom att ett oproportionellt stort fokus läggs på städerna på glesbygdens bekostnad. Regeringen verkar helt blind inför landsbygdens förutsättningar och utmaningar och för konsekvenserna av sin föreslagna politik. Satsningar på kollektivtrafik är bra och i storstäderna har många möjligheten att välja kollektiva färdmedel i stället för bilen. På landsbygden är detta inte alltid fallet och kommer troligen heller inte att bli det under överskådlig framtid. Om vi fortsatt vill ha en levande landsbygd måste styrmedel och satsningar göras med en helhetssyn där både stad och land bejakas. Regeringens aviserade styrmedel – vilka är helt byggda kring stadsbans förutsättningar – som t.ex. höjd bränsleskatt, flygskatt och kilometerskatt riskerar i stället att bli nådastöten för en stor del av Sveriges landsbygd. Flygskatten bör därför inte införas.

15. Flygskatt, punkt 9 (L)

av Mathias Sundin (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 11 och
avslår motionerna

2016/17:2105 av Edward Riedl (M) och

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 16.

Ställningstagande

Den största utmaningen, men också största potentialen, när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Sektorn bidrar med den största nationella påverkan på klimatet och här finns också det största beroendet av import av energiråvara såsom rysk olja. Miljöpåverkan från transportsektorn måste minska och åtgärder krävs för att nå det långsiktiga målet om en fossilfri fordonsflotta. Liberalerna vill ha en ekonomisk styrning som sker på ett kostnadseffektivt och långsiktigt sätt. Utifrån principen om att förorenaren ska betala bör därför en europeisk flygskatt införas.

16. Reklamskatt, punkt 11 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2972 av Per Lodenius m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Det sker stora och snabba förändringar inom medieområdet. Med den digitala utvecklingen har många fördelar tillkommit. Medievärlden har breddats, det finns mer information tillgänglig och det är lättare för en enskild person att komma till tals, t.ex. genom tidningars kommentarsfält samt de sociala medierna. Samtidigt har många lokalredaktioner lagts ned på senare år och utvecklingen ser fortsatt dystert ut. Bakgrunden är främst att annonspengar har flyttats till andra ställen på internet. Tillgången till en allsidig och oberoende nyhetsbevakning och opinionsbildning i hela landet måste säkras. Det krävs snabba åtgärder för att säkra tillgång till en professionell lokaljournalistik. Centerpartiet föreslår därför att reklamskatten, som enbart finns på annonser i tryckta kommersiella medier, ska avskaffas och att momsens på tryckta och digitala medier ska vara lika.

17. Skatt på avfall, punkt 12 (M)

av Maria Malmer Stenergard (M), Helena Bouveng (M), Cecilie Tenfjord-Toftby (M) och Lotta Finstorp (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3168 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 10 och
avslår motionerna
2016/17:55 av Robert Hannah och Maria Weimer (båda L) yrkandena 1 och 2
samt
2016/17:1880 av Gunilla Nordgren (M).

Ställningstagande

Deponiskatten infördes 2000 i syfte att minska mängden avfall som deponeras, till förmån för materialåtervinning. Tillsammans med andra åtgärder, t.ex. satsningar på återvinning och förbud mot deponering av brännbart och organiskt avfall, har Sverige blivit världsledande på avfallsfrågor. Deponiskatten, som den är utformad i dag, försvårar dock återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden. För att t.ex. öka utvinningen av fosfor ur avloppsslam eller värdefulla material ur gamla deponier måste storskaliga industriella processer tillämpas, vilka samtidigt genererar restprodukter utan marknadsvärde som måste deponeras och därmed drabbas av deponiskatten. Det innebär att det ofta blir billigare att utvinna nya råvaror ur naturen i stället för att återvinna råvaror från samhällets stora avfallsflöden. Det är inte resurseffektivt. En regeljustering som innebär att återförande av restmaterial till deponi efter deponiåtervinning undantas från beskattning skulle medföra flera fördelar, t.ex. ökad resurshushållning samt främjande av flera miljö kvalitetsmål. Moderaterna föreslår därför att deponiskatten ses över i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier.

18. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (SD)

av Olle Felten (SD) och David Lång (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD) yrkande 33.

Ställningstagande

Flera statliga utredningar har pekat på behovet av att differentiera bekämpningsmedelsskatten till preparatens olika miljö- och hälsorisker. Flera länder har också infört differentierade skatter på bekämpningsmedel. Det finns också flera exempel på teknik för icke kemiskt växtskydd där användningen skulle stimuleras av en differentierad bekämpningsmedelsskatt. Sverigedemokraterna föreslår därför att det ska utredas hur en differentierad skatt på bekämpningsmedel kan utformas.

19. Övriga punktskatter, punkt 14 (MP, V)

av Rasmus Ling (MP) och Daniel Sestrajcic (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2016/17:1 av Karin Svensson Smith (MP) och avslår motionerna

2016/17:1334 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3,

2016/17:1913 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M) yrkandena 1 och 2,

2016/17:2639 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) och

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8.

Ställningstagande

Utredningen om fossilfri fordonstrafik lyfter i sin rapport Fossilfrihet på väg fram skatt på parkeringsplatser som ett bra alternativ eller komplement till trängselskatt och ett sätt att internalisera de kostnader som drabbar billösa hushåll och äldre när en allt större del av dagligvaruhandeln koncentreras till externa köpcentrum som är svårtillgängliga utan bil. Skatten kan företrädesvis tas ut på parkering vid arbetsplatser, men även på kundparkering t.ex. vid externa köpcentrum. Cityhandel och stadsdelsbutiker kan därmed värnas. Med en parkeringsskatt skapas ett incitament för fastighetsägare eller arbetsgivare att minska antalet parkeringsplatser och att omvandla långtidsparkering till korttidsparkering. Samtidigt stimuleras ökad användning av kollektivtrafik, gång och cykel till arbetspendling och inhandling, vilket i sin tur skapar bättre underlag för tätare tåg- och bussturer, tät stadsbebyggelse och utvecklad närservice. Om skatten för parkeringsplatsen dessutom öronmärks till kommuner och landsting för kollektivtrafiksatsningar kan åtgärden ha en dubbel effekt. Om biltrafik blir en naturlig del av delningsekonomin finns stora möjligheter till minskad energianvändning, effektivare markutnyttjande i städerna och förbättrad privatekonomi. Regeringen bör därför överväga att utreda hur kommuner eller staten kan ges möjlighet att ta ut en skatt på parkering.

20. Övriga punktskatter, punkt 14 (KD)

av Larry Söder (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 8 och
avslår motionerna
2016/17:1 av Karin Svensson Smith (MP),
2016/17:1334 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkandena 1–3,
2016/17:1913 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M) yrkandena 1
och 2 samt
2016/17:2639 av Stefan Nilsson m.fl. (MP).

Ställningstagande

Naturvårdsverket har nyligen redovisat ett regeringsuppdrag om torvutvinnings miljö- och climateffekter. Där slås fast att torv är ett fossilt bränsle och att torvutvinning bidrar till ökade utsläpp av växthusgaser. Inom EU:s system för utsläppshandel och enligt Förenta Nationernas (FN) klimatpanel, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), är torv klassat som ett fossilt bränsle. Inom det svenska elcertifikatssystemet behandlas torv dock fortfarande som förnybart. Torven är i Sverige också befriat från energi- och koldioxidskatt. Mot bakgrund av de nya forskningsresultaten kring torvens miljöpåverkan är skattebefrielsen inte längre försvarbar. Torv är ett energislag som i dag varken beskattas med koldioxid- eller energiskatt. Utsläpp av koldioxid från torvförbränning rapporteras till FN som ett fossilt bränsle och när torv eldas i större kraftvärmeverk inom EU måste de inneha utsläppsrätter. Aktuella studier visar att torv ur växthusgassynpunkt motsvarar fossila bränslen i ett tidsperspektiv upp till några hundra år. Kristdemokraterna föreslår därför att skattebefrielsen från koldioxidskatt för torv ska tas bort.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition 2016/17:21

2016/17:3507 av Anders Åkesson (C):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på avstånd, en vägslitageavgift, skulle skada svenskt näringsliv och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3509 av Per Klarberg m.fl. (SD):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en flygskatt och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa en vägslitageskatt och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa uppindexeringen av bränsleskatterna och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:1 av Karin Svensson Smith (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga en utredning av skatt på parkering och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3 av Caroline Szyber (KD):

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

2016/17:55 av Robert Hannah och Maria Weimer (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över skattesystemet för deponiåtervinning så att värdefulla metaller kan återvinnas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett miljövänligt system för sanering bör kopplas till ett förmånligt skattesystem för deponiåtervinning och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:287 av Lars-Axel Nordell (KD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i utredningen även pröva frågan om att låta vinster från föreningslivets egna spel och lotterier vara helt befriade från skatt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:290 av Jan R Andersson m.fl. (M):

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

2016/17:311 av Josef Fransson (SD):

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

2016/17:543 av Sten Bergheden (M):

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

2016/17:694 av Markus Wiechel (SD):

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

2016/17:820 av Annie Lööf m.fl. (C):

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

2016/17:821 av Annie Lööf m.fl. (C):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur koldioxidskatten bör utvecklas för att nå önskat resultat efter 2020 och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till fortsatt skattebefrielse på förnybar energi som syftar till att användas för eget bruk och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att öka den småskaliga elproduktionen genom

- regelförenklingar och starkare incitament och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett bonus–malus-system för nya lätta fordon som är klimatinriktat, bygger på ett systemperspektiv och är lätt för konsumenten att förstå, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att möjliggöra beslut på kommunal nivå om trängselavgifter där användningen av intäkterna beslutas lokalt och tillkännager detta för regeringen.
 51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förändra EU:s energiskattedirektiv för att öka miljöstyrningen mot förnybara mer hållbara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:892 av Berit Högman m.fl. (S):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att genom vägslitageavgift främja den svenska åkerinäringen och en mer miljövänlig fordonsflotta och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:916 av Catharina Bråkenhielm (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fordonsskattelagen bör ses över gällande fordonsskatt för personer med funktionsnedsättning som behöver köpa en större bil på grund av sin funktionsnedsättning och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:943 av Teres Lindberg (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn i syfte att likställa skattelagstiftningen för elektrifierad kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:962 av Teres Lindberg (S):

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

2016/17:1062 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M):

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

2016/17:1070 av Jan Björklund m.fl. (L):

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

2016/17:1219 av Lars Hjälmered (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga differentierade skatter och avgifter för fordon och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1334 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på livsmedels klimatpåverkan ska införas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett första steg i en sådan klimatskatt ska avse klimatpåverkan från produktion av rött kött och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett system för återbetalning av skatten till alla vuxna medborgare ska utarbetas och implementeras och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1337 av Niclas Malmberg och Stefan Nilsson (båda MP):

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

2016/17:1834 av Erik Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att omgående se över skatten på solcellsanläggningar för eget bruk och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1857 av Erik Ottoson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt avgift för försenad inbetalning av trängselavgift och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1865 av Sten Bergheden och Lotta Finstorp (båda M):

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

2016/17:1880 av Gunilla Nordgren (M):

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

2016/17:1883 av Finn Bengtsson och Andreas Norlén (båda M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att bussbolags eller busschaufförens ansvar för herrelös alkohol på bussar bör förstärkas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1884 av Lotta Finstorp (M):

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

2016/17:1890 av Finn Bengtsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av framtida skatteeffekter på inhemsk spritkonsumtion respektive spritkonsumtion genom införsel utifrån och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1912 av Ann-Britt Åsebol och Eva Lohman (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av bilkostnaderna för boende på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1913 av Andreas Norlén och Finn Bengtsson (båda M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda punktskattesystemets utformning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffen för punktskattebrott och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1922 av Jonas Jacobsson Gjörtler (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inrätta depåer för tullfria varor i syfte att uppnå miljövinster och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:1986 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn av avgifts- och skattestrukturen i syfte att uppnå energieffektiva och en ökad andel miljöanpassade godstransporter bör genomföras och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2048 av Jan R Andersson (M):

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

2016/17:2105 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara nuvarande beskattning på flyg och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2106 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att värna industrins konkurrenskraft genom att se över en sänkt beskattning på fordon, i synnerhet lastbilar, och användande av vägar och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2115 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bevara befintlig beskattning på vägar och avstånd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt baserad på avstånd missgynnar såväl konkurrenskraften och landsbygden som miljön och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2175 av Sten Bergheden (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket så att innan räkningen för en trängselavgift eller broavgift skickas ut måste beloppet uppgå till minst 100 kronor och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att underlätta för åkerier, bussbolag och andra företag med många fordon i rörelse att få så få fakturor på trängsel- och broavgifter som möjligt, vilket sparar arbete och bokföringskostnader för företaget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över straffavgiften på 500 kronor vid försening med betalning av trängsel- och broavgift och ersätta den med en mer rimlig avgift och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2236 av Christian Holm Barenfeld (M):

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

2016/17:2378 av Carl-Oskar Bohlin och Jesper Skalberg Karlsson (båda M):

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

2016/17:2446 av Anders Forsberg m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på vägslitage inte införs och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utformningen av differentierad bekämpningsmedelsskatt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2450 av Anders Forsberg m.fl. (SD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motsätta sig införandet av en vägslitageskatt och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2509 av Edward Riedl (M):

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

2016/17:2639 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införande av en punktskatt på sockrade läskedrycker och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2719 av Erik Bengtzboe (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det s.k. Backaundantaget så att tillgången till vägnätet även finns för Backaborna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:2726 av Erik Bengtzboe (M):

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

2016/17:2748 av Erik Bengtzboe (M):

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

2016/17:2751 av Erik Bengtzboe (M):

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

2016/17:2838 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att slopa vägtrafikskatten för tävlingsfordon och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2898 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skattereduktionen för mikroproducenter av el ska tas bort och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2949 av Eskil Erlandsson m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omläggningen av återbetalning av elskatt inte genomförs och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2972 av Per Lodenius m.fl. (C):

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

2016/17:2996 av Cecilia Widegren (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omgående se över förenklad betalning av trängselskatter och broavgifter, med andra intervaller än månadsvis som är kostsamt för staten, och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3091 av Anders Åkesson och Eskil Erlandsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av alkoholskattenivån för öl tillverkad av bryggerier med liten tillverkningsvolym och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3099 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över regelverket för lokala bryggerier så att de till fullo kan erbjuda upplevelser, inklusive gårdsförsäljning av alkoholhaltiga produkter, därmed

öka antalet besök och turister och på så vis stärka besöksnäring på landsbygden, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:3104 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga ned utredningen om kilometerskatten och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3167 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett teknikneutralt bonus–malus-system skyndsamt kommer på plats och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3168 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över deponiskatten i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3209 av Josef Fransson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag till en ny strategi om hur man ska arbeta mot potentiellt skadliga kemikalier och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3281 av Lars-Axel Nordell m.fl. (KD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av ett så kallat bonus–malus-system för personfordon och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3311 av Lisbeth Sundén Andersson (M):

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

2016/17:3330 av Jabar Amin (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska beakta glesbygden i framtida utformande av bensinskatter så att ett glesbygdsavdrag införs i samband med framtida bensinprishöjningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2016/17:3373 av Nina Lundström (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ändrade regler för användningen av trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3393 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skattebefrielsen från koldioxidskatt för torv bör tas bort och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3406 av Per Åsling m.fl. (C, M, L, KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör följa upp hur de nya bestämmelserna i lagen om skatt på energi (1994:1776) påverkar företagen i form av ökad administrativ börda och ökad offentlighet av känslig företagsinformation, samt vilka effekter begränsningar i möjligheten att ge stöd till företag som är i ekonomiska svårigheter får och tillkännager detta för regeringen.