

# Skatteutskottets betänkande 2019/20:SkU22

## Punktskatt

---

### Sammanfattning

Utskottet avstyrker motionsyrkandena. 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 behandlar utskottet kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2019/20 om frågor på punktskatteområdet. Motionerna innehåller bl.a. förslag som gäller skatten på elektrisk kraft, skatten på drivmedel, fordonsskatten, trängselskatten, kemikalieskatten, flygskatten, spelskatten, reklamskatten, skatten på avfall, skatten på bekämpningsmedel och skatterna på alkohol och tobak. Vidare behandlas frågor om att införa en turistavgift, skatt på handelsgödsel, skatt på socker, skatt på enskilda avlopp som inte åtgärdats och en särskild skatt på gruvor och naturresurser.

I betänkandet finns 29 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och tre särskilda yttranden (M, KD).

#### *Behandlade förslag*

Cirka 100 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet .....	9
Ärendet och dess beredning.....	9
Utskottets överväganden.....	10
Energiskatt.....	10
Nedsatt elskatt för tunga fordon .....	16
Skatt på drivmedel m.m.....	17
Beskattning av biodrivmedel .....	21
Vägs katt.....	25
Fordonsskatt .....	28
Bonus–malus-system.....	30
Trängselskatt .....	34
Turistavgift .....	37
Kemikalieskatt.....	38
Alkohol.....	43
Tobak.....	45
Flygets beskattning.....	47
Spelskatt .....	51
Reklamskatt .....	52
Skatt på avfall.....	55
Skatt på bekämpningsmedel .....	57
Skatt på gödselmedel.....	59
Socker skatt .....	61
Avloppsskatt.....	62
Gruvskatt .....	63
Reservationer .....	68
1. Energiskatt, punkt 1 (M).....	68
2. Energiskatt, punkt 1 (SD) .....	69
3. Energiskatt, punkt 1 (C).....	70
4. Energiskatt, punkt 1 (L).....	71
5. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (M) .....	72
6. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (C) .....	72
7. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (SD) .....	73
8. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (KD) .....	74
9. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD) .....	75
10. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (C).....	76
11. Vägs katt, punkt 5 (SD).....	77
12. Vägs katt, punkt 5 (C) .....	77
13. Vägs katt, punkt 5 (V) .....	78
14. Vägs katt, punkt 5 (KD) .....	79
15. Fordonsskatt, punkt 6 (C) .....	80
16. Bonus–malus-system, punkt 7 (M).....	80
17. Bonus–malus-system, punkt 7 (KD).....	81
18. Kemikalieskatt, punkt 10 (SD) .....	83
19. Alkohol, punkt 11 (M).....	84
20. Flygets beskattning, punkt 13 (M).....	85
21. Flygets beskattning, punkt 13 (SD) .....	85
22. Flygets beskattning, punkt 13 (KD).....	86

23. Flygets beskattning, punkt 13 (L) .....	87
24. Reklamskatt, punkt 15 (KD).....	88
25. Skatt på avfall, punkt 16 (M).....	88
26. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 17 (SD).....	89
27. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 17 (V).....	90
28. Skatt på gödselmedel, punkt 18 (SD) .....	90
29. Avloppsskatt, punkt 20 (KD).....	91
Särskilda yttranden .....	92
1. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (M).....	92
2. Kemikalieskatt, punkt 10 (M).....	92
3. Kemikalieskatt, punkt 10 (KD).....	93
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	94
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20 .....	94

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:376 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,  
2019/20:548 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD),  
2019/20:1218 av Magnus Manhammar (S),  
2019/20:2095 av Maria Nilsson (L),  
2019/20:2675 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,  
2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11,  
2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2,  
2019/20:3263 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 18,  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 36, 38 och 39 samt  
2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 1 och 3.

*Reservation 1 (M)*

*Reservation 2 (SD)*

*Reservation 3 (C)*

*Reservation 4 (L)*

## 2. Nedsatt elskatt för tunga fordon

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:730 av Teres Lindberg (S),  
2019/20:2838 av Tobias Billström m.fl. (M) och  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5.

*Reservation 5 (M)*

*Reservation 6 (C)*

## 3. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:205 av Hans Eklind (KD),  
2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 20,  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 13,  
2019/20:877 av Pål Jonson (M),  
2019/20:957 av Per Söderlund (SD),  
2019/20:1014 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1028 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1029 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1474 av Viktor Wärmick (M),  
2019/20:1475 av John Weinerhall (M) yrkande 2,  
2019/20:1554 av John Weinerhall (M),  
2019/20:1934 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2519 av Katarina Brännström (M),

2019/20:2571 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),  
2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7,  
2019/20:2934 av Edward Riedl (M),  
2019/20:2997 av Edward Riedl (M) och  
2019/20:2999 av Edward Riedl (M).

*Reservation 7 (SD)*

*Reservation 8 (KD)*

#### **4. Beskattning av biodrivmedel**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:18 av Dennis Dioukarev (SD),  
2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 20,  
2019/20:1578 av Jan R Andersson (M) och  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 25.

*Reservation 9 (SD)*

*Reservation 10 (C)*

#### **5. Vägs katt**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 37,  
2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C) yrkande 8,  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4.

*Reservation 11 (SD)*

*Reservation 12 (C)*

*Reservation 13 (V)*

*Reservation 14 (KD)*

#### **6. Fordonsskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1058 av Runar Filper (SD) och  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 26.

*Reservation 15 (C)*

#### **7. Bonus–malus-system**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:839 av Marléne Lund Kopparklint och Pål Jonson (båda M),  
2019/20:1901 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2476 av Margareta Cederfelt (M),  
2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 9,  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 13,  
2019/20:2671 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7–9,  
 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11 och  
 2019/20:3365 av Jan Ericson m.fl. (M).

*Reservation 16 (M)*

*Reservation 17 (KD)*

## **8. Trängselskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:729 av Teres Lindberg (S),

2019/20:2371 av Ida Drougge (M),

2019/20:2403 av Sofia Westergren (M) yrkande 3 och

2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4.

## **9. Turistavgift**

Riksdagen avslår motion

2019/20:1185 av Kenneth G Forslund (S).

## **10. Kemikalieskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:374 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,

2019/20:517 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD),

2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 5,

2019/20:626 av Larry Söder (KD) och

2019/20:2406 av Sofia Westergren och Sten Bergheden (båda M).

*Reservation 18 (SD)*

## **11. Alkohol**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:1569 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) och

2019/20:2674 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6.

*Reservation 19 (M)*

## **12. Tobak**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:406 av Solveig Zander (C) yrkande 3 och

2019/20:1162 av John Weinerhall (M).

## **13. Flygets beskattning**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP)  
 yrkande 3,

2019/20:1900 av Lars Beckman (M),

2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 34,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 27,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77 och  
2019/20:3000 av Edward Riedl (M).

*Reservation 20 (M)*  
*Reservation 21 (SD)*  
*Reservation 22 (KD)*  
*Reservation 23 (L)*

#### **14. Spelskatt**

Riksdagen avslår motion  
2019/20:1559 av Jan R Andersson m.fl. (M).

#### **15. Reklamskatt**

Riksdagen avslår motionerna  
2019/20:2593 av Ann-Britt Åsebol och Elisabeth Björnsdotter Rahm  
(båda M),  
2019/20:2661 av Lars Püß (M) och  
2019/20:3241 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 11.

*Reservation 24 (KD)*

#### **16. Skatt på avfall**

Riksdagen avslår motionerna  
2019/20:1109 av Maria Gardfjell (MP) yrkande 3 och  
2019/20:2663 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 19.

*Reservation 25 (M)*

#### **17. Skatt på bekämpningsmedel**

Riksdagen avslår motionerna  
2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 10 och  
2019/20:1619 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 4.

*Reservation 26 (SD)*

*Reservation 27 (V)*

#### **18. Skatt på gödselmedel**

Riksdagen avslår motion  
2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 19.

*Reservation 28 (SD)*

#### **19. Sockerskatt**

Riksdagen avslår motionerna  
2019/20:81 av Angelica Lundberg (SD) och  
2019/20:860 av Mikael Strandman (SD).

#### **20. Avloppsskatt**

Riksdagen avslår motion

2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 49.

*Reservation 29 (KD)*

## **21. Gruvskatt**

Riksdagen avslår motion

2019/20:2852 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 11.

Stockholm den 23 april 2020

På skatteutskottets vägnar

*Jörgen Hellman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Niklas Wykman (M), David Lång (SD), Anna Vikström (S), Sultan Kayhan (S), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M), Lotta Olsson (M), Arman Teimouri (L), Lars Thomsson (C), Alexandra Völker (S), Ingela Nylund Watz (S), Lorena Delgado Varas (V), Mattias Bäckström Johansson (SD), Tobias Andersson (SD), Karolina Skog (MP) och Camilla Brodin (KD).



# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2019/20 som tar upp frågor om ändrade eller nya punktskatter.

Motionerna innehåller bl.a. förslag som gäller skatten på elektrisk kraft, skatten på drivmedel, fordonsskatten, trängselskatten, kemikalieskatten, flygskatten, spelskatten, reklamskatten, skatten på avfall, skatten på bekämpningsmedel och skatterna på alkohol och tobak. Vidare behandlas förslag som gäller införande av en turistavgift, skatt på handelsgödsel, skatt på socker, skatt på enskilda avlopp som inte åtgärdats och en särskild skatt på gruvor och naturresurser. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2018/19:SkU12. Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilaga 1.

# Utskottets överväganden

## Energiskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som gäller skattereduktionen för mikroproduktion av el, skatten på solel, skattenedsättningen för serverhallar, återbetalning av elskatt, en flexibel elskatt, en koldioxidskatt som betalas ut till alla medborgare, subventioner av fossila bränslen, ekonomiska styrmedel, en konkurrensneutral beskattning och principerna för beskattningen.

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

### Bakgrund

#### *Skatt på bränslen och el*

Energiskattedirektivet (2003/96/EG) lägger fast ramen för hur EU:s medlemsstater 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.

Energi- och koldioxidskattesatserna på fossila bränslen framgår av 2 kap. 1 § LSE. Sedan 1995 finns regler i LSE om att årligen räkna om energiskattesatserna för elektrisk kraft samt energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i form av historiska prisförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning).

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 en effektivare användning av resurser sker genom att skatten påverkar priserna. Den nuvarande energiskatten på elektrisk kraft är sedan 1993 differentierad utifrån dels var i landet den förbrukas, dels vem som förbrukar den. I dag betalar servicesektorn samma energiskatt på elektrisk kraft som hushållen, medan tillverkningsindustrin samt jord-, skogs- och vattenbruket är lågt beskattade.

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

### *Solel*

Sedan den 1 juli 2017 gäller ytterligare en skattenedsättning på egenproducerad förnybar el. Energiskatten på förnybar el, inklusive solel, som framställs i små anläggningar på den plats där elen förbrukas, är sänkt till 0,5 öre per kilowattimme (prop. 2016/17:141, bet. 2016/17: SkU30, rskr. 2016/17:267). Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på berörd el.

Regeringen föreslog i en lagrådsremiss den 30 augusti 2018 att energiskatten slopas helt på el som framställs i små anläggningar på den plats där den förbrukas. Förslaget har anmälts till kommissionen och avvaktar nu besked.

### *Skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el*

En skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el infördes den 1 januari 2015. Skattereduktionen uppgår till 60 öre per kilowattimme för levererad el. Underlaget för skattereduktionen får inte överstiga det antal kilowattimmar som tagits ut från nätet och det får högst uppgå till 30 000 kilowattimmar.

I budgetpropositionen för 2018 uttalade regeringen vidare att man avsåg att utreda förutsättningarna för och lämpligheten i att låta fler andelsägare av förnybar elproduktion få del av skattereduktionen för mikroproduktion av förnybar el.

### *Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solel*

Riksrevisionen har granskat om det samlade stödet till solel bidrar till EU:s och riksdagens energi- och klimatpolitiska mål på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Riksrevisionen har också granskat om regeringen och berörda myndigheter i tillräcklig omfattning har tagit fram samhällsekonomiska analyser av det samlade stödet som underlag för riksdagens beslut om styrmedel för stöd till solel och om dessa underlag rapporterats på ett transparent sätt. Granskningen har redovisats i rapporten Det samlade stödet till solel (RiR 2017:29). Regeringen har redovisat sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i skrivelse 2017/18:181 (Jfr bet. 2017/18: NU18).

### *Nedsatt energiskatt för serverhallar*

El som förbrukas i en datorhall beskattas med 0,5 öre per kilowattimme. Med datorhall menas en anläggning där en näringsidkare bedriver informationstjänstverksamhet, informationsbehandling eller uthyrning av serverutrymme med en sammanlagd installerad effekt på minst 0,1 megawatt. Effektgränsen om 0,1 megawatt har bara betydelse för frågan om en anläggning är en datorhall. Utrustningen kan ägas av den som driver datorhallen eller av dennes

kunder. Det sistnämnda är vanligt vid samlokalisering, där företagen i fråga (s.k. colocationföretag) hyr ut serverutrymme och därtill hörande tjänster till olika externa kunder. Det är den som förfogar över utrustningen som är berättigad till nedsättningen.

### *Nedsatt energiskatt på el endast genom avdrag eller återbetalning*

Sedan 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.

Återbetalning medges om beloppet uppgår till minst 500 kronor för ett kalenderår. Om årsförbrukningen beräknas uppgå till minst 150 000 kilowattimmar per år kan man söka återbetalning per månad.

## **Motionerna**

I kommittémotion 2019/20:376 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2 anförs att Skatteverket inte längre återbetalar energiskatt till de företag som driver serverhallar utan att äga utrustningen. Skatteverkets tolkning av reglerna gör att det finns en risk att serverhallsföretag läggs ned och att Sverige går miste om framtida investeringar i branschen. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som syftar till att skatt ska kunna återbetalas oavsett vem som äger utrustningen.

I kommittémotion 2019/20:548 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) anförs att solceller producerar som bäst från maj och några månader framåt och i princip ingenting årets mörkaste och kallaste månader. De kan inte ersätta någonting annat i energisystemet eftersom vi ändå måste ha kapacitet att möta efterfrågan på effekt de dagar på året då efterfrågan är som störst. Skattereduktionen för mikroproduktion av el innebär därför att man investerar i dubbel kapacitet, vilket knappast kan betraktas som vare sig miljövänligt eller samhällsekonomiskt. Vill man vara miljövänlig måste man också vara resurseffektiv. Skattereduktionen för mikroproduktion av el bör tas bort.

I motion 2019/20:1218 av Magnus Manhammar (S) föreslås att det införs en extraskatt på fossila bränslen som betalas tillbaka till alla medborgare. De med låg inkomst som också orsakar låga utsläpp får lika mycket i återbäring som de med hög inkomst som orsakar större utsläpp. I detta liknar skatten och återbäringen delvis en medborgarlön eller basinkomst. Skatten får alltså en fördelningspolitisk effekt. Skattemodellen är främst riktad mot energisektorn och fordonsbränslen.

I motion 2019/20:2095 av Maria Nilsson (L) föreslås ett svenskt avgifts- och utdelningssystem för minskade koldioxidutsläpp.

I kommittémotion 2019/20:2675 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3 anfördes att företagare med elintensiv industriproduktion som vill ha energiskatten återbetald måste ansöka hos Skatteverket. Företag med stor förbrukning, kan ansöka om återbetalning per månad – medan små företag bara får ansöka en gång om året. Det gör att småföretagare får ligga ut med större summor sett till sin omsättning, vilket kan hota likviditeten. Även små företag bör kunna ansöka om återbetalning kvartalsvis. Det är en märklig och onödigt administrativt betungande ordning att små och medelstora företag ska behöva ligga ute med stora summor för att sedan äska tillbaka delar av det som företaget betalat in till Skatteverket. Det här är ett typexempel på en onödigt betungande regelbörda som saknar ett rimligt syfte.

I kommittémotion 2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkanden 7 anfördes att subventioner till fossila bränslen bör fasas ut.

I partimotion 2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11 anfördes att en större andel väderberoende kraftproduktion ökar behovet av en mer flexibel elanvändning. Genom en elskatt som varierar med efterfrågan kan belastningen minskas när trycket är som hårdast. Möjligheten att införa en mer flexibel elskatt som varierar med efterfrågan bör därför utredas.

I kommittémotion 2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2 anfördes att Sverige ska vara ledande i det globala, europeiska och regionala miljöarbetet genom att främja olika regelverk för att ekonomiska styrmedel effektivt ska kunna användas för resurseffektivitet och en giftfri vardag.

I kommittémotion 2019/20:3263 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 18 anfördes att subventioner och avgifter inom den digitala sektorn i dag slår snett. Globala jättar får tillgång till avgiftsfri energi till sina servrar medan svenska bolag får betala avgifter. Elektronik beläggs med kraftiga avgifter utifrån en förlegad syn på hur elektroniskt minne används. En översyn av skatter, avgifter och avdrag bör enligt motionärerna göras för att säkra en konkurrensneutral och tidsenlig lagstiftning.

I kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) anfördes att möjligheten till en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan bör utredas i syfte att minska belastningen på elnätet när efterfrågan på el är som störst (yrkande 36). Vidare bör skatten för användning av egenproducerad solel tas bort för att stärka incitamenten och möjligheterna för att producera solel (yrkande 38). Motionärerna anför i yrkande 39 att förutsättningarna för mikroproduktion av förnybar el bör förbättras, bl.a. genom att underlätta för den som bor i lägenhet att vara andelsägare i en mikroproduktionsanläggning.

I partimotion 2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) anfördes att principen om att förorenaren ska betala innebär att olika verksamheter i högre grad ska stå för sina klimatkostnader. Samtidigt kan höjda skatter på utsläpp och miljöskadlig verksamhet kompenseras med sänkta skatter på arbete och företagande (yrkande 1). Motionärerna anför vidare i yrkande 3 att Sverige ska driva på för att EU ska ha en gemensam politik som bidrar till att alla EU-länder minskar sina koldioxidutsläpp. De anser att Sverige bör verka för en gemensam europeisk koldioxidskatt.

## Utskottets ställningstagande

Regeringen har tidigare uttalat att det krävs en mer ambitiös klimat-, energi- och miljöpolitik och att den 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 klimatkrisen och artkrisen. Viktiga steg har redan tagits och lagstiftning på framför allt miljö-, klimat- och energiområdet har förhandlats och håller på att förhandlas för att Sverige ska kunna ställa om till ett mer hållbart samhälle. Främst har politiska åtgärder vidtagits för att tackla klimatkrisen: ett klimatpolitiskt ramverk som består av en klimatlag, nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd infördes i juni 2017. För att jobba framgångsrikt med hållbarhetsfrågan måste Sveriges samtliga 16 miljömål dock uppfyllas. För att minska utsläpp från transportsektorn har ett reduktionspliktssystem, ett bonus–malus-system för nya lätta fordon och en flygskatt införts. 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.

I proposition 2019/20:65 redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. Regeringen föreslår att ökade ansträngningar görs för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet kan nås. Att sätta ett pris på utsläppen, dvs. principen att förorenaren betalar, är grundläggande för klimatpolitiken. Energi- och koldioxidskatterna har en särställning i termer av påverkan på utsläppsutvecklingen i Sverige sedan tidigt 1990-tal och är fortfarande av grundläggande betydelse för utsläppen från exempelvis transporter, fjärrvärmeproduktion och industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter. Priset på utsläpp bidrar till att kostnadseffektivt styra mot uppsatta politiska mål. Utsläppspriset ger en styrsignal till alla aktörer och förbättrar klimatsmarta alternativs konkurrenskraft. Det är viktigt att verka för skärpta åtaganden för alla länder med stora utsläpp för att främja en global prissättning av växthusgasutsläpp.

Utskottet delar regeringens bedömning när det gäller inriktningen av det arbete som krävs för att klara klimatkrisen. Utskottet ser inte någon anledning att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om nya inslag i lagstiftningen om energiskatter eller om allmänna principer vid utformningen av energibeskattningen.

Regeringen har under de senaste åren genomfört stora satsningar på solen. De medel som avsattes för investeringsstödet för solen 2017 var åtta gånger högre än 2015. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att den anser att solen behöver främjas ytterligare och att man därför skyndsamt

skulle 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. Den 1 juli 2017 infördes därför en ytterligare skattenedsättning på egenproducerad förnybar el, som innebär att energiskatten på förnybar el, inklusive solel, som framställs i små anläggningar på den plats där elen förbrukas, är sänkt till 0,5 öre per kilowattimme (prop. 2016/17:141, bet. 2016/17:SkU30, rskr. 2016/17:267). I budgetpropositionen för 2018 uttalade regeringen vidare att man fortsatte att stimulera utbyggnaden av solceller och att solcellsstödet därför skulle tillföras ytterligare medel. Regeringen uttalade också att åtgärder skulle vidtas för att öka intresset för stödet, främst bland privatpersoner, och för att effektivisera stödgivningen. Regeringen avsåg bl.a. att utreda förutsättningarna för och lämpligheten i att låta fler andelsägare av förnybar elproduktion få del av skattereduktionen för mikroproduktion av förnybar el.

Regeringen föreslog sedan i en lagrådsremiss den 30 augusti 2018 att energiskatten skulle slopas helt på el som framställs i små anläggningar på den plats där den förbrukas. Förslaget avvaktar ett godkännande från Europeiska kommissionen.

Utskottet ser positivt på de åtgärder som regeringen genomfört i syfte att främja solel och ser inte något behov av tillkännagivanden till regeringen med denna inriktning. Utskottet är inte heller berett att styrka förslagen om att skattereduktionen för mikroproduktion av el ska tas bort.

Regeringen har under flera år arbetat med att ge datacenterbranschen goda förutsättningar. Efter förslag från regeringen har energiskatten först sänkts för den som förbrukar el i en datorhall och därefter har definitionen av datorhall utvidgats. Skattesänkningen och utvidgningen har inneburit att branschen har en skattemässigt gynnad position. Skatteverket har i ett ställningstagande klargjort att de regler som gäller på området innebär att det är den som förfogar över den aktuella utrustningen som ska söka nedsättning för den el som förbrukas i en datorhall. Finansministern har uppgett att hon kommer att följa frågan om de administrativa effekterna för företagen.

Utskottet är inte berett att tillstyrka de motionsförslag som gäller återbetalning av energiskatt till företag som driver datorhallar.

Sedan 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. Återbetalning medges om beloppet uppgår till minst 500 kronor för ett kalenderår. Om årsförbrukningen beräknas uppgå till minst 150 000 kilowattimmar per år kan man söka återbetalning per månad.

Bestämmelserna om återbetalning har sin grund i att utbetalning av stöd kräver en direkt kontakt mellan den stödgivande myndigheten och stödmottagaren. Gränsen för månadsvis återbetalning har satts efter en avvägning mellan

den enskildes intresse och den kostnad som uppkommer vid hanteringen. Utskottet är inte berett att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om utformningen av dessa regler.

Med det anförda och då utskottet inte heller i övrigt är berett att ställa sig bakom de förslag som läggs fram i motionerna avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

## Nedsatt elskatt för tunga fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om nedsatt elskatt för båtar och bussar som går på el.

Jämför reservation 5 (M) och 6 (C).

### Bakgrund

Den som är skattskyldig för energiskatt på el får göra avdrag för skatt på el som förbrukats hos den skattskyldiga i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med en sådan förbrukning (11 kap. 9 § första stycket 1 LSE).

### Motionerna

I motion 2019/20:730 av Teres Lindberg (S) anføres att kollektivtrafikfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn är undantagna från skatt på energin de använder. Detta gäller dock inte för elektrifierade bussar. Rimligen borde skattelagstiftningen gälla lika för all elektrifierad kollektivtrafik oavsett om den är rälsbunden eller inte, anser motionären.

I motion 2019/20:2838 av Tobias Billström m.fl. (M) anføres att möjligheten att sätta elskatten för elbussar till samma nivå som för spårbunden kollektivtrafik bör ses över.

I kommittémotion 2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 anføres att regeringen bör låta utreda energiskatten på båtar och bussar i kollektivtrafik som går på el.

### Utskottets ställningstagande

För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar beslutade riksdagen 2016 att införa en elbusspremie. Regeringen bedömde att elbussar är ett bra exempel på ny teknik som är dyrare att investera i än konventionell teknik, men billigare att använda. Det är vidare regeringens bedömning att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien, vilket subventionerar inköp av den dyrare tekniken, är ett mer lämpligt styrmedel än sänkt elskatt. Det finns därmed starkare skäl att ge stöd till investering i ny teknik än att ge stöd till



driften av bussarna. Vidare är möjligheterna begränsade 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 besluta om nedsatt skatt för elbussar.

Det långsiktiga nationella klimatmålet omfattar även inrikes sjöfart och kommer att innebära att sjöfartens utsläpp måste minska. I proposition 2019/20:65 anför regeringen att få styrmedel införts för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp och att det ännu inte finns någon stark incitamentsstruktur på plats för en övergång till förnybara energikällor som fossilfria bränslen, el och vind. Det låga priset på fossila bränslen inom sjöfarten är ett hinder för omställningen och bränsle som förbrukas i ett fartyg kan i dag också vara befriat från energi- och koldioxidskatt. Det gäller t.ex. om fartyget används för transport av passagerare eller varor mot ersättning, eller för tillhandahållande av andra tjänster mot ersättning. I praktiken innebär det att en stor del av det bränsle som används inom framför allt yrkessjöfarten är befriat från energi- och koldioxidskatt. De nationella styrmedlen för att minska växthusgasutsläppen från sjöfart utgörs i huvudsak av medel för forskning och utveckling för mer miljöanpassad sjöfart. Flera huvudmän för kollektivtrafik driver på utvecklingen för elektrifiering och användning av biodrivmedel i fartyg i kollektivtrafiken. Elektrifiering av sjöfarten har på kort sikt störst potential för kortväga transporter i linjetrafik. Det finns även exempel på elektrifiering av något större fartyg. Regeringen gör bedömningen att Miljömålsberedningen bör bereda möjligheten till mål för sjöfarten. På motsvarande sätt som det har utretts för flyget bör det analyseras hur sjöfarten kan ställa om för att minska utsläppen av växthusgaser.

Utskottet är inte berett att tillstyrka motionsförslaget om sänkt elskatt för bussar och anser att regeringen överväganden och analys av möjligheterna att skapa en incitamentsstruktur för sjöfarten bör avvaktas. Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

## Skatt på drivmedel m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avstyrker motionsförslagen om en sänkning av skatten på bensin och diesel, slopad indexuppräknings och regional differentiering samt ett tillkännagivande om omlastning av gods till järnväg.

Jämför reservation 7 (SD) och 8 (KD) samt särskilt yttrande 1 (M).

### Bakgrund

Enligt energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) är EU:s medlemsländer skyldiga att ta ut punktskatt som minst uppgår till de fastlagda minimiskattenivåerna för de fossila drivmedlen bensin, dieselloja, gasol och naturgas.

Minimiskattennivåerna (exklusive moms) är för blyhaltig bensin 421 euro per 1 000 liter, för blyfri bensin 359 euro per 1 000 liter och för dieselolja 330 euro per 1 000 liter. Nivåerna är oförändrade sedan 2004 utom för dieselolja vars minimiskattennivå höjdes 2010 från 302 euro till 330 euro per 1 000 liter. För övriga bränslen, som omfattas av energiskattedirektivet men för vilka det inte finns minimiskattennivåer, gäller en bestämmelse om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle.

Bensin är skattemässigt indelad i två miljöklasser beroende på miljöegenskaper, som innehållet av svavel, bensen, aromatiska kolväten, bly och fosfor. All bensin som säljs på bensinstationer 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.

### *Indexering*

Sedan 1995 finns regler i LSE om att årligen räkna om energiskattesatserna på elektrisk kraft samt energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i form av historiska prisförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning). I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att de senaste årens utveckling av bruttonationalprodukten (BNP) var en av de faktorer som skulle 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 görs genom ett schabloniserat tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. Den tillkommande omräkningen gäller såväl energiskatten som koldioxidskatten, men uttrycks som en höjning av enbart energiskatten.

Under perioden den 1 juli 2019–31 december 2019 gjordes omräkningen av skattebeloppen för bensin och diesel utan det schabloniserade tillägget på 2 procentenheter (prop. 2018/19:94, bet. 2018/19:SkU22).

### *Skatt på diesel som används i gruvfordon*

Nedsättningen av energiskatt och koldioxidskatt för diesel som används i arbetsfordon vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet avskaffades den 1 augusti 2019. Syftet är att minska utsläppen av koldioxid från gruvsektorn och bidra till en globalt hållbar utveckling samt för att bidra till en omställning till nettonollutsläpp till 2045 (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, yttr. 2018/19:SkU5y).

### *Yrkesmässig jord- och skogsbruksverksamhet*

Den som yrkesmässigt bedriver jordbruk, skogsbruk eller vattenbruk är berättigad till skattebefrielse för energi- och koldioxidskatt på bränsle som förbrukats i verksamheten. Skattebefrielsen uppgick till 1 700 kronor per kubikmeter under 2018 och 1 430 kronor per kubikmeter första halvåret 2019. Under perioden den 1 juli 2019 – 31 december 2019 uppgick nedsättningen till 2 430 kronor per kubikmeter, varav 2 236 kronor var en nedsättning av koldioxidskatten och 194 kronor var en nedsättning av energiskatten. Under 2020 uppgår nedsättningen till 1 930 kronor per kubikmeter (prop. 2018/19:94, bet. 2018/19:SkU22).

### *Justerad skatt på drivmedel*

För att motverka ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå när inblandningen av biodrivmedel ökar till följd av reduktionsplikten samt genom indexering av drivmedelsskatter 2020 sänktes energiskatten på bensin och diesel den 1 januari 2020. Sänkningen bedömdes medföra att skatten vid pump inte skulle höjas utöver vad som följer av indexeringen med konsumentprisindex (prop. 2019/20:1 avsnitt 12.4, prop. 2019/20:24, bet. 2019/20:SkU15).

## **Motionerna**

I motion 2019/20:205 av Hans Eklind (KD) anförs att tillägget av två procentenheter vid omräkning av skattesatserna ska slopas.

I kommittémotion 2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 20 anförs att skatten på diesel för jord- och skogsbruksändamål ska anpassas till dansk nivå.

I kommittémotion 2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 13 anförs att skatten på drivmedel för jord- och skogsbruksmaskiner bör sänkas.

I motionerna 2019/20:877 av Pål Jonson (M), 2019/20:957 av Per Söderlund (SD) och 2019/20:1014 av Sten Bergheden (M) föreslås att indexuppräkningsen av bensin- och dieselskatten slopas.

I motion 2019/20:1028 av Sten Bergheden (M) föreslår motionären att en översyn genomförs i syfte omgående sänka bensin- och dieselskatten i Sverige.

I motion 2019/20:1029 av Sten Bergheden (M) anför motionären att för att stärka konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen bör möjligheten att sänka dieselskatten för våra svenska åkerier till samma nivå som i övriga EU-länder eller till en ännu lägre nivå undersökas..

I motion 2019/20:1474 av Viktor Wärnick (M) begärs en utredning av förutsättningarna för en regiondifferentierad bensin- och dieselskatt.

I motion 2019/20:1475 av John Weinerhall (M) yrkande 2 begärs en utredning av förutsättningarna för sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket.

I motion 2019/20:1554 av John Weinerhall (M) föreslås en utredning av förutsättningarna för kraftigt sänkta skatter på bensin och diesel.

I motion 2019/20:1934 av Lars Beckman (M) anförs att regeringen bör verka för att skattehöjningarna på bensin inte fortsätter i Sverige.

I motion 2019/20:2519 av Katarina Brännström (M) föreslår motionären att möjligheten att införa ett tak för den totala skatten på drivmedel till konsument ses över.

I motion 2019/20:2571 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) anförs att företagare som vill transportera sitt gods på järnväg och som undersöker förutsättningarna för det stöter på en rad faktorer som förhindrar att det blir möjligt. De anser att en konsekvensanalys måste göras innan man påför nya skatter i syfte att styra över transporter till andra transportslag.

I motion 2019/20:2997 av Edward Riedl (M) föreslås att överindexeringen av bensin och diesel tas bort.

I motion 2019/20:2999 av Edward Riedl (M) föreslås att möjligheterna att sänka bensin- och dieselskatten i Norrland ses över.

### **Utskottets ställningstagande**

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 därför motionsförslaget om en regional differentiering av bensin- och dieselskatten.

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 budgetpropositionen för 2016 att den årliga omräkningen av skattesatserna på energiområdet med hänsyn till KPI-utvecklingen borde beakta BNP-utvecklingen. Riksdagen beslutade i enlighet med förslagen. Utskottet är inte berett att ändra dessa regler och avstyrker därför motionsyrkandena om att indexuppräknigen eller tillägget på 2 procentenheter ska slopas.

Utskottet konstaterar att beskattningen av diesel och bensin är ett viktigt styrmedel i arbetet med att nå klimatmålen. I proposition 2019/20:65 anför regeringen att en verkkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp är en nödvändig förutsättning för att nå klimatmålen. Koldioxidskatten bidrar till en kostnadseffektiv minskning av utsläppen och bör även i fortsättningen utgöra en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke-handlande sektorn. Nivån på koldioxidskatten bör framöver anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen samt med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn så att etappmålet till 2030 nås.

Det behövs politik som bygger på långsiktiga spelregler som kan bidra till att minska utsläppen samtidigt som en god ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft bibehålls. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att tillstyrka de olika förslagen om sänkningar av bensin- och dieselskatten generellt eller i vissa branscher.

När det gäller frågan om att styra över transporter till järnväg kan noteras att regeringen, i syfte att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg, har gett Trafikanalys i uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske, där omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ.

Slutligen bör det noteras att arbetet med att nå klimatmålen också omfattar jordbruket. I proposition 2019/20:65 anför regeringen att insatser också bör genomföras för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. En utredning bör därför tillsättas som ska föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja denna utveckling. Syftet med utredningen bör vara att ta fram förslag som samlat bidrar både till målet om en konkurrenskraftig livsmedelskedja och till klimatmålen samt förbättrar drivmedels- och livsmedelsberedskapen. Utredaren bör utreda och föreslå åtgärder och styrmedel för att främja övergången till en konkurrenskraftig och fossiloberoende jordbruksproduktion och vid behov föreslå kompensationsåtgärder för att stärka och öka konkurrenskraften inom det svenska jordbruket.

Utskottet avstyrker med det anförda de aktuella motionsyrkandena.

## Beskattning av biodrivmedel

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om slopad skattebefrielse för höginblandade bibränslen, sänkta bränsleskatter och ett tillkännagivande om vikten av en fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel.

Jämför reservation 9 (SD) och 10 (C).

### **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

biobränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet).

Skatt på biobränslen ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. Den som är 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 bensin eller dieselbränsle. Vidare får en skattskyldig göra avdrag för skatt på bränslen som har samma s.k. KN-nummer<sup>1</sup> som fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor eller animaliska fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten.

### *Reduktionsplikt*

För att minska utsläppen från transportsektorn infördes en reduktionsplikt den 1 juli 2018. Reduktionsplikten innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Reduktionsplikten utgör inte ett statligt stöd och är därför inte beroende av kommissionens tidsbegränsade godkännanden.

Reduktionsplikten omfattar den som är skattskyldig enligt lagen om skatt på energi för den reduktionspliktiga energimängden, dvs. den energimängd reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle som motsvarar den volym av dessa bränslen som skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår.

Enligt EU:s statsstödsregelverk kan inte stöd till biodrivmedel kombineras med en leverans- eller inblandningsskyldighet. För att det nya reduktionspliktssystemet ska ha förutsättning att vara ett långsiktigt styrmedel bör enligt regeringen bensin och dieselbränsle beskattas på ett sådant sätt som inte innebär att statligt stöd i EU-rättslig mening anses ges för de andelar av motorbränslet som framställts av biomassa. Reduktionsplikten ska därför inte kombineras med skattebefrielse för dessa andelar.

Införandet av ett reduktionspliktssystem innebär att koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som bensin sänktes från 2,66 kronor per liter till 2,57 kronor per liter. Koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som omärkt dieselbränsle sänktes från 3 292 kronor per kubikmeter till 2 191 kronor per kubikmeter.

Energimyndigheten har haft i uppdrag att lämna förslag på vilka reduktionsnivåer som ska gälla för åren efter 2020, liksom hur höginblandade biodrivmedel som hittills har varit skattebefriade ska hanteras framöver och

<sup>1</sup> Med KN-nummer menas nummer i Kombinerade nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan (1 kap. 2 a § första stycket LSE).

redovisa potentiella flexibilitetsmekanismer i systemet. Myndigheten rapporterade uppdraget den 4 juni 2019. Frågan om kontrollstation för reduktionsplikten bereds inom Regeringskansliet. Vid kontrollstationen ska succesivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020.

### *Utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar*

Regeringen har i december 2019 beslutat tillkalla en särskild utredare som ska lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106).

Utredaren ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt, analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

Regeringen anför att det nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och i arbetsmaskiner i princip minskar till noll om Sverige ska nå riksdagens mål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045 för att därefter uppnå negativa utsläpp. Omställningen av transportsystemet behöver stå på tre ben: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021.

### **Motionerna**

I motion 2019/20:18 av Dennis Dioukarev (SD) anför att flera av landets trafikhuvudmän har långtgående mål och krav avseende användandet av förnybara drivmedel inom kollektivtrafiken. Motionären anför att RME (rapsmetylester, även kallat biodiesel) samt flera av de råvaror som används för att framställa HVO ger upphov till högre utsläpp av växthusgaser än deras fossila motsvarighet diesel. Andelen biodrivmedel styrs idag av reduktionsplikten. Dock kvarstår skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel i de fall då drivmedelsleverantören har klarat av att uppnå reduktionsplikten. Detta, anför motionären, skapar ett utrymme för kollektivtrafikoperatörer att även fortsättningsvis använda höga andelar förnybara drivmedel som kan inhandlas till en mycket låg skattesats samtidigt som flera av dessa biodrivmedel tydligt har pekats ut som orsakande högre utsläpp än deras fossila motsvarigheter. Höginblandade förnybara drivmedel bör därför enligt motionären beläggas med samma skatt som övriga drivmedel, och de biodrivmedel som nyttjas för kollektivtrafikändamål måste klara en reduktion om minst 60 procent växthusgasutsläpp.

I kommittémotion 2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkanden 20 anförs att den bioetanol och biodiesel som används i Sverige huvudsakligen kommer från den internationella marknaden och att det med hänsyn till förändrad markanvändning inte ens är säkert att denna import bidrar till minskade nettoutsläpp ur ett globalt perspektiv. Reduktionsplikten som princip är bra men den behöver begränsas kraftigt, anser motionärerna, som även anför att det dubbla styrmedlet i form av nedsättning av skatt på höginblandade biodrivmedel bör avskaffas snarast.

I motion 2019/20:1578 av Jan R Andersson (M) anförs att skattehöjningar på bensin och diesel är illa nog i ett läge där den svenska fordonsflottan blir allt mer miljövänlig och Sverige redan har bland de högsta skatterna på bilism i hela Europa. Att dessutom höja skatterna på de drivmedel som är förnybara och som bidrar till en minskad klimatbelastning är direkt kontraproduktivt. Istället för att göra det dyrare att använda biodrivmedel borde regeringen verka för att minska beskattningen av främst etanol och rapsdiesel.

I kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 25 anförs att reduktionsplikten är en viktig del i arbetet med att öka användningen av biodrivmedel i de tunga transportererna. Ytterligare ett sätt att minska utsläppen från den tunga trafiken är att lastbilarna tankas med rena biodrivmedel. Motionärerna anför att fortsatt skattebefrielse för rena biodrivmedel i nuläget är avgörande för att dessa ska kunna konkurrera med fossila drivmedel. De vill därför att Sverige i EU ska verka att skattebefrielsen för att rena biodrivmedel ska kunna fortsätta.

### **Utskottets ställningstagande**

För att Sverige ska nå riksdagens mål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp, är det nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både inrikes transporter och i arbetsmaskiner i princip minskar till noll. Omställningen av transportsystemet behöver stå på tre ben: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt en högre andel förnybara drivmedel.

Biodrivmedel används i dag inom flera delar av transportsektorn. En ökad elektrifiering inom delar av transportsektorn, exempelvis persontrafiken, skulle därför kunna leda till att biodrivmedel frigörs för användning i andra delar av sektorn där elektrifiering har en begränsad teknisk möjlighet att ersätta fossila bränslen. Även vätgas kan ersätta fossila drivmedel. En utbredd användning av vätgas i personbilsflottan skulle kräva en omfattande ny infrastruktur för distribution och tankning. Även en ökad andel biodrivmedel som inte blandas in i bensin och diesel kräver en utbyggnad av infrastruktur för tankning, och laddningsbara fordon kräver infrastruktur för laddning.

Det behövs mot denna bakgrund ett övergripande och långsiktigt perspektiv vid en analys av hur biodrivmedel, nya alternativa drivmedel och elektrifiering kan samverka med trafikslagen för att på effektivast möjliga sätt uppnå en utfasning av fossila drivmedel. Regeringen har beslutat tillkalla en särskild



utredare som ska lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar. Utredaren ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige, och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Utskottet anser att en viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att förnybara bränslen ges fortsatt goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökande andel förnybara bränslen kan åstadkommas. Utskottet ser emellertid inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om vikten av att bibränslen har fortsatt konkurrenskraftiga villkor. Utskottet är inte heller berett att tillstyrka motionsförslagen slopad skattebefrielse för höginblandade bibränslen.

Utskottet avstyrker med det anförda de aktuella motionsyrkandena.

## Vägskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om utformningen av beskattningen av tunga fordon.

Jämför reservation 11 (SD), 12 (C), 13 (V) och 14 (KD).

## Bakgrund

### *Eurovinjett*

Eurovinjettdirektivet (dir. 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 av Eurovinjettdirektivet (kommissionens dokument COM(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. Riksdagen har fattat beslut om att höja vägavgiften och anpassa differentieringen till nyare avgaskrav. Ändringarna träder i kraft den dag som regeringen bestämmer (prop. 2018/19:32, bet. 2018/19:SkU9).

### *Vägslitageskatt*

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 avståndsbaserad skatt för tunga fordon som omfattar utländska och svenska lastbilsåkare som trafikerar de svenska vägarna.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 att ambitionen är att en vägslitageskatt ska införas. I februari 2017 lämnade Vägslitageskattekommittén sitt betänkande Vägskatt (SOU 2017:11). Regeringen har i budgetpropositionen för 2018 uttalat att man avser att arbeta vidare med ett förslag om en avläsningsbar och från ett regionalpolitiskt perspektiv differentierad vägslitageskatt och att återkomma till riksdagen före mandatperiodens slut.

Regeringen beslutade i augusti 2018 om tre uppdrag för att skapa effektivare och klimatsmartare godstransporter. Trafikverket fick i uppdrag att analysera var och om längre lastbilar bör tillåtas på Sveriges vägar samt att ta fram förslag på författningsändringar för att tillåta längre lastbilar. Syftet är att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Trafikanalys fick samtidigt i uppdrag att analysera om det finns behov av och ta fram förslag på styrmedel för att öka andelen tunga fordon med låga utsläpp av växthusgaser, som exempelvis etanolbilar, biogasbilar och elbilar. Trafikanalys har vidare i uppdrag att ta fram förslag på styrmedel som kan främja intermodala transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg. I uppdraget ingår bl.a. att analysera vilka styrmedel EU-regelverken tillåter och vilka styrmedel som används i andra länder för att öka incitamenten att välja transportupplägg med järnväg och sjöfart.

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna våren 2019 anfördes (punkt 28) att dagens eurovinjettevavgift för godstransporter ska behållas så länge som möjligt och att ett nytt miljöstyrande system ska utredas.

### **Motionerna**

I kommittémotion 2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3 anfördes att regeringens signaler om införande av kilometerskatt, kraftigt försämrade reseavdrag och införande av flygskatt utgör exempel på glesbygdsfientliga

förslag som om de förverkligas kommer att slå hårt mot boende och företag i glesbygden. Motionärerna anför att de föreslagna skatterna utgår från avstånd oaktat tekniska landvinningar, inte faktiska utsläpp, varför incitament att sänka de miljöpåverkande utsläppen helt saknas. De anser att skatter på resande och transporter ska vara utformade så att människor och företag kan bo och verka i Sveriges landsbygder och att incitament för nyttjande av renare och mindre miljöskadliga tekniker inte saknas.

I kommittémotion 2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 37 anför att regeringen har valt att inte gå vidare med förslaget om en vägslitage-skatt för tunga lastbilar utan tänker återkomma under innevarande mandatperiod med ett eget förslag om hur de vill beskatta att lastbilstransporter ska beskattas. Vägskatten skulle enligt förslaget gälla på hela det allmänna vägnätet, inklusive kommunala vägar och omfatta såväl svenska som utländska fordon på minst 12 ton. En vägslitageskatt skulle enligt motionärerna slå extra hårt mot landsbygden, där avstånden är längre och alternativa transportmöjligheter saknas. För transporter av skogsråvara finns sällan någon annan lösning än lastbilstransporter. Införandet av en sådan vägslitageskatt vore därför negativt, anför motionärerna.

I motion 2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C) yrkande 8 anför att avståndsbaserade ekonomiska pålagor på vägtransporter medverkar till kostnadsökningar för skogsbruk, sågverk och träbyggnadsföretag.

I partimotion 2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 anför att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt av tung lastbilstrafik.

I motion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 anför att den tunga vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägslitage i huvudsak beskattas när bränslet tankas. En nackdel med detta system är att kostnaden blir olika för olika lastbilar beroende på var de tankar sin diesel. Den nuvarande beskattningsmodellen bör enligt motionärerna ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonets körande har i hela trafiksystemet. De anför att om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig. Den nya beskattningsmodellen kan först prövas för de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar, föreslår motionärerna.

I motion 2019/20:2934 av Edward Riedl (M) anför att industrins konkurrenskraft bör värnas genom sänkt beskattning på fordon, i synnerhet lastbilar.

I kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 anför att regeringen bör stoppa ett införande av en eventuell ekoskatt eller skatt på avstånd.

## Utskottets ställningstagande

I proposition 2019/20:65 gör regeringen bedömningen att ytterligare åtgärder kommer att behövas för att utsläppen av växthusgaser från tung trafik ska minska i linje med etappmålet för inrikes transporter till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045. Sverige bör i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet fortsätta att stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Sverige bör även verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022. Ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga transporter bör utredas. En övergång till elbussar är viktig bl.a. för att bidra till energieffektiva och klimatsmarta transporter samt skapa bättre innerstadsmiljöer. För att främja introduktionen av eldrivna bussar på marknaden har regeringen därför infört en elbusspremie. En ny premie bör införas för ellastbilar och andra miljölastbilar samt eldrivna arbetsmaskiner, som tillsammans med det fortsatta stödet till elbussar syftar till att främja marknadsintroduktion av dessa fordon.

Utskottet anser att regeringens fortsatta överväganden om miljöstyrningen vid beskattningen av tunga transporter bör avvaktas och ser inte något skäl att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om utformningen av beskattningen av tunga fordon.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena

## Fordonsskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en klimatbonus för tung trafik och om sänkt skatt för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar.

Jämför reservation 15 (C).

## 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 används

sedan 2006 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 111 gram. För fordon som kan drivas med dieselbränsle ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet adderas med ett bränsletillägg och ett miljötillägg. Detta gäller för bilar med fordonsår efter 2018 om de tagits i drift första gången den 1 juli eller senare. I övriga fall används en bränslefaktor i stället för ett bränsletillägg. Tilläggen 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 kilogram som fordonets vikt överstiger en viss lägsta vikt. Fordonsskatten är högre för dieseldrivna fordon än bensindrivna.

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

## **Motionerna**

I motion 2019/20:1058 av Runar Filper (SD) anförs att vägtrafikskatten bör slopas för rallybilar som bara får köras på väg vid tävling och annan sportslig verksamhet. Detta bör även gälla tävlingsmotorcyklar, som bara får köras på väg i samband med träning eller tävling som är organiserad av motorklubb registrerad i Svenska motorcykel- och snöskoterförbundet eller Motorförarnas helnykterhetsförbund.

I kommittémotion 2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 26 anförs att tung trafik som agerar i hård internationell konkurrens bör få bonus om hälften av drivmedelsanvändningen under året varit förnybar. Vidare bör fordonsskatten för tunga fordon differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet.

## **Utskottets ställningstagande**

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp skulle kunna främjas. I uppdraget har det ingått att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon, så att utsläppen av växthusgaser kan minska enligt klimatmålet för inrikes transporter.

För att ställa om fordon flottan av tunga fossildrivna fordon föreslår Trafikanalys i Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar (rapport 2019:2) att en ny miljölastbilspremie införs. Premien föreslås lämnas till de som köper fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol. Den föreslagna miljölastbilspremien uppgår till 40

procent av merkostnaden för fordonet, jämfört med motsvarande diesellastbil, oavsett om det gäller el-, gas- eller etanollastbil. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå, åtminstone i början, till 60 respektive 50 procent av merkostnaden.

Regeringen gör i proposition 2019/20:65 bedömningen att en ny premie bör införas för ellastbilar och andra miljölastbilar samt eldrivna arbetsmaskiner, som tillsammans med det fortsatta stödet till elbussar syftar till att främja marknadsintroduktion av dessa fordon.

Utskottet är inte berett att tillstyrka ett tillkännagivande till regeringen om en miljöbonus för tunga fordon ska införas utan anser att regeringens fortsatta överväganden om utformningen av olika styrmedel för introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp bör avvaktas.

Utskottet är inte heller berett att föreslå ändringar av bestämmelserna om fordonsskatt för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

## Bonus–malus-system

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om olika översyner i syfte att förändra bonus–malus-systemet.

Jämför reservation 16 (M) och 17 (KD).

### Bakgrund

Den 1 juli 2018 infördes ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Huvudmotivet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kompletterar de mer generellt verkande drivmedelskatterna och bidrar till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Bonus–malus-systemet berör endast nya personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar. Den befintliga fordonsflottan påverkades inte av förslaget och fick en oförändrad fordonsskatt när bonus–malus-systemet infördes.

För bensin- och dieseldrivna fordon tas en förhöjd fordonsskatt (malus) ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Koldioxidbeloppet är då summan av 82 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp t.o.m. 140 gram, och 107 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 140 gram. Från år 4 och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid utöver 111 gram.

Den femåriga befrielsen från fordonsskatt för miljöbilar togs bort och supermiljöbilspremien ersattes av en bonus för bilar med mycket låga utsläpp. För bilar med nollutsläpp är den högsta bonusen 60 000 kronor. Bonusen

trappas av linjärt upp till en utsläppsnivå på 60 gram där bonusen uppgår till 10 000 kronor. Vidare är kravet att bonus får medges med ett belopp som motsvarar högst 25 procent av bilens nypris. Gasbilar får en bonus på 10 000 kronor.

Fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, som E85 (etanol) och fordonsgas (blandning av biogas och naturgas) får ingen förhöjd fordonsskatt.

Bränslefaktorn för nya dieselfordon ersattes med ett bränsletillägg som gjordes oberoende av fordonsskattens storlek.

Miljötillägget för dieselfordon på 250 kronor behölls.

Sedan den 1 september 2017 används en ny, mer verklighetsnära körcykel för mätningar av fordons drivmedelsförbrukning och koldioxidutsläpp, det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure, WLTP). WLTP införs i två steg. Sedan den 1 september 2017 måste alla nya fordonstyper godkännas enligt WLTP. Ett år senare måste alla nya fordon godkännas enligt WLTP. Under en övergångsperiod kommer det därför att finnas nya bilar som är godkända enligt WLTP och andra som är godkända enligt det tidigare systemet NEDC (New European Driving Cycle).

Givet den osäkerhet som finns kring effekterna av EU:s nya körcykel har den gamla körcykeln NEDC lagts till grund för fordonsbeskattningen inom bonus–malus-systemet under en övergångsperiod. Övergången till WLTP genomfördes den 1 januari 2020.

När det gäller frågan om en utvärdering av bonus–malus-systemet fanns det enligt regeringen uppenbara svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon och hur det sedan påverkar koldioxidutsläppen från transportsektorn i sin helhet. För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart styrmedel, som på sikt är offentligfinansierat neutralt, gjorde regeringen bedömningen att en utvärdering bör genomföras i ett tidigt skede efter att bonus–malus-systemet har trätt i kraft.

### *Budgetpropositionen för 2020*

Utsläppsgränsen för klimatbonusbilar höjdes från 60 gram till 70 gram den 1 januari 2020 som en följd av övergången till WLTP. Anslaget för klimatbonusbilar höjdes med 100 miljoner kronor för 2019 och med 130 miljoner för 2020 (budgetpropositionen för 2020 och höständringsbudget för 2019).

### **Motionerna**

I motion 2019/20:839 av Marléne Lund Kopparklint och Pål Jonson (båda M) anförs att den nya WLTP-modellen ger upphov till effekter vid beskattningen av husbilar som gör de nödvändigt att genomföra en översyn av reglerna i syfte att främja branschen, klimatet och besöksnäringen.

Också i motion 2019/20:1901 av Lars Beckman (M) begärs en översyn av konsekvenserna vid beskattningen av den nya WLTP-modellen.

I motion 2019/20:2476 av Margareta Cederfelt (M) anförs att den höjda skatten för husbilar inköpta i Sverige påverkar branschens alla led: återförsäljare, importörer, grossister, underleverantörer och verkstäder. Skatten för husbilar bör snarast ses över.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkande 9 begärs en översyn i syfte att göra bonus–malussystemet kostnadsneutralt och klimat- och miljömässigt mer träffsäkert.

Även i kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 13 begärs en översyn av dagens bonus–malus-system i syfte att reformera det och göra det kostnadsneutralt och klimat- och miljömässigt mer träffsäkert.

I kommittémotion 2019/20:2671 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 2 anför motionärerna att det är tydligt att det finns ett problem med att WTLTP beräknar skatteuttaget på ett schablonmässigt vis så att exempelvis husbilar likställs med tunga lastbilar. Modellen ger inte en rättvisande bild av husbilars klimatpåverkan. Det bör finnas en skälighet i bedömningen av skattskyldigheten – även om en ny beräkningsmodell införs. Dagens ordning är varken proportionerlig eller skälig. Bonus–malus-systemet bör ses över och omarbetas, anför motionärerna.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7–9 anförs att ett problem som har uppstått med bonus–malus är att lätta lastbilar som används av olika yrkesgrupper samt yrkesförare automatiskt hamnar i de högre prisklasserna när de jämförs med vanliga bilar. Hänsyn bör tas till husbilar och lätta lastbilar i ett nytt bonus–malus-system. Det är också ett problem att begagnade elbilar och laddhybrider exporteras till Norge och gasbilar till Tyskland. Bonus-delen bör därför förändras så att den betalas ut successivt under en flerårsperiod. Det mest effektiva sättet att minska utsläppen från många personbilar är att konvertera motorn så att den kan köras på E85 eller rena biobränslen. Idag behandlas inte konverterade fordon utifrån sina nya miljöegenskaper, inte ens om konverteringen skett innan det sålts för första gången till en förare. Om ett nyproducerat fordon konverteras innan det sålts till en förare för första gången, ska det i bonus–malus-systemet hanteras utifrån de miljöegenskaper som det har efter konverteringen.

I kommittémotion 2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11 anförs att många människor och företag runt om i landet inte har tillgång till bra ekonomiska alternativ till dagens fordon. Därmed blir det enbart fråga om en straffbeskattning för dessa fordonsägare. Systemet tar inte heller hänsyn till höga globala koldioxidutsläpp vid exempelvis batteriproduktion. Konsumenten måste ha en reell chans att byta till ett miljömässigt bättre alternativ. Motionärerna anser att hela bonus–malus-systemet bör omarbetas, för att nå verkliga miljömål (yrkande 9). Övergången till WLTP 2020 innebär vidare rejäla skattehöjningar för privatbilister och inte minst för hantverkare och budbilsföretag. Bonus–malus-systemet för lätta lastbilar bör därför ses över (yrkande 10). Fordonsskatten på en husbil kan höjas med mer än 100



procent. Konsekvensen blir att marknaden bokstavligen talat försvinner. Med en alltför hög beskattning riskerar man att styra över resandet till flygresor och miljöeffekten blir den rakt motsatta, anför motionärerna. Även bonus–malus-systemet för husbilar bör enligt dem ses över så att fler människor får möjlighet att semestra klimatsmart, oavsett om man äger eller hyr fordonet.

I motion 2019/20:3365 av Jan Ericson m.fl. (M) anfördes att det finns många skäl att snarast genomföra en omfattande översyn av bonus–malus-systemet. Systemet är överfinansierat, malus gör att företag och privatpersoner avstår från att köpa nya, säkrare och mer miljövänliga fordon med lägre utsläpp och EU:s regelverk gör att den ökade försäljningen av miljövänliga fordon inte slår igenom på EU-nivå. De anför även som skäl att systemet slår hårt mot större fordon, lätta transportbilar, mindre lastbilar, kollektivtrafik och taxi och att man kan köpa en bil med bonus i Sverige och sedan exportera den till andra länder med god vinst. Motionärerna anser även att skatteeffekterna blir helt orimliga för vissa fordon som t.ex. husbilar.

### Utskottets ställningstagande

Regeringen har i budgetpropositionen för 2018 uttalat att klimatfrågan är en av regeringens högst prioriterade frågor. Vägtrafiken står för ungefär hälften av de svenska växthusgasutsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utformningen av fordonsbeskattning och premier för miljöanpassade fordon kan vara betydelsefulla komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna för att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp. För att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer och minska vägtrafikens klimatpåverkan antog riksdagen i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 ett bonus–malus-system. Systemet trädde i kraft den 1 juli 2018 och innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre fordonsskatt.

För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart styrmedel, som på sikt är offentligfinansiellt neutralt, gjorde regeringen bedömningen att en utvärdering bör genomföras i ett tidigt skede efter att bonus–malus-systemet har trätt i kraft. Regeringen avser att under 2020 genomföra en översyn av bonus–malus-systemet med inriktningen att förstärka och förenkla det.

Eftersom effekten på beskattningen av övergången till WLTP var betydligt större än vad som antogs när bonus–malus-systemet föreslogs har utsläppsgränsen för vad som utgör en klimatbonusbil höjts. Regeringen avser vidare att bredda den nuvarande definitionen av klimatbonusbil till att även omfatta enskilt godkända gas- och elbilar. Utformningen av premier för miljöfordon kommer att ses över så att de aktuella fordonen i högre utsträckning blir kvar i Sverige. Det är dock viktigt att eventuella regeländringar är förenliga med EU-rätten, bidrar till ökad nationell klimatmåluppfyllelse och inte leder till oproportionerlig administration.

Utskottet ser inte något skäl att ompröva beslutet att införa bonus–malus-systemet eller att förorda tillkännagivanden om en översyn eller utvärdering systemet. De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

## Trängselskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en delegation av besluten om trängselskatt till kommunerna, om möjligheten att hämta och lämna vid Ropsten i Stockholm, om ett undantag för elbilar och om beskattningen av utlandsregistrerade bilar.

### 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, och även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

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

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

Sedan 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 trängselskatt eller tilläggsavgift 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.

Riksdagen har fattat beslut om förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden som trädde i kraft den 1 januari 2020. Ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen infördes, klockan 6.00–6.29, skattebeloppen för vissa tidsperioder höjs, trängselskatten differentieras på hög- och lågsäsong och det införs höjda skattebelopp för högsäsong. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska kunna uppgå till högst 135 kronor under högsäsong. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader (prop. 2017/18;74, bet. 2017/18: SkU13).

### *Tilläggsavgift*

I 14 § lagen (2004:629) om trängselskatt anges att om trängselskatt inte betalas i rätt tid, ska en särskild avgift (tilläggsavgift) påföras den skattskyldige med 500 kronor. Tilläggsavgift får påföras en skattskyldig högst en gång per bil och kalendermånad. Tilläggsavgift och obetald trängselskatt ska betalas senast 30 dagar efter dagen för beslutet om tilläggsavgift.

Bestämmelserna om tilläggsavgift har ändrats några gånger. Fram till den 1 augusti 2008 skulle trängselskatten betalas per dygn och utan uppmaning. Under försöksperioden den 3 januari–31 juli 2006 togs tilläggsavgiften ut med 500 kronor per kalenderdygn. Mellan den 1 augusti 2007 och den 1 juli 2008 var tilläggsavgiften 200 kronor per kalenderdygn, dock högst 2 000 kronor per bil och kalendermånad. Fram till den 1 juli 2008 påfördes en expeditionsavgift om 70 kronor i samband med påminnelse vid utebliven betalning av trängselskatten. Om trängselskatten ändå inte betalades påfördes tilläggsavgiften. Expeditionsavgiften infördes för att kostnaden för att skicka en uppmaning om att betala inte skulle bäras av systemet utan av den som inte betalat skatten i tid. I och med att systemet med månatliga faktureringar infördes, med en underrättelse om vilket belopp som ska betalas, ansågs det inte längre finnas något behov av en påminnelse innan tilläggsavgiften om 500 kronor per månad påfördes. Expeditionsavgiften togs därför bort (prop. 2007/08:52 s. 19 f.).

2011 års vägtullsutredning har i betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) analyserat utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning.

### *Regional beslutanderätt*

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.

### *Norra länken*

I samband med att försöket med trängselskatt genomfördes i Stockholm 2006 infördes en undantagsregel som fick namnet Lidingöregeln. Regeln innebär att ingen trängselskatt skulle tas ut för fordon som inom 30 minuter passerade två skilda betalstationer varav den ena var någon av stationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen eller Norra Hamnvägen. Regeln infördes för att de boende i Lidingö kommun skulle kunna komma ut på det centrala vägnätet utan att behöva betala trängselskatt. I och med att Lidingöborna den 7 september 2015 fick möjlighet att nå det centrala vägnätet via Norra länken och Roslagsvägen norr om Frescati utan att passera trängselskattezonerna har Lidingöregeln avskaffats. Om man kör av eller på Norra länken eller Roslagsvägen i Stockholms innerstad (innanför trängselskattezonerna) får man betala trängselskatt (prop. 2013/14:26).

### **Motionerna**

I motion 2019/20:729 av Teres Lindberg (S) anförs att regionerna behöver få en betydande bestämmanderätt över hur trängselskatten utformas och hur intäkter bäst används för olika investeringar i infrastruktur. Beslutsfattande i regionerna skulle ge många goda effekter. Allt från idé till beslut skulle gå fortare. Motionären anför också att trängseln skulle minska och att framkomligheten i kollektivtrafiken och på vägarna skulle bli bättre.

I motion 2019/20:2371 av Ida Drougge (M) anförs att Ropsten är den kollektivtrafikhållplats och stora knutpunkt som är närmast och mest naturlig för många Lidingöbor att parkera vid. Att även de som byter för att åka kollektivt tvingas betala trängselskatt gör att incitamenten att åka kollektivt in till Stockholms innerstad minskar. Lidingö och Ropsten behöver få ett undantag, för miljöns skull. Det finns möjligheter att genom tekniska åtgärder återställa möjligheten att fritt från trängselskatt kunna parkera samt hämta och lämna passagerare i Ropsten.

I motion 2019/20:2403 av Sofia Westergren (M) yrkande 3 anförs att trängselavgifter kom till för att minska trängseln i städerna. Med den bakgrunden så är det orimligt att inte inkludera utlandsregistrerade bilar när de utgör en del av trafiken på våra svenska vägar.

I motion 2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 anförs att utvecklingen av elfordon nu går fortare än någonsin och det är tydligt att det går snabbast i områden som Oslo där förutsättningarna att äga en elbil är mycket goda. Om Sverige ska ligga i framkant som miljöland med en framgångsrik och högkvalitativ forskarkår på området måste efterfrågan också

öka, vilket förbättrar lönsamheten hos berörda företag. Motionären anför att Sverige har ett tydligt alternativ för att göra det mer lönsamt att investera i elbilar. Precis som Norge bör Sverige undanta elbilar från skyldigheten att betala eventuella trängselavgifter.

### **Utskottets ställningstagande**

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. Frågan om att kommuner ska kunna besluta om trängselskatt övervägs för närvarande inom Regeringskansliet med anledning av vägtullsutredningens förslag.

Utskottet anser att beredningen av utredningens förslag inte bör föregripas.

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

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

Utskottet är inte berett att ta ställning för ett undantag som gör det möjligt för trafikanter att köra in i och ut från trängselskattezonerna i Stockholm utan att betala trängselskatt.

Sedan den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt.

Utskottet avstyrker de aktuella motionsyrkandena.

## **Turistavgift**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om en turistavgift.

### **Motion**

I motion 2019/20:1185 av Kenneth G Forslund (S) anfördes att kommunerna måste få möjlighet att få andra inkomstkällor som inte slår mot deras åretrunboendes ekonomi. Det rör sig ofta om pensionärer i de kommuner där befolkningsunderlaget minskar. Idag har kommunerna kommunalskatten och utjämningsbidraget att förlita sig på. Avgifter för vatten och avlopp ska i stort vara självfinansierat vilket betyder att vattenkollektivet får ta en del av kostnaderna för turismen. I många länder i Europa och delstater i USA finns

möjligheter för kommuner, städer och delstater att ta ut en form av turistavgift. Turistavgiften tas för det mesta ut i form av en övernattningsavgift.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet är inte berett att tillstyrka förslaget om att kommunerna ska få en möjlighet att ta ut en särskild avgift av turister.

## **Kemikalieskatt**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om att kemikalieskatten ska avskaffas eller förändras.

Jämför reservation 18 (SD) och särskilt yttrande 2 (M) och 3 (KD).

### **Bakgrund**

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik infördes 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 fanns 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 man bedömde att det finns behov av sådana styrmedel, 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.

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 uppgår till 8 kronor per kilo för vitvaror och 120 kronor per kilo för övrig elektronik. Det maximala skattebeloppet uppgår till 320 kronor per vara. Skattskyldig är den som yrkesmässigt tillverkar, för in, tar emot eller importerar de aktuella varorna. Försäljning från utländska säljare till svenska konsumenter beskattas inte och det finns möjlighet till avdrag med 50 procent för den elektronik som inte innehåller additiva föreningar av brom, klor eller fosfor. För elektronik som inte innehåller dessa additiva föreningar och inte heller reaktivt tillsatta brom- eller klorföreningar medges i stället avdrag med 75 procent. Eftersom all elektronik innehåller mer eller mindre farliga kemikalier är det inte möjligt att göra avdrag för hela skatten.

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att skatten och dess utformning bör ses över och uppdateras med jämna mellanrum. Regeringen anförde att den föreslagna lagen är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst och att kemikalieområdet är ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Nya mätmetoder utvecklas och känne- domen om hur olika kemikalier påverkar vår kropp och hälsa går framåt. Samtidigt utvecklas ständigt nya kemikalier som börjar användas i olika konsumentprodukter.

### *Tillkännagivande om en utvärdering*

Våren 2018 föreslog skatteutskottet att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en utvärdering av kemikalieskatten. Riksdagen biföll utskottets förslag (bet. 2017/18:SkU10). Utskottet anförde bl.a. följande.

Lagen om kemikalieskatt är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst. Kemikalieområdet är emellertid ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Regeringen gjorde i budgetpropositionen för 2017 bedömningen att skatten och dess utformning bör ses över och uppdateras med jämna mellanrum. Utskottet anser att det är angeläget att regeringen följer utvecklingen på området och att det görs en utvärdering av samhällsekonomiska och andra effekter av kemikalieskatten.

Utskottet föreslår därför med bifall till motionsyrkandena om en utvärdering av de samhällsekonomiska effekterna av kemikalieskatten att

riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att genomföra en utvärdering av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

Regeringen har den 28 november 2019 uppdragit åt Skatteverket och Kemikalieinspektionen att utvärdera kemikalieskattens effekter. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2020, och om myndigheterna har förslag till ändringar ska dessa redovisas senast den 1 mars 2021.

### *Höjd kemikalieskatt*

För att öka kemikalieskattens styreffekt och ytterligare driva utvecklingen mot en giftfri hemmiljö höjdes skattenivåerna den 1 augusti 2019. Höjningen innebär en skatt på 11 kronor per kilo för vitvaror och 160 kronor per kilo för övrig elektronik, dock maximalt 440 kronor per vara. För varor som innehåller mindre hälsofarliga kemikalier finns som tidigare en möjlighet att göra avdrag med 50 eller 90 procent av skatten (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, ytr. 2018/19:SkU5y).

### *Utökad beskattning av utländska säljare*

Försäljning från utländska säljare direkt till svenska konsumenter är idag undantagen beskattning om vissa krav uppfylls. Undantaget motiverades vid införandet av skatten främst med de stora praktiska problemen att upprätthålla en fungerande beskattning i dessa situationer. Undantaget har kritiserats av bl.a. flera branschorganisationer och företag. Det har även kommit in en anmälan från en branschorganisation till Europeiska kommissionen om att undantaget skulle kunna utgöra otillåtet statsstöd. Regeringen bedömer att undantaget inte utgör otillåtet statsstöd, har förståelse för de principiella invändningarna mot att utländska handlare i dessa fall beskattas annorlunda än svenska men anser att det är angeläget att skatt tas ut även vid de aktuella försäljningarna (prop. 2019/20:1 avsnitt 12.17).

Regeringen har lagt fram ett förslag om beskattning av utländska säljare i promemorian *Beskattning av utländska säljare för kemikalieskatten*. Promemorian har remissbehandlats.

### *Skatt på farliga kemikalier i kläder och skor*

En särskild utredare ska analysera och lämna förslag på hur en skatt på skadliga kemikalier i kläder och skor kan utformas (dir. 2019:15). Syftet med skatten ska vara att minska förekomsten av eller risken för exponering och spridning av miljö- och hälsofarliga ämnen från kläder och skor på ett kostnadseffektivt sätt. Vid utformningen av skatten bör utredaren beakta risken att skadliga kemikalier hamnar i naturen och där ger upphov till skadlig inverkan på miljön. Uppdraget skulle redovisas senast den 1 april 2020.



## Motionerna

I kommittémotion 2019/20:374 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1 anfördes att kemikalieskatten innebär en ökad administrativ börda för såväl myndigheter som näringsliv, försämrad konkurrenskraft för svenska handels- och industriföretag samt starka incitament att lägga om bolagsstrukturer för ökad internethandel där man helt sonika kringgår skatten. Motionärerna anser att skatten har en marginell effekt på exponeringen för kemikalier och att den aldrig borde ha instiftats. Regeringen bör snarast göra ett omtag i frågan.

I motion 2019/20:517 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD) anfördes att regeringen bör utreda om kemikalieskatten har fått de miljöeffekter och ekonomiska effekter som man förväntade sig. Kemikalieskatten slår mycket negativt mot de företag som idag köper in gammal och uttjänt elektronik som exempelvis mobiltelefoner och datorer och sedan säljer till länder där it-utvecklingen inte kommit så långt eller till verksamheter och företag som inte kan eller behöver köpa ny utrustning. Affärsidén är att få se en ökad cirkulär användning av de olika elektroniska enheterna och därmed öka livslängden på dessa. Motionärerna anför att åtgärder för att minska användningen av skadliga kemikalier är viktiga, men att Sverige ensamt inför en skatt innebär konkurrensnackdelar för det svenska näringslivet.

I kommittémotion 2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 5 anfördes att ekonomiska styrmedel måste utformas på ett sådant sätt att de medför en tydlig miljönytta och inte på ett orimligt sätt slår mot svenska företag eller svenska konsumenter. Kemikalieskatten är svår att motivera utifrån ett miljöperspektiv och fungerar framför allt som en straffskatt på hemelektronik, utan att bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier. Skatten bör avskaffas, anser motionärerna. I stället bör det utredas hur förekomsten av farliga kemikalier i människans närmiljö kan reduceras genom annan lagstiftning eller genom teknisk utveckling.

I motion 2019/20:626 av Larry Söder (KD) anfördes att regeringen bör utreda om kemikalieskatten har fått de miljöeffekter och ekonomiska effekter som man förväntade sig. Motionärerna anför att åtgärder för att minska användningen av skadliga kemikalier är viktiga, men att Sverige ensamt inför en skatt innebär konkurrensnackdelar för det svenska näringslivet.

I motion 2019/20:2406 av Sofia Westergren och Sten Bergheden (båda M) anfördes att när kemikalieskatten infördes aviserades att begagnade varor skulle undantas och ett komplicerat upplägg med lagerhållare och icke-lagerhållare infördes. I praktiken fungerar inte undantaget och varor blir dubbelbeskattade. Motionärerna anser att kemikalieskatten får fel effekt, särskilt vad gäller andrahandsmarknaden när försäljning bedrivs professionellt i större skala, till större miljönytta. Kemikalieskatten baseras på produktens vikt. En direkt effekt av kemikalieskattens nuvarande utformning och praxis är att tyngre produkter som dataskärmar inte är lönsamt att sälja vidare och i stället skrotas i onödan. Motionärerna anser att utformningen och miljöeffekten av kemikalieskatten och ett undantag för begagnade elektronikprodukter bör utredas.

## Utskottets ställningstagande

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. Kemiska ämnen i varor är i dag 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. Det finns därför ett kvarvarande behov av ytterligare åtgärder som kan styra bort hela grupper av farliga ämnen med liknande kemisk struktur från marknaden utan att varje enskilt ämne behöver utredas i detalj.

Studier har visat att vanliga källor till farliga ämnen i människors hemmiljö är flamskyddsmedel i elektronik, t.ex. i tv-apparater, datorer och telefoner. Skatten på viss elektronik har 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 är utformad på så sätt att samtliga elektronikvaror inom vissa avgränsade grupper blir skattepliktiga och den skattskyldige ges möjlighet till skatteavdrag om han eller hon kan visa att vissa ämnen inte förekommer i varan. Eftersom all elektronik innehåller mer eller mindre farliga kemikalier är det inte möjligt att göra avdrag för hela skatten.

Utskottet anser i likhet med regeringen att det finns skäl att beskatta skadliga kemikalier i sådan elektronik som förekommer i människors hemmiljö och att skattens konstruktion är lämplig utifrån skattens syfte. Kemikalieområdet är ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Nya mätmetoder utvecklas och kännedomen om hur olika kemikalier påverkar vår kropp och hälsa går framåt. Samtidigt utvecklas ständigt nya kemikalier som börjar användas i olika konsumentprodukter. Skatten och dess utformning bör därför ses över med jämna mellanrum.

Riksdagen riktade våren 2018 ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en utvärdering av skattens samhällsekonomiska effekter. Utskottet utgår från att regeringen återkommer med en sådan utvärdering i lämpligt sammanhang.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsförslagen.

# Alkohol

## Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om sänkt skatt för mikrobryggerier och en fördjupad kartläggning av den illegala införseln av alkohol

Jämför reservation 19 (M).

## Bakgrund

Beskattningsreglerna för alkoholvaror är EU-harmoniserade, och de gemensamma reglerna finns i direktiv 2008/118/EG, det s.k. punktskattedirektivet. Punktskattedirektivet ligger till grund för beskattningsförfarandet i lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Enligt direktiven 92/84/EEG om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker och 92/83/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker gäller bl.a. följande skattesatser inom EU.

Minimiskattesatsen på öl är 1,87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. 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.

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.

## Indexeringen

Indexeringen av alkoholskatten avskaffades 1998. Regeringen motiverade sitt förslag med att en automatisk uppräknings inte föregås av någon prövning från lämplighetssynpunkt och att behovet av en indexering av skattesatserna hade sjunkit. Skatteutskottet instämde i sitt yttrande i regeringens bedömning och anförde att skattesatserna i stället bör omprövas i vanlig ordning med lämpliga mellanrum och avvägas med hänsyn även till andra omständigheter än förändringarna i penningvärdet (prop. 1997/98:150, bet 1997/98:FIU20, 1997/98:SkU4y).

## Monitorundersökningarna

Vid förändringar i skatten på alkohol tas hänsyn till eventuella effekter på konsumtionen av s.k. oregistrerad alkohol. Monitorundersökningarna har som

huvudsyfte att ge underlag för att beräkna den totala mängden alkohol som konsumeras i landet. Detta görs genom att den alkoholkonsumtionen som registreras i Sverige (inhandlad från Systembolaget, restauranger eller öl från livsmedelshandlare) kompletteras med uppgifter om alkohol från oregistrerade anskaffningskällor. Dessa monitormätningar genomförs sedan 2013 av Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN).

### **Motionerna**

I motion 2019/20:1569 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) anförs att Sverige skiljer sig från resten av Europa där huvuddelen av länderna valt att särskilja skattesatserna för mikrobryggt öl och storskaligt producerat öl. Detta görs för att gynna inhemska och hantverksmässigt framställda produkter, ofta på landsbygden. År 2010 utgjorde försäljningen av svenskt mikrobryggt öl via Systembolaget ca 1,7 procent av den totala försäljningsvolymen av svenskproducerat öl. 2015 hade den volymen ökat till 6,1 procent av den svenska försäljningen via alkoholmonopolet. Trots de ökade volymerna kämpar mikrobryggerierna med sin lönsamhet. När vinsten delas upp på storleksgrupper är det främst de stora företagen som redovisar vinster. Motionärerna anför att det är angeläget att svenska mikrobryggerier får samma möjligheter som i andra länder inom EU för att långsiktigt kunna klara sin lönsamhet. De anser att en sänkning av skatten kan genomföras utan att det påverkar grunderna för den svenska alkoholpolitiken i negativt.

I kommittémotion 2019/20:2674 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6 anförs att 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. Det är därför viktigt att det kartläggs och utreds hur den illegala införseln av alkohol ser ut och påverkas av skatteförändringar, anför motionärerna. Tullverket har rapporterat om att det tar ett helt arbetspass att ta hand om alkoholen som kommer med de s.k. alkoholbussarna. Det är på många sätt oroväckande om höga skatter bidrar till ökad illegal införsel, eftersom det medför minskad kontroll. Motionärerna anför att regeringen bör tillsätta en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer.

### **Utskottets ställningstagande**

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. Monitorundersökningarna ger i detta

sammanhang ett underlag för att bedöma den totala mängden alkohol som konsumeras.

Utskottet ser inte något behov av att uppmana regering att fördjupa de undersökningar som idag ligger till grund för bedömningen av beteende-effekterna.

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 förslag om att regeringen bör utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för småbryggerier. Utskottet vidhöll, mot bakgrund av folkhälsoskäl och den därmed restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning. Utskottet ser inte något skäl att ändra sitt ställningstagande.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsförslagen.

## Tobak

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om förändringar i beskattningen av tobaksvaror.

### **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 sedan den 1 januari 2011. Direktivet omfattar tobaksvaror, dvs. i huvudsak cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak. 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-procentkravets. 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 har anpassat bestämmelserna i lagen (1994:1563) om tobaksskatt till det ändrade tobaksskattedirektivet (bet. 2010/11:SkU11). Anpassningen innebär en övergång till en så stor andel styckeskatt som möjligt inom ramen för en oförändrad punktskatt. Riksdagen beslutade samtidigt att tobaksskattesatserna ska följa den allmänna prisutvecklingen..

Principerna för beskattningen av tobaksvaror skiljer sig mellan de olika produkterna. Snus, röktobak 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.

Enligt förordningen (SFS 2019:679) om fastställande av omräknade belopp för tobaksskatt för 2020 gäller följande skattesatser för tobak fr.o.m. den 1 januari 2020:

1. Skatt på cigaretter tas ut med 1 krona och 60 öre per styck.
2. Skatt på cigarrer och cigariller tas ut med 1 krona och 41 öre per styck.
3. Skatt på röktobak tas ut med 1 957 kronor per kilogram.
4. Skatt på snus tas ut med 459 kronor per kilogram.
5. Skatt på tuggtobak tas ut med 506 kronor per kilogram.

## Motionerna

I motion 2019/20:406 av Solveig Zander (C) yrkande 3 anförs att kampen och insatserna för att uppnå visionen om ett tobaksfritt samhälle och en rökfri generation måste fortsätta. Tobaksindustrin hittar ständigt på nya sätt att locka ungdomar in i ett nikotinberoende, många gånger ett livslångt beroende. Motionären anser att det behövs en rejäl höjning av tobaksskatten och en hållbarhetsskatt på tobak. Intäkterna från den skatten kan bl.a. användas till tobaksförebyggande projekt och utbildning. Här kan samhället göra skillnad med en stor insats som räddar kommande generationer från att börja nyttja tobak. Motionären anför därför att regeringen bör se över möjligheten att höja tobaksskatten.

I motion 2019/20:1162 av John Weinerhall (M) anförs att politiken kan bidra till att branschen ökar sitt engagemang för riskreducerande produkter. Motionären anser att det är stor skillnad i hälsopåverkan mellan tobaksprodukter som förbränns och inhaleras jämfört med exempelvis snus och produkter som hettas upp eller förångas. Det vore önskvärt att utreda möjligheterna att skapa en egen kategori inom punktskattelagstiftningen för de riskreducerande och rökfria produkter som nyligen har introducerats på den svenska marknaden, i syfte att ge politiken ett tydligare redskap för att behandla tobaksprodukter efter hälsopåverkan och samtidigt skapa förutsättningar för att ge industrin incitament att själva bidra till omställningen.

## 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 görs en årlig omräkning av tobaksskattesatserna som motsvarar den allmänna prisutvecklingen.

Utskottet sympatiserar i och för sig med tanken på att stimulera användare att gå över till mindre hälsovådliga tobaksprodukter, men är tveksamt till ett system där skatten är beroende av tobaksprodukternas relativa skadlighet. Utskottet anser att beskattningen av tobak är väl avvägd och att det därför inte fanns anledning att förändra relationen i skattesatserna mellan snus och cigaretter. Utskottet avstyrker motionsförslaget om en särskild skatteklass för snus m.m.

Utskottet är inte berett att nu förordna en höjning av skatten på tobak och avstyrker därför även motionsyrkandet om en översyn i detta syfte.

## Flygets beskattning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om inriktningen av arbetet med att minska flygets klimatpåverkan och om att avskaffa flygskatten.

Jämför reservation 20 (M), 21 (SD), 22 (KD) och 23 (L).

## Bakgrund

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

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

Sverige och EU har, 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 (prop. 2008/09:162).

ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxidneutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik (Corsia).

Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet kommer att inledas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från deltagande.

Energiskattedirektivet (dir. 2003/96/EG) lägger fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjlig för nationell luftfart samt för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om de har ingått bilateralt avtal 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).

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

En punktskatt på flygresor infördes den 1 april 2018. Skatten har utformats som en skatt på kommersiella flygresor som ska betalas för passagerare som reser från en flygplats i Sverige i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skatt ska inte betalas för barn under två år eller för passagerare som på grund av teknisk störning, väderförhållanden eller annan oförutsedd händelse inte har nått destinationsflygplatsen och som medföljer vid förnyad avgång, flygande personal som är i tjänst under flygningen samt transit- och transferpassagerare. Det flygföretag som utför flygningen ska vara skattskyldigt. Skyldighet att betala skatt ska inträda när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten ska tas ut med olika nivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger helt inom Europa, helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från Arlanda flygplats eller i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från Arlanda flygplats. Vidare ska det göras en årlig omräkning av skattesatserna för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår grundad på faktiska förändringar i konsumentprisindex.

Riksdagen biföll 12 december 2018, vid behandlingen av regeringens förslag i proposition 2018/19:1 Förslag till statens budget för 2019, finansplan och skattefrågor, två reservationer till finansutskottets förslag till riksdagsbeslut. Riksdagen tillkännagav för regeringen att denna ska återkomma med ett förslag om att avskaffa flygskatten den 1 juli 2019. Regeringen gjorde dock i propositionen Vårändringsbudget för 2019 (prop. 2018/19:99) bedömningen att flygskatten bör behållas.



## Motionerna

I kommittémotion 2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 anförs att den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är mycket liten sett ur ett globalt perspektiv. Samtidigt blir konsekvenserna för vissa delar av Sverige dramatiska. Flygsektorn ingår i det europeiska systemet för handel med utsläppsätter och finansierar därmed redan införande av utsläppsreducerande teknik. Eftersom systemet är marknadsbaserat åstadkoms maximal reduktion till lägsta möjliga kostnad. Dessutom är Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan bland de lägsta inom OECD. Flygskatten bör avskaffas, anför motionärerna.

I motion 2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP) yrkande 3 anför motionärerna att så länge internationella avtal förhindrar beskattning av flygbränsle behövs andra sätt att beskatta flygets utsläpp. Ska vi hindra dagens utveckling med ökat flygande och ökade utsläpp bör Sverige arbeta för att möjliggöra att flyget får betala för sina klimateffekter globalt.

I motion 2019/20:1900 av Lars Beckman (M) anförs att flygskatten kraftigt försämrat möjligheten till snabba och effektiva resor i Sverige. Flyget behövs för att man ska kunna resa såväl i tjänsten som privat, menar motionärerna. Han påpekar också att flygbolag nu flyttar sina direktflyg från Arlanda till andra nordiska flygplatser för långdistansflygningar. Det leder självklart inte till en bättre miljö när flyg startar och landar i onödan, anser motionären och anför att flygskatten bör avskaffas.

I partimotion 2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2 anförs att alla transporter ska bära sina klimatkostnader, oavsett om de genomförs på land, på vatten eller i luften. Det är orimligt att flygets bränsle inte beskattas på samma sätt som andra fordonsslag. En bränslebaserad flygskatt som tar sikte på flygets faktiska utsläpp bör enligt motionärerna införas för resor inom och mellan EU-länder. De anför att flyget kommer att fortsätta vara en viktig del av den europeiska infrastrukturen och att ett gemensamt luftrum möjliggör direkta flygrutter för minskade utsläpp och ekonomiska vinster.

I kommittémotion 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 34 anförs att det i dag saknas ett brett stöd bland ICAO:s medlemsstater för att göra de ändringar som krävs i Chicagokonventionen. I stället har ICAO valt att införa ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel för det internationella flyget (Corsia). Systemet baseras på målsättningen att nå en koldioxidneutral tillväxt från 2020. Motionärerna anser att även om de välkomnar initiativet från branschen och vore det mest effektiva att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet. Sverige bör därför driva på gemensamt för en minimiskatt på utsläpp från flyget genom en förändring av Chicagokonventionen.

I kommittémotion 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 27 anförs att Sverige ska ta en aktiv roll för att EU ska driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen i syfte att sluta en global överenskommelse om en nationell minimiskatt baserad på koldioxidutsläpp på flygbränsle.

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77 anförs att flyget svarar för en relativt liten men växande andel av de klimatpåverkande utsläppen. Målet för Sverige bör vara att all flygtrafik inom och till och från Sverige är fossilfri 2040. Det är angeläget att Sverige fortsätter att ligga i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Motionärerna anser att Sverige bör ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

I motion 2019/20:3000 av Edward Riedl (M) anförs att det vanligaste argumentet för flygskatten är att flyget ska bära sina egna klimatkostnader. Beräkningar har dock visat att flygskatt är ett mycket ineffektivt sätt att minska utsläppen. Den potentiella utsläppsminskningen är ca 0,2 procent av Sveriges totala utsläpp, ungefär lika mycket som vägtrafiken släpper ut på 48 timmar. Motionärerna anför att effekterna av den svenska flygskatten är ännu svårare att mäta, men internationell erfarenhet visar att flygskatt innebär en förlustaffär för statskassan, vilket i sin tur innebär minskade resurser för till exempel klimatinvesteringar. En flygskatt leder sammanfattningsvis till färre jobb, gör det svårare för flyget att genomföra sin gröna omställning och försämrar tillgängligheten i Sverige, anser motionären. Regeringen bör därför överväga att avskaffa flygskatten.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet noterar att regeringens arbete är inriktat på att minska flygets klimatpåverkan.

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan gör regeringen bedömningen att flygets stora klimatpåverkan bör minska och att Sverige fortsatt bör ta en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. På global nivå bör Sverige verka för att de policyer som är anknutna till Chicagokonventionen och anger att flygbränsle inte ska beskattas, ändras. På EU-nivå bör Sverige verka för att energiskattdirektivet ändras så att flygbränslebeskattning inom EU blir tillåten. På kort sikt bör Sverige verka för att sådan flygbränslebeskattning inom EU möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater, eller ännu hellre, ett multilateralt avtal. När ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens flygskatt.

Vidare gör regeringen bedömningen att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle bör införas för flyget och att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle bör ges ekonomiska incitament.

Finansministern har tillsammans med åtta andra finansministrar under tecknat en deklARATION om prissättning av flygets utsläpp som överlämnades till Europeiska kommissionen i november 2019. I deklARATIONEN uppmanas kommissionen att ta fram ett förslag om ett EU-initiativ om prissättning av flygets utsläpp.

Utskottet anser att flyget i större utsträckning ska bära sina egna klimat-kostnader och att det är nödvändigt att alla länder får tillgång till ytterligare styrmedel för att uppnå detta. Sverige ska ta ledningen för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i dag sätter stopp för en skatt på flygbränsle som kan ersätta dagens skatt på flygresor.

Utskottet ser mot den angivna bakgrunden inte någon anledningen att rikta tillkännagivanden till regeringen om arbetet med att minska flygets klimat-påverkan eller om att flygskatten ska avskaffas. Utskottet avstyrker de aktuella motionsförslagen.

## Spelskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om sänkt spelskatt.

### Bakgrund

Den 1 januari 2019 genomfördes en ny reglering av spelmarknaden i syfte att skapa en spelmarknad som präglas av ett högt konsumentskydd, hög säkerhet i spelen och tydliga förutsättningar för att få verka på spelmarknaden. Regleringen bygger 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. Punktskatt på licensierat spel (spelskatt) tas ut med 18 procent av skillnaden mellan de sammanlagda insatserna och de sammanlagda utbetalda vinsterna. Spel förbehållet allmännyttiga ändamål ska fortfarande vara skattebefriat (prop. 2017/18:220, bet. 2017/18:KrU8, yttr. 2017/18: SkU11y).

### Motionen

I motion 2019/20:1559 av Jan R Andersson m.fl. (M) anförs att travsportens omsättning under de senaste åren minskat ordentligt, och så även tillskotten för svensk hästsport. Det har blivit betydligt dyrare att äga en häst och uppfödningen av travhästar har gått ned med ca 40 procent i Sverige. Enligt en undersökning funderar hälften av alla travhästuppfödare på att lägga ned sin verksamhet inom tre år. Därtill erbjuder utländska spelbolag, som inte betalar skatt i Sverige eller bidrar ekonomiskt till svensk hästsport, spel på hästar över internet. Konkurrens i sig är det inget fel på, enligt motionärerna, så länge det sker på lika villkor. Men denna utveckling får negativa effekter på travsporten i Sverige. Regeringen bör se över Sveriges höga totalisatorskatt.

## Utskottets ställningstagande

I propositionen med förslag om en ny reglering av spelmarknaden framhöll regeringen att det sammantagna resultatet av förändringen kan vara svårt att förutse och att det därför ligger nära till hands att genomföra en utvärdering av reformen. Syftet med utvärderingen är att göra det möjligt att justera regleringen samt åtgärda brister och obalanser. Särskilt intressant att följa är hur hög grad av kanalisering av spel till licensierade bolag som uppnåtts, regleringens effekter på konsumentskyddet samt hur marknaden, marknadens aktörer, den personliga integriteten och skatteunderlaget har påverkats. För att det ska finnas ett underlag som belyser de vitt skilda aspekterna avsåg regeringen att ge ett antal myndigheter uppdrag att utifrån deras ansvarsområden följa reformen. Hästnäringens och idrottsrörelsens förutsättningar borde utredas särskilt.

Utskottet anser inte att det finns skäl att nu överväga en förändring av spelskatten nivå och avstyrker därför motionsyrkandet.

## Reklamskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om avskaffad reklamskatt.

Jämför reservation 24 (KD).

## Bakgrund

I maj 2015 tillkännagav riksdagen för regeringen vad konstitutionsutskottet (bet. 2014/15:KU12, rskr. 2014/15:195) anförde om möjligheten att stegvis påbörja processen med att avveckla reklamskatten för dagspressen. När det gäller finansieringen av den stegvisa avvecklingen ansåg utskottet att den bör genomföras på det sätt som regeringen finner möjligt och lämpligt.

I budgetpropositionen för 2016 angav regeringen att ytterligare steg i fråga om att avskaffa reklamskatten för bl.a. dagspressen skulle tas genom att skatten skulle 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 februari 2016 begärde Sveriges Riksidrottsförbund i en skrivelse till Finansdepartementet att regeringen skulle lägga fram ett förslag om att avskaffa reklamskatten i sin helhet, i enlighet med riksdagens tidigare tillkännagivande (Fi2016/00359/S2).

I budgetpropositionen för 2017 föreslog regeringen en sänkning av skattesatsen för annonser i periodisk publikation till 2,5 procent och skattesatsen för övriga annonser och reklam till 7,65 procent. Vidare föreslogs en höjning av gränsen för återbetalning av reklamskatt för annonser i självständig periodisk publikation till 75 miljoner kronor för helt år och en höjning av gränsen för redovisningsskyldighet för reklamskatt för övriga annonser och reklam till 60

000 kronor. Dessa förslag trädde i kraft den 1 januari 2017. I propositionen gjorde regeringen även bedömningen att skattesatsen för annonser i periodisk publikation borde sänkas till 1 procent 2019 och skattesatsen för övriga annonser och reklam till 6,9 procent och att ytterligare en sänkning borde övervägas om de medel som avsatts för reformer bedömdes räcka till det.

I budgetpropositionen för 2018 föreslog regeringen att reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte utgör annonsblad, katalog eller program skulle slopas. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2018. Regeringen gjorde bedömningen att det redan då fanns ekonomiskt utrymme att slopa reklamskatten för dessa annonser mot bakgrund av att reklamskatteintäkterna för denna typ av annonser hade minskat kraftigt. Regeringen anförde vidare att en sådan ändring är i linje med riksdagens tillkännagivande från 2015 om en stegvis process att avveckla reklamskatten för dagspressen och med regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2017. Ett slopande av reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte är att anse som annonsblad, katalog eller program motiverades också av att denna del av skatten endast berörde ett fåtal skattskyldiga och att ett slopande skulle leda till en minskad administrativ börda både för dessa skattskyldiga och för Skatteverket. När det gäller den resterande delen av reklamskatten konstaterade regeringen att det för 2018 inte fanns utrymme för ytterligare steg i avskaffandet av skatten. Regeringen avsåg dock att fortsätta med det stegvisa avskaffandet av reklamskatten.

I budgetpropositionen för 2019 (Finansplan och skattefrågor s 82) anförde regeringen att det förslag om ytterligare en sänkning av reklamskatten 2019 som aviserats i budgetpropositionerna för 2016 och 2017 inte lades fram i budgeten för 2019.

I budgetpropositionen för 2020 (prop.2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.15.4) anförde regeringen att ett stöd som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion är oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Förslaget i propositionen var mot denna bakgrund att reklamskatten för annonser och reklam sänks med ett belopp som motsvarar sänkningen av reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte utgör reklamtrycksak, annonsblad, katalog eller program. Med beaktande av de offentligfinansiella effekter som följde av att reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte utgör reklamtrycksak, annonsblad, katalog eller program slopades den 1 januari 2018, borde skattesatsen för annonser och reklam därför sänkas från 7,65 procent till 6,9 procent den 1 januari 2020. Därutöver föreslogs en höjning av gränsen för redovisningsskyldighet för reklamskatt från 60 000 kronor till 100 000 kronor för ett beskattningsår. Utformningen gynnar samtliga skattskyldiga genom att reklamskatten blir lägre. Uppskattningsvis 400 skattskyldiga med låg skattepliktigt omsättning, däribland ett stort antal idrottsföreningar, slipper helt redovisa och betala

reklamskatt. Förslagen bedömdes inte innebära en snedvridning av konkurrensen. Riksdagen biföll regeringens förslag.

### **Motionerna**

I motion 2019/20:2593 av Ann-Britt Åsebol och Elisabeth Björnsdotter Rahm (båda M) anförs att en kvarlevande rännil av reklamskatten är den skattesats på 7,65 procent av omsättningen som läggs på analog utomhusreklam. Denna skatt diskuteras sällan men innebär inte desto mindre en orättvis straffskatt på vissa reklamslag. Analog utomhusreklam är de reklamutor som kan ses t.ex. på busshållplatser och tunnelbanespår. Motionärerna anför ett avskaffande av beskattningen av analog utomhusreklam bör utredas.

I motion 2019/20:2661 av Lars Püss (M) anförs att det faktum att vissa reklamslag fortfarande beskattas snedvrider konkurrensen mellan reklamslagen. Ett reklambudskap på en digital skylt har ingen skatt, medan samma budskap är beskattad med 7,65 procent om den finns på analog utomhusreklam. Detta är inte rimligt. Därför borde skatten snarast avskaffas, anför motionären.

I kommittémotion 2019/20:3241 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 11 anförs att reklamskatten för ideella föreningar bör avskaffas. Under 2018 betalade ideella föreningar ca 58 miljoner kronor i reklamskatt. Motionärerna anser att en slopad reklamskatt skulle stärka föreningslivet och skapa större förutsättningar för föreningar att fokusera resurserna på kärnverksamheten som ofta kommer barn, unga och äldre till del. Därmed kan gemenskapen och de mellanmänniska relationerna i samhället stärkas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar motionärernas inställning när det gäller behovet att avskaffa reklamskatten.

Utskottet utgår ifrån att regeringen alltjämt har ambitionen att fortsätta det stegvisa avskaffandet av reklamskatten och utskottet vill mot bakgrund av de problem som tas upp av motionärerna understryka vikten av att ytterligare steg tas i en kommande budget.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsförslagen.

## Skatt på avfall

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en utökad skatt på förbränning av avfall och en översyn av deponiskatten i syfte att skattebefria restmaterial som återförs vid utvinning av restprodukter.

Jämför reservation 25 (M).

### Bakgrund

#### *Skatt på avfall*

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 och bygg- och rivningsavfall.

Lagen (1999:673) om skatt på avfall infördes den 1 januari 2000. Skatt ska 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 nås genom att utvecklingen av olika former av avfallsbehandling genom bearbetning och val av råmaterial m.m. uppmuntras.

Skattesatsen har höjts fyra gånger sedan den infördes. Avfallsskatten höjdes senast från 435 till 500 kronor per ton avfall. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2015. Som skäl för höjningen angavs att skatten inte hade höjts sedan 2006 och att nivån därför behövde justeras med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen och för att upprätthålla miljöstyrningen.

Sedan den 1 januari 2018 görs en årlig omräkning av skattesatserna i lagen om skatt på avfall motsvarande den allmänna prisutvecklingen med ett tillägg av 2 procentenheter för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår. Omräkningen av skattesatserna ska grunda sig på förändringen i konsumentprisindex (KPI) från juni månad året närmast före det år beräkningen avser och juni 2017. Den årliga omräkningen av skattesatserna ska även beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) genom ett tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen.

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 anförde bl.a. att en ökad utvinning av metaller, plast och organiskt avfall från gamla deponier skulle kunna ge stora miljövinster. Naturvårdsverket bedömde 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 anförde i ett yttrande till Naturvårdsverkets redovisning att rättsläget är oklart och att frågan bör utredas ytterligare.

Naturvårdsverket fick i samverkan med Skatteverket 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.

### *Skatt på förbränning av avfall*

Riksdagen har fattat beslut om en skatt på förbränning av avfall. Skatten tas ut med 125 kronor per ton avfall. Under 2020 är dock skattesatsen 75 kronor per ton avfall och under 2021 är skattesatsen 100 kronor per ton avfall. Skattesatsen omräknas med konsumentprisindex. Avdrag får göras för avfall som förs ut från en förbränningsanläggning. Undantag från skatteplikten införs för biobränsle, farligt avfall, animaliska biprodukter samt viss produktion av material som innehåller avfallet eller dess restprodukter. De nya reglerna trädde i kraft den 1 april 2020 (prop. 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.13, prop. 2019/20:32, bet. 2019/20:SkU12).

### **Motionerna**

I motion 2019/20:1109 av Maria Gardfjell (MP) yrkande 3 anförs att en ökad förbränningsskatt bör övervägas för att minska mängden matavfall i förbränningsanläggningar.

I kommittémotion 2019/20:2663 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 19 anförs att deponiskattens nuvarande utformning försvårar återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden. För att t.ex. öka utvinningen av fosfor ur avloppsslam eller värdefulla material ur gamla deponier krävs storskaliga industriella processer, vilka genererar restprodukter utan marknadsvärde som återigen måste deponeras och därmed drabbas av deponiskatten. Det innebär tyvärr att det ofta blir billigare att utvinna nya råvaror ur naturen än att återvinna råvaror från avfallsflöden. Det är inte resurseffektivt. Motionärerna anser att en regeljustering som innebär att återförande av restmaterial till deponi efter all deponiåtervinning undantas från beskattning skulle medföra



flera fördelar, bl.a. skulle resurshushållningen öka samt flera miljökvalitetsmål främjas. Regeringen bör därför göra en översyn av deponiskatten så att dess utformning främjar omställningen till en cirkulär ekonomi.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet avstyrker motionsförslaget om en utvidgad förbränningsskatt med hänvisning till den nyligen införda skatten på förbränning av avfall.

Regeringen anför i proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan att utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi bör stärkas. Flera åtgärder inom detta område bör genomföras under mandatperioden, bl.a. bör en nationell strategi för cirkulär ekonomi tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter göras för att främja innovation och företagande i den cirkulära ekonomin.

Utredningen om en giftfri och cirkulär återföring av fosfor från avloppsslam lämnade i januari 2020 sitt betänkande Hållbar slamhantering (SOU 2020:3) till regeringen. Utredningen redovisar dagens tekniska möjligheter för slamhantering med fosforåtervinning och lägger fram två alternativa förslag om en utfasning av den framtida slamspridningen som kombineras med ett krav på återvinning av fosfor.

Utskottet ser mot denna bakgrund inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om en översyn av deponiskatten i syfte att främja omställningen till en cirkulär ekonomi och avstyrker därför även detta motionsyrkande.

## **Skatt på bekämpningsmedel**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om skatten på bekämpningsmedel.

Jämför reservation 26 (SD) och 27 (V).

### **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 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 utredningen Skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten (dir. 2016:53). Utredaren fick i uppdrag att analysera behovet av beskattning för att minska spridningen av kadmium och andra hälso- och miljöfarliga ämnen och tungmetaller i miljön. Utredaren fick vidare i uppdrag att analysera om bekämpningsmedelsskatten behöver ändras med hänsyn till de förändringar som skett inom EU-rätten och med hänsyn till utvecklingen av bekämpningsmedel sedan skatten infördes.

Utredningen om skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten överlämnade den 14 december 2017 sitt betänkande Skatt på kadmium i vissa produkter och kemiska växtskyddsmedel till regeringen (SOU 2017:102). Utredningen föreslår två nya skattelagar, lagen om skatt på kadmium i vissa produkter och lagen om skatt på kemiska växtskyddsmedel. Utredningen föreslog också att den dåvarande lagen om skatt på bekämpningsmedel skulle tas bort. De två nya skattelagarna föreslogs träda i kraft den 1 juli 2019. Betänkandet har remissbehandlats.

## Motionerna

I kommittémotion 2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 10 anfördes att användningen av bekämpningsmedel i Sverige styrs av ett omfattande regelverk för godkännande, hantering och miljöövervakning och att detta regelverk lämnar utrymme för försiktiga bedömningar av bekämpningsmedel och breda säkerhetsmarginaler vad gäller miljö och hälsa. Kemikalieanvändningen kan styras mot minskade nivåer genom att skapa konstruktiva alternativ och genom forskning och utveckling. En sådan styrning är att föredra framför en extra skatt på dessa produkter när de väl har godkänts, eftersom en sådan skatt i praktiken skulle slå direkt mot det svenska jordbrukets konkurrenskraft.

I kommittémotion 2019/20:1619 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 4 anfördes att det är mycket angeläget att Sverige får en bättre beskattning av bekämpningsmedel då dagens beskattning har liten miljöeffekt. På sikt bör kemiska bekämpningsmedel fasas ut, men innan en sådan utfasning kan genomföras är det av stor vikt att beskattningen är funktionell. Utredningens förslag på differentierad beskattning är bättre än den nuvarande men dess styrande effekt kan vara för liten, anför motionärerna, som även anser att Danmark har en betydligt starkare lagstiftning. Det finns ett stort behov av att en differentierad beskattning av växtskyddsmedel införs i Sverige, som i likhet med den som finns i Danmark, ökar med medlets giftighet. Motionärerna anför att regeringen bör återkomma med förslag om en differentierad beskattning av växtskyddsmedel enligt en modell som liknar den danska bekämpningsmedelsskatten.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet anser inte att riksdagen bör föregripa den pågående beredningen och avstyrker därför de aktuella motionsyrkandena.

## Skatt på gödselmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om ett tillkännagivande till regeringen om att en skatt på gödselmedel inte bör införas

Jämför reservation 28 (SD).

## Bakgrund

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

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

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

### **Motionen**

I kommittémotion 2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 19 anförs att den tidigare avgiften på handelsgödsel kom till för att finansiera den svenska spannmålsexporten. Senare användes den som ett skäl för att minska läckaget av gödning till vattendrag och minska tillförseln av tungmetaller till jorden. När det gäller frågan om näringsläckage finns ett flertal studier som visar att det snarare är geografi, jordart och djurintensitet som är avgörande än om handelsgödsel används. Skatten får liten styrfunktion och blir mest en börda. Motionärerna anser därför att en skatt på handelsgödsel inte bör införas.

### **Utskottets ställningstagande**

Regeringen bedömer i budgetpropositionen för 2020 att steg har tagits för att stärka arbetet med att nå miljökvalitetsmålet Ingen övergödning samtidigt som nuvarande insatser inte är tillräckliga för att nå miljökvalitetsmålet. Det går inte att se en tydlig riktning om utvecklingen är positiv eller negativ. Den utredning som regeringen tillsatt för att stärka drivkrafterna för lokalt åtgärdsarbete (M 2018:02) och som ska föreslå hur övergödningen effektivt kan minskas kommer att vara en del av underlaget till regeringens fortsatta arbete.

Övergödningsutredningen (M 2018:02) överlämnade i januari 2020 betänkandet Stärkt lokalt åtgärdsarbete – att nå målet Ingen övergödning (SOU 2020:10) till regeringen. Utredningen har bl.a. haft i uppdrag att lämna förslag till etappmål som bidrar till genomförandet av miljökvalitetsmålet Ingen övergödning och att föreslå nya eller förstärkta styrmedel som leder till ökad användning av lokalt anpassade, kostnadseffektiva åtgärder. Utredningen presenterar tre nya etappmål: om enskilda avlopp, om våtmarker och om effektivare gödselanvändning. Utredningens förslag om ett etappmål för effektivare gödselanvändning ska bidra till en effektivare användning av stallgödsel och en minskad användning av mineralgödsel. Etappmålet ska

genomsyra myndigheters arbete med att meddela föreskrifter, vägledning och allmänna råd på området. Mineralgödselanvändningen ska minska och stallgödselanvändningen öka. Målet är en kretsloppsbaserad gödselanvändning.

Utredningen bedömer att kostnaden för att genomföra etappmålet kommer att belasta enskilda företag i form av minskad efterfrågan och en minskad försäljning av produkten mineralgödsel. Denna kostnad förväntas dock kunna bäras av att produktionen ställs om till andra hållbara produkter och att försäljningen ökar för de alternativa produkterna i motsvarande mån. För staten och kommuner förväntas inga kostnader uppstå annat än i marginell mening (informations- och kontrollinsatser). Då försäljning av mineralgödsel inte beskattas eller är avgiftsbelagd förväntas inga intäkter till staten eller kommunerna gå förlorade. Lantbrukare förväntas ersätta mineralgödsel med annat gödselmedel, främst stallgödsel. Tillvaratagandet av gårdens eget stallgödsel och spridningen på åkermarken kan förväntas bli effektivare. Samtidigt kommer ökade kostnader i viss mån uppstå för lantbrukare som säljer stallgödsel vidare till växtodlare, bl.a. i form av transportkostnader. Dessa ökade omkostnader kan till viss del kompenseras genom intäkter för försäljning av stallgödsel, genom att efterfrågan på stallgödsel kommer att öka. För att nå etappmålet om minskad användning av mineralgödsel bör enligt utredningen en större samordnad satsning på forskning, rådgivning och information genomföras för att ytterligare effektivisera utnyttjandet av stallgödsel.

Mot bakgrund av det ovan anförda ser utskottet inte någon anledning att rikta ett särskilt tillkännagivande till regeringen om att skatten på handelsgödsel inte ska återinföras. Utskottet avstyrker motionsyrkandet.

## Sockerskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en skatt på socker.

## Motionerna

I motion 2019/20:81 av Angelica Lundberg (SD) anför sockerrika produkter ofta är billiga och svenska närproducerade frukter och grönsaker jämförelsevis dyra. Det bör inte vara en ekonomisk fråga om man som alternativ till godis och läsk istället kan duka upp en frukt- och grönsaksbuffé till fredagsmyset och människor borde uppmuntras till att välja nyttigare alternativ. Därför bör regeringen justera skatterna så att det som är dåligt för oss att äta beskattas högre medan nyttigare alternativ har lägre skatt. På så sätt får vi en skatteväxling för folkhälsan och samtidigt positiva effekter för svenska bönder och odlare, anför motionären.

I motion 2019/20:860 av Mikael Strandman (SD) anfördes att Sverige under många år haft mycket goda erfarenheter av höga punktskatter på tobak och

alkohol som ett sätt att hålla nere konsumtionen. Utöver de internationella erfarenheterna talar dessa svenska erfarenheter av skatter på tobak och alkohol för att en punktskatt på sockrade läskedrycker skulle vara ett effektivt sätt att minska konsumtionen. Mycket talar också för att storleken på skatten har stor betydelse. Våra nordiska grannländer Norge och Danmark har gjort försök med skatt på socker, anför motionären, men där har resultatet inte varit tillfredsställande. Anledningen till detta är att konsumenterna åkt över till Sverige och Tyskland för att handla. Att svenskar skulle göra motsvarande resa till Norge, Danmark eller Tyskland för att köpa läsk förefaller inte speciellt troligt, då prisnivån generellt sett är högre i Norge och Danmark. Att åka ända till Tyskland för att handla läsk är för omständligt. Motionären anser att det är dags att Sverige tar intryck av WHO:s rekommendation och inför en skatt på sockrade läskedrycker.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet tidigare avstyrkt yrkanden om en punktskatt på bl.a. socker (bet. 2016/17:SkU24). 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.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

## Avloppsskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om ett tillkännagivande till regeringen om att en avloppsskatt inte bör införas.

Jämför reservation 29 (KD).

### Motionen

I kommittémotion 2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 49 anför att Havs- och vattenmyndigheten (HaV) 2013 föreslog en avloppsskatt på enskilda avlopp på 3 000–10 000 kronor per år för fastigheter avlopp som inte åtgärdats. HaV bedömer att det behövs ett ekonomiskt incitament i form av en skatt eller avgift för att motivera fastighetsägarna att själva ta initiativ till att rätta till sina anläggningar och därmed nå en högre åtgärdstakt på sikt. Motionären anser att riksdagen bör ge regeringen till känna att någon skatt eller avgift med denna utformning inte bör införas.

## Utskottets ställningstagande

I budgetpropositionen för 2020 anför regeringen att en utredning om hållbara vattentjänster har haft i uppdrag att ta fram åtgärder för att öka takten med att åtgärda enskilda avlopp. Utredningen betänkande Vägar till hållbara vattentjänster (SOU 2018:34) har remitterats och bereds nu av regeringen. I betänkandet framhåller utredningen att fastighetsägarens egentillsyn måste öka, att fastighetsägarens incitament för att genomföra åtgärder måste stärkas och att kommunens tillsynsarbete måste bli effektivare. Utredningen lägger fram en rad förslag för att uppnå detta. Bland annat ett etappmål i miljömåls-systemet, ett krav på en avloppsdeklaration, förbättrad rådgivning etc.

Övergödningsutredningen (M 2018:02) överlämnade i januari 2020 betänkandet Stärkt lokalt åtgärdsarbete – att nå målet Ingen övergödning (SOU 2020:10) till regeringen. Utredningen har bl.a. haft i uppdrag att lämna förslag till etappmål som bidrar till genomförandet av miljökvalitetsmålet Ingen övergödning och att föreslå nya eller förstärkta styrmedel som leder till ökad användning av lokalt anpassade, kostnadseffektiva åtgärder. Utredningen presenterar bl.a. ett etappmål om enskilda avlopp. Etappmålet syftar till att påskynda arbetet med att alla enskilda avlopp i kust- och sjönära områden ska vara utrustade med godkänd reningsteknik senast 2030. Enligt en samhällsekonomisk konsekvensanalys från vattenmyndigheterna är den uppskattade kostnaden för att förbättra reningen för enskilda avlopp mycket stora. Belopp som anges i rapporten går upp till 1,2 miljarder kronor. Kostnaderna för att åtgärda bristfälliga enskilda avlopp belastar berörda fastighetsägare. Fastighetsägare betalar även administrativa kostnader för tillsyn och prövning. Kommuner får ta ut en tillsynsavgift av fastighetsägare, vilket många kommuner gör i dag. Till viss del kommer dock kommunerna att få ökade kostnader på grund av etappmålet. Det beror på att alla åtgärder som kommer att krävas för en ökad tillsynstakt inte kan täckas via tillsynsavgiften. Utredningens förslag på etappmål skärper inte kravet på rening som nu gäller för enskilda avlopp. Men det kan påverka kommunal tillsyn och på så sätt påskynda arbetet med att åtgärda bristfälliga enskilda avlopp.

Utskottet anser inte att det finns något behov att ett tillkännagivande till regeringen om att en avloppsskatt inte bör införas och avstyrker därför motionsyrkandet.

## Gruvskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en särskild gruv- och naturresursskatt.

## Bakgrund

Samhällsintresset av att mineral kan brytas och tas till vara har bedömts vara ett så starkt allmänt intresse att grundlagens förutsättningar för ingrepp i markägarnas rätt är uppfyllda. Vid ingrepp i markägares rättigheter med stöd av minerallagen är markägarna dock garanterade ersättning. Skador eller intrång som orsakas av undersökningsarbete ska ersättas av den som har ett undersökningstillstånd eller en koncession med vars stöd arbetet bedrivs. Ofta bestäms ersättningens storlek genom frivilliga uppgörelser mellan koncessionshavaren och markägaren. Om inte sådana uppgörelser kan nås bestäms ersättningen enligt expropriationsrättsliga principer. Ägare av den mark som omfattas av en bearbetningskoncession får även en särskild ersättning baserad på värdet av den malm som bryts, s.k. mineralersättning. Bestämmelserna om mineralersättning gäller alla koncessioner som har beviljats sedan maj 2005 och där gruvdrift pågår. Mineralersättning från koncessionshavaren till markägarna syftar till att uppnå en bättre balans mellan exploatörer och markägare (7 kap. 7 § minerallagen). Ersättningen ska motsvara 2 promille av värdet av de mineral som koncessionen omfattar och som har brutits under året. Av ersättningen ska tre fjärdedelar tillfalla fastighetsägarna inom koncessionsområdet och en fjärdedel staten. I januari 2019 beslutade bergmästaren om mineralersättning för 2018 års brytning på de 26 koncessioner som omfattades av bestämmelserna om sådan ersättning. Av Sveriges geologiska undersöknings (SGU):s årsredovisning för 2019 framgår att den sammanlagda mineralersättningen uppgick till ca 13,5 miljoner kronor. Cirka 3,4 miljoner kronor tillföll staten och resten fördelades bland markägarna. Det bör noteras att mineralersättningen inte har någon direkt koppling till den eventuella miljöskada som gruvverksamheten kan resultera i eller till finansiering av efterbehandlingsåtgärder. De intäkter som tillfaller staten genom mineralersättningen redovisas i stället enligt gällande principer för statens budgethantering mot inkomsttitel i budgetpropositionen.

I budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 finansplanen s. 46) angav regeringen att den hade för avsikt att medverka till att nya modeller skapas för att utveckla samhällets och gruvnäringens ansvar för att finansiera de investeringar som krävs för en miljömässigt hållbar gruvnäring och samhällsutveckling. Regeringen avsåg i detta sammanhang att se över mineralavgiften och återkomma till riksdagen med förslag. I juli 2015 fick Tillväxtanalys sedermera i uppdrag att kartlägga Sveriges attraktivitet som gruvland och vilka faktorer som påverkar detta. I uppdraget angavs att myndigheten i en delrapport skulle redovisa hur nivån på mineralersättningen och andra avgifter enligt minerallagen påverkar Sveriges attraktivitet som gruvland. I uppdragsbeslutet återgav regeringen sitt tidigare refererade uttalande i finansplanen och angav att uppdraget till Tillväxtanalys är en del i den översyn som aviserades där.

Den del av uppdraget som avsåg mineralersättningen och andra avgifter redovisades i promemorian Tillstånd och miljöprovning för att öppna gruvor – en internationell utblick (pm 2016:05) i slutet av mars 2016. I promemorian



konstaterades det bl.a. att den svenska och den finska lagstiftningen, som ger markägaren rätt till mineralersättning, är unika eftersom markägarens rättigheter till mineralen som regleras i gruvlagarna inte kan sägas vara helt klara. I praktiken har reglerna inneburit att marken där en gruva eventuellt kan etableras nästan alltid förvärvas av gruvbolaget. Vidare noterades det att det i flera länder finns system för att fördela de skatteintäkter och de avgifter som betalas för prospektering och gruvdrift på flera nivåer lokalt, regionalt och nationellt.

Tillväxtanalys presenterade en slutrapport i juli 2016 (Sverige – ett attraktivt gruvland i världen? En internationell jämförelse, rapport 2016:06). När det gäller mineralersättningen redovisades följande slutsatser och rekommendationer:

När det gäller att höja mineralersättningen i Sverige kan detta ha negativa konsekvenser för framtida järnbrytning eftersom det kan leda till att gruvorna inte blir lönsamma. För koppar verkar det finnas en marginal för att höja mineralersättningen. Intäkterna från denna höjning ska dock vägas mot kostnaden i form av ökad administration och ökad komplexitet.

Situationen för andra mineral behöver analyseras vidare innan en eventuell höjning av mineralersättningen införs. Det bör påpekas att genom att enbart höja mineralersättningen för vissa mineral skulle principen om skattnneutralitet frångås.

I stället för att öka mineralersättningen kan staten initiera samverkan mellan det lokala samhället och gruvbolagen kring utveckling av gemensamma intressen. Ett annat alternativ är att det skapas en tydligare reglering kring gruvbolagens sociala ansvar med större möjlighet att ställa särskilda villkor i samband med gruvbrytning. Detta bör dock utredas noggrant.

Att införa en skatt på extraordinära vinster orsakade av prisökningar på råvarumarknaden har visat sig vara kostsamt och inte ge särskilt mycket intäkter. Ett sådant styrmedel behöver därför analyseras ordentligt om det ska införas.

Tillväxtanalys har även undersökt hur staten kan främja investeringar i utvinning av innovationskritiska metaller och mineral (rapport 2018:02). I rapporten framhåller Tillväxtanalys att statens ambitioner bör vara tydliga och långsiktiga och att det därför vore önskvärt med en politisk överenskommelse som kan förväntas vara stabil över tid om prioriteringen mellan samhällets behov av innovationskritiska metaller och mineral och andra intressen som kan ligga till grund för att utveckla en långsiktig strategi. Myndigheten anser vidare att det i en sådan långsiktig strategi även bör ingå ett ställningstagande om mineralersättningen.

## **Motion**

I motion 2019/20:2852 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 11 framhålls att gruvverksamhet och annan mineralutvinning har varit och är av stor betydelse för Sverige. Skatter och avgifter som tas ut i Sverige är dock väsentligt lägre än i jämförbara länder, och det finns ett utrymme för staten att öka sina intäkter utan att nämnvärt försämra förutsättningarna för gruvnäringen. Motionärerna

anser att det därför finns skäl att utreda om man bör införa en särskild gruvskatt och naturresursskatt även i Sverige. I avvaktan på en sådan skatt bör nivån på mineralersättningen höjas rejält och fördelningen av intäkterna från mineralersättningen mellan staten och markägaren ses över, anför motionärerna.

### Utskottets ställningstagande

I budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 finansplanen s. 46) angav regeringen att den hade för avsikt att medverka till att nya modeller skapas för att utveckla samhällets och gruvnäringens ansvar för att finansiera de investeringar som krävs för en miljömässigt hållbar gruvnäring och samhällsutveckling. Regeringen avsåg i detta sammanhang att se över mineralavgiften och återkomma till riksdagen med förslag. I juli 2015 fick Tillväxtanalys sedermera i uppdrag att kartlägga Sveriges attraktivitet som gruvland och vilka faktorer som påverkar detta. I uppdraget angavs att myndigheten i en delrapport skulle redovisa hur nivån på mineralersättningen och andra avgifter enligt minerallagen påverkar Sveriges attraktivitet som gruvland. I uppdragsbeslutet återgav regeringen sitt tidigare refererade uttalande i budgetpropositionens finansplan och angav att uppdraget till Tillväxtanalys är en del i den översyn som aviserades där.

Den del av uppdraget som avsåg mineralersättningen och andra avgifter redovisades i promemorian Tillstånd och miljöprövning för att öppna gruvor – en internationell utblick (pm 2016:05) i slutet av mars 2016. I promemorian konstaterades det bl.a. att den svenska och den finska lagstiftningen, som ger markägaren rätt till mineralersättning, är unika eftersom markägarens rättigheter till mineralen som regleras i gruvlagarna inte kan sägas vara helt klara. I praktiken har reglerna inneburit att marken där en gruva eventuellt kan etableras nästan alltid förvärfvas av gruvbolaget. Vidare noterades det att det i flera länder finns system för att fördela de skatteintäkter och de avgifter som betalas för prospektering och gruvdrift på flera nivåer lokalt, regionalt och nationellt.

Tillväxtanalys presenterade en slutrapport i juli 2016 (Sverige – ett attraktivt gruvland i världen? En internationell jämförelse, Rapport 2016:06). När det gäller mineralersättningen redovisades följande slutsatser och rekommendationer:

När det gäller att höja mineralersättningen i Sverige kan detta ha negativa konsekvenser för framtida järnbrytning eftersom det kan leda till att gruvorna inte blir lönsamma. För koppar verkar det finnas en marginal för att höja mineralersättningen. Intäkterna från denna höjning ska dock vägas mot kostnaden i form av ökad administration och ökad komplexitet.

Situationen för andra mineral behöver analyseras vidare innan en eventuell höjning av mineralersättningen införs. Det bör påpekas att genom att enbart höja mineralersättningen för vissa mineral skulle principen om skatteneutralitet frångås.

I stället för att öka mineralersättningen kan staten initiera samverkan mellan det lokala samhället och gruvbolagen kring utveckling av gemensamma intressen. Ett annat alternativ är att det skapas en tydligare

reglering kring gruvbolagens sociala ansvar med större möjlighet att ställa särskilda villkor i samband med gruvbrytning. Detta bör dock utredas noggrant.

Att införa en skatt på extraordinära vinster orsakade av prisökningar på råvarumarknaden har visat sig vara kostsamt och inte ge särskilt mycket intäkter. Ett sådant styrmedel behöver därför analyseras ordentligt om det ska införas.

Tillväxtanalys har även undersökt hur staten kan främja investeringar i utvinning av innovationskritiska metaller och mineral (rapport 2018:02). I rapporten framhåller Tillväxtanalys att statens ambitioner bör vara tydliga och långsiktiga och att det därför vore önskvärt med en politisk överenskommelse som kan förväntas vara stabil över tid om prioriteringen mellan samhällets behov av innovationskritiska metaller och mineral och andra intressen som kan ligga till grund för att utveckla en långsiktig strategi. Myndigheten anser vidare att det i en sådan långsiktig strategi även bör ingå ett ställningstagande om mineralersättningen.

Näringsutskottet har behandlat motionsförslag om mineralersättningens storlek och fördelning i betänkandet 2019/20:NU11 Mineralpolitik och avstyrkte förslagen med hänvisning till den översyn av minerallagen som har aviserats av regeringen och till det underlag med koppling till dessa frågor som bl.a. har tagits fram av Tillväxtanalys.

Utskottet anser att även det nu aktuella motionsförslaget bör avvakta regeringens överväganden angående mineralersättningens storlek och fördelning och avstyrker därför motionsyrkandet.

# Reservationer

## 1. Energiskatt, punkt 1 (M)

av Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2675 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3 och avslår motionerna

2019/20:376 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:548 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD),

2019/20:1218 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:2095 av Maria Nilsson (L),

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11,

2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2,

2019/20:3263 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 18,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 36, 38 och 39 samt

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 1 och 3.

### *Ställningstagande*

Företagare med elintensiv industriproduktion som vill ha energiskatten återbetalad måste ansöka hos Skatteverket. Företag med stor förbrukning, kan ansöka om återbetalning per månad – medan små företag bara får ansöka en gång om året. Det gör att småföretagare får ligga ute med större summor sett till sin omsättning, vilket kan hota likviditeten.

Vi moderater anser att även små företag bör kunna ansöka om återbetalning månadsvis. Det är en märklig och onödigt administrativt betungande ordning att små och medelstora företag ska behöva ligga ute med stora summor för att sedan äska tillbaka delar av det som företaget betalat in till Skatteverket. Det här utgör ett typexempel på en onödigt betungande regelbörda som saknar ett rimligt syfte.

## 2. Energiskatt, punkt 1 (SD)

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (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 motionerna

2019/20:376 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2 och

2019/20:548 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) samt avslår motionerna

2019/20:1218 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:2095 av Maria Nilsson (L),

2019/20:2675 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

2019/20:3107 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 11,

2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2,

2019/20:3263 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 18,

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 36, 38 och 39 samt

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 1 och 3.

### *Ställningstagande*

Solceller producerar som bäst från maj och några månader framåt och i princip ingenting årets mörkaste och kallaste månader. De kan inte ersätta någonting annat i energisystemet då vi ändå måste ha kapacitet att möta efterfrågan på effekt de dagar på året då efterfrågan är som störst. Skattereduktionen för mikroproduktion av el innebär därför att man investerar i dubbel kapacitet, vilket knappast kan betraktas som vare sig miljövänligt eller samhälls-ekonomiskt. Vill man vara miljövänlig måste man också vara resurseffektiv. Skattereduktionen för mikroproduktion av el bör tas bort.

Sedan den 1 januari 2019 beviljar Skatteverket inte längre återbetalning av energiskatt för de företag som driver serverhallar men inte äger sin utrustning. Skatteverkets tolkning av reglerna gör att det finns en risk att serverhallsföretag läggs ned och att Sverige går miste om framtida investeringar i branschen. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag som syftar till att skatt ska kunna återbetalas den som driver en serverhall, oavsett vem som äger utrustningen.

### 3. Energiskatt, punkt 1 (C)

av Lars Thomsson (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

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11,

2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2,

2019/20:3263 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 18 och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 36, 38 och 39 samt avslår motionerna

2019/20:376 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:548 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD),

2019/20:1218 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:2095 av Maria Nilsson (L),

2019/20:2675 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3 och

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 1 och 3.

#### *Ställningstagande*

Sverige ska vara ledande i det globala, europeiska och regionala miljöarbetet genom att ekonomiska styrmedel främjar resurseffektivitet och en giftfri vardag.

I det förnybara kraftsystemet är det betydligt fler timmar med stora elöverskott, än med stora underskott. Systemmässigt innebär det en stor utmaning. Vi vill möjliggöra nya affärsmodeller och användning av mer el när den är billig. Som konsument ska det vara möjligt att bidra till en systemtjänst som är positiv för elnätet, t.ex. genom att ladda din elbil vid tidpunkter med stora överskott och på så sätt få betalt för det. För att uppnå detta vill vi att samtliga kunders elförbrukning ska mätas och debiteras per timme som högsta enhet. Vi vill även att elskatten ska bli flexibel genom att den läggs procentuellt på fakturan, istället för som en fast avgift i ören/kilowattimme. Fördelarna av en ökad användarflexibilitet uppkommer främst på systemnivå i elnätet och genom samhällsekonomiska möjligheter till utökade etableringar. Möjligheten att införa en mer flexibel elskatt som varierar med efterfrågan bör utredas.

Subventioner och avgifter inom den digitala sektorn slår idag snett. Globala jättar får tillgång till avgiftsfri energi till sina servrar medan svenska bolag får betala avgifter. Elektronik beläggs med kraftiga avgifter utifrån en förlegad syn på hur elektroniskt minne används. En översyn av skatter, avgifter och avdrag bör göras för att säkra en konkurrensneutral och tidsenlig lagstiftning.

Skatten för användning av egenproducerad solet bör slopas och den som bor i lägenhet bör få en möjlighet att vara andelsägare i en mikroproduktionsanläggning.

#### **4. Energiskatt, punkt 1 (L)**

av Arman Teimouri (L).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkandena 1 och 3 samt avslår motionerna

2019/20:376 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,

2019/20:548 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD),

2019/20:1218 av Magnus Manhammar (S),

2019/20:2095 av Maria Nilsson (L),

2019/20:2675 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 11,

2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 2,

2019/20:3263 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C) yrkande 18 och

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 36, 38 och 39.

##### *Ställningstagande*

Vi utgår från principen om att förorenaren ska betala. Olika verksamheter ska i högre grad stå för sina klimatkostnader. En viktig del i detta är den gröna skatteväxlingen. Höjda skatter på utsläpp och miljöskadlig verksamhet ska kompenseras med sänkta skatter på arbete och företagande. Inom ramen för januariavtalet finns nu en tydlig ambition och inriktning avseende en ambitiös grön skatteväxling.

EU ska ta klimattäten internationellt. EU ska vara en garant för Parisavtalet och visa vägen framåt i klimatarbetet, och alla EU-länder måste ta sitt klimatansvar. Sverige har idag relativt låga koldioxidutsläpp per capita jämfört med andra EU-länder men vi ska självklart fortsätta minska våra utsläpp samtidigt som vi ska driva på för att EU har en gemensam effektiv politik som bidrar till att alla EU-länder minskar sina utsläpp. Vi vill se en gemensam europeisk koldioxidskatt, som måste sättas i relation till ett förbättrat system för handel med utsläppsrätter.

## 5. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (M)

av Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M).

### *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  
2019/20:2838 av Tobias Billström m.fl. (M) och  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:730 av Teres Lindberg (S) och  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Riksdagen antog 2017 ett nytt klimatpolitiskt ramverk om att utsläpp av koldioxid från inrikestransporterna ska minska med minst 70 procent fram till år 2030 jämfört med år 2010. Det är därför angeläget att riksdag och regering för en politik som innebär tydliga incitament att ställa om fordonsflottan. Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att regeringen motarbetar omställningen till eldriven kollektivtrafik. Medan spårvagnstrafik och tunnelbana är befriade från elskatt tvingas elbussar betala 43 öre per kilowattimme. Det finns ingen anledning att på detta sätt prioritera spårbunden kollektivtrafik framför bussar. För att kollektivtrafiken på bästa sätt ska bidra till att uppfylla beslutet om att minska koldioxidutsläppen är det mest effektiva och snabbaste sättet att ställa om bussflottan till eldrivna bussar. Att i motsvarande omfattning bygga ut den spårbundna trafiken skulle både ta betydligt längre tid, och vara väsentligt mer kostsamt.

## 6. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (C)

av Lars Thomsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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  
2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 och  
avslår motionerna  
2019/20:730 av Teres Lindberg (S) och



2019/20:2838 av Tobias Billström m.fl. (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill se mer kollektivtrafik, så att vi kan minska utsläppen i hela landet. Det är många som idag tar bilen som gärna hade tagit bussen, pendeltåget eller spårvagnen istället. Vi behöver öka kollektivtrafiken för att pressa tillbaka klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar. Centerpartiet vill ytterligare främja elburen kollektivtrafik och anser därför att skatten på el till kollektivtrafik ska sänkas. Möjligheten till miljövänlig båtpendling i städer som exempelvis Stockholm och Göteborg skulle också stärkas om mindre elfartyg befriades från energiskatt.

Regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar som går på el.

### **7. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (SD)**

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 20,  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 13 och  
2019/20:957 av Per Söderlund (SD),  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:205 av Hans Eklin (KD),  
2019/20:877 av Pål Jonson (M),  
2019/20:1014 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1028 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1475 av John Weinerhall (M) yrkande 2 och  
2019/20:2997 av Edward Riedl (M) samt  
avslår motionerna  
2019/20:1029 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1474 av Viktor Wärnick (M),  
2019/20:1554 av John Weinerhall (M),  
2019/20:1934 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2519 av Katarina Brännström (M),  
2019/20:2571 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar  
Johnsson (båda M),  
2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7,

2019/20:2934 av Edward Riedl (M) och  
2019/20:2999 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

Svenska bönder konkurrerar på samma europeiska marknad som sina grannar i Danmark. Det är rimligt att skattenivån för olika insatsvaror är densamma. Skatten på diesel för lant- och skogsbruket behöver därför sänkas till samma nivå som i Danmark, ca 7 öre per liter, så att svenska bönder kan konkurrera på samma villkor som sina danska grannar. Detta är en relativt billig, men viktig reform som vi tror kommer att leda till att fler svenska lantbruk kan fortsätta vara verksamma och utvecklas. En dieselskattesänkning för jordbruket är dessutom troligen närapå klimatneutral i ett större perspektiv, eftersom efterfrågan på klimatvänligt, förnybart drivmedel i samhället i stort och i världen kommer att vida överstiga utbudet under de närmaste åren.

Skogsägarnas intressen är centrala eftersom de är nyckelpersoner i landets viktigaste landsbygdsbaserade näring. Förutsättningarna för aktivt skogsbruk bör förbättras genom sänkt skatt på drivmedel för jord- och skogsbruksmaskiner.

Höga drivmedelspriser skapar såväl en ojämn konkurrenssituation för företag som en högre privat kostnad för de som bor på landet. Ökade drivmedelspriser innebär att klyftan mellan stad och landsbygd ökar och bör därför motverkas i möjligaste mån tills rimliga alternativ till fossila bränslen finns tillgängliga till en överkomlig kostnad. Regeringen har infört en indexuppräknings av bensinskatten motsvarande konsumentprisindex plus 2 procent. Denna indexuppräknings bör avskaffas och bensinskatten sänkas.

## **8. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (KD)**

av Camilla Brodin (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7 och avslår motionerna

2019/20:205 av Hans Eklind (KD),

2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 20,

2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 13,

2019/20:877 av Pål Jonson (M),

2019/20:957 av Per Söderlund (SD),

2019/20:1014 av Sten Bergheden (M),

2019/20:1028 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1029 av Sten Bergheden (M),  
2019/20:1474 av Viktor Wärnick (M),  
2019/20:1475 av John Weinerhall (M) yrkande 2,  
2019/20:1554 av John Weinerhall (M),  
2019/20:1934 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2519 av Katarina Brännström (M),  
2019/20:2571 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar  
Johnsson (båda M),  
2019/20:2934 av Edward Riedl (M),  
2019/20:2997 av Edward Riedl (M) och  
2019/20:2999 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

OECD har riktat kritik mot de svenska regler som innebär att vissa delar av industrin antingen är undantagen från energi- och koldioxidskatterna eller är berättigad till nedsättning av skatterna. Förra året genomfördes en minskning av koldioxidskatten för diesel i gruvindustriell verksamhet.

De svenska subventionerna av fossila bränslen bör slopas för att nå ytterligare climateffekt.

## **9. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD)**

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 20,  
bifaller delvis motion  
2019/20:18 av Dennis Dioukarev (SD) och  
avslår motionerna  
2019/20:1578 av Jan R Andersson (M) och  
2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 25.

### *Ställningstagande*

De två tidigare regeringarna har använt sig av massiva skattereduktioner för biodrivmedel, vilket har orsakat ett skenande bortfall av skatteintäkter på åtskilliga miljarder per år. Den bioetanol och biodiesel som används i Sverige kommer huvudsakligen från den internationella marknaden och med hänsyn

tagen till förändrad markanvändning är det inte ens säkert att denna import bidrar till minskade nettoutsläpp ur ett globalt perspektiv. Enligt forskning från det internationella rådet för rena transporter (The International Council on Clean Transportation) har flera av de mest använda biodrivmedlen istället negativ klimatnytta, när indirekta effekter och markanvändning räknas med. Detta understryker vikten av begränsad användning av biodrivmedel och höga hållbarhetskriterier. Ökande användning av biodrivmedel kan indirekt hota orörd skog på andra kontinenter, som röjs till följd av ökande efterfrågan på jordbruksprodukter. Detta genererar i sin tur en skuld av koldioxid och metanutsläpp och utgör dessutom ett hot mot biologisk mångfald.

Sverige har sedan den första juli 2018 infört en oerhört ambitiös reduktionsplikt. Reduktionsnivån kommer framöver att ligga på över 20 procent. Reduktionsplikten som princip är bra men den behöver begränsas kraftigt. Det dubbla styrmedlet i form av nedsättning av skatt på höginblandade biodrivmedel bör snarast avskaffas.

## **10. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (C)**

av Lars Thomsson (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 motion

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 25 och avslår motionerna

2019/20:18 av Dennis Dioukarev (SD),

2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 20 och

2019/20:1578 av Jan R Andersson (M).

### *Ställningstagande*

För de tunga transporterna är reduktionsplikten en viktig del i arbetet med att öka användningen av biodrivmedel. Ytterligare ett sätt att minska utsläppen från den tunga trafiken är att lastbilarna tankas med rena biodrivmedel. Fortsatt skattebefrielse på rena biodrivmedel är i nuläget avgörande för att dessa ska kunna konkurrera med fossila drivmedel. Sverige ska i EU verka för att rena biodrivmedel fortsatt ska kunna skattebefrias.

## 11. Vägs katt, punkt 5 (SD)

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 37 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 och  
avslår motionerna  
2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C) yrkande 8,  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 och  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54.

### *Ställningstagande*

Regeringen har valt att inte gå vidare med förslaget om en vägslitageskatt för tunga lastbilar utan tänker återkomma med ett eget förslag om hur de vill att lastbilstransporter ska beskattas under innevarande mandatperiod. Vägs katten skulle enligt förslaget gälla på hela allmänna vägnätet, inklusive kommunala vägar och omfatta såväl svenska som utländska fordon på minst 12 ton. En vägslitageskatt skulle slå extra hårt mot landsbygden, där avstånden är längre och alternativa transportmöjligheter saknas. För transporter av skogsråvara finns sällan någon annan lösning än lastbilstransporter. Införandet av en sådan vägslitageskatt vore därför negativt.

Skatter på resande och transporter ska vara utformade så att människor och företag kan bo och verka på Sveriges landsbygd och ha incitament för att nyttja renare och mindre miljökadliga tekniker.

## 12. Vägs katt, punkt 5 (C)

av Lars Thomsson (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 motion  
2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C) yrkande 8 och

avslår motionerna

2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 37,  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Planerna på en vägslitageavgift oroar. Införandet av en sådan skatt på avstånd skulle avsevärt fördyra hela kedjan från avverkning till sågverk, från sågverk till hustillverkarens fabrik och från husfabriken till byggarbetsplatsen.

Avståndsbaseade ekonomiska pålagor på vägtransporter medverkar till kostnadsökningar för skogsbruk, sågverk och träbyggnadsföretag.

### **13. Vägs katt, punkt 5 (V)**

av Lorena Delgado Varas (V).

### *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

2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 och  
avslår motionerna  
2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 37,  
2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C) yrkande 8,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsbasead skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken.

Promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik har remitterats och därmed har en god grund redan lagts för att ett förslag på avståndsbaserad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt av tung lastbilstrafik.

#### **14. Vägs katt, punkt 5 (KD)**

av Camilla Brodin (KD).

##### *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  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 54 och  
avslår motionerna  
2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,  
2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 37,  
2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C) yrkande 8,  
2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 1 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4.

##### *Ställningstagande*

Den tunga vägtrafiken är en stor källa till koldioxidutsläpp. I dagsläget beskattas den tunga vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägslitage huvudsakligen när bränslet tankas. Priset tas ut direkt vid dieselpumpen. En nackdel med detta system är att kostnaden blir olika för olika lastbilar beroende på var de tankar sin diesel. Den som tankat diesel i ett annat land, där drivmedelspriset är lägre, får därmed en lägre körkostnad per mil på de svenska vägarna.

Den nuvarande beskattningsmodellen bör ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonets körande har i hela trafiksystemet. Modellen måste ta hänsyn till stad och land, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med dagens moderna teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens modell. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig. Fördelen med detta är att vi kan komma bort ifrån dagens överbeskattning av landsbygden samtidigt som vi kan få till en mer styrande beskattning i våra storstäder där trängseln och miljöbelastningen är som störst.

Vi kan också arbeta med olika beskattning vid olika tider på dygnet vilket gör att vi även här kan skapa en större styrning via beskattningen. Vägtrafiken kommer således att bli mer likvärdig med ex flyget och järnvägen där de ”bästa” avgångstiderna har ett högre värde än de avgångar då resetrycket är lägre. Modellen innebär också en mer likvärdig beskattning mellan svenska och utländska lastbilar. Den nya beskattningsmodellen kan först prövas för de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar.

## **15. Fordonsskatt, punkt 6 (C)**

av Lars Thomsson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 26 och  
avslår motion

2019/20:1058 av Runar Filper (SD).

### *Ställningstagande*

För den tunga trafiken som agerar i hård internationell konkurrens bör en möjlighet till bonusåterbäring införas för dem som kan visa att hälften av drivmedelsanvändningen under året varit förnybar. Förutom en ökad användning av biodrivmedel i de lastbilar som redan rullar på våra vägar vill vi också införa styrmedel som ökar incitamenten vid inköp av nya lastbilar. Därför föreslår vi förändringar i fordonsskatten för tunga fordon som i likhet med fordonsskatten på personbilar differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet.

## **16. Bonus–malus-system, punkt 7 (M)**

av Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M)  
och Lotta Olsson (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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 motionerna

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 9,



2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 13 och  
2019/20:2671 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,  
bifaller delvis motionerna  
2019/20:839 av Marléne Lund Kopparklint och Pål Jonson (båda M),  
2019/20:1901 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2476 av Margareta Cederfelt (M) och  
2019/20:3365 av Jan Ericson m.fl. (M) samt  
avslår motionerna  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7–9 och  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11.

### *Ställningstagande*

Riksrevisionen har dömt ut bonus–malus-systemet som ett ineffektivt sätt att minska utsläppen. Regeringen har inte gjort någon konsekvensanalys av effekterna. Många av bilarna som får statligt stöd exporteras och svenska skattebetalare finansierar därmed andra länders klimatomställning. Vi moderater anser att bonus–malus-systemet omgående måste avskaffas och ersättas av ett annat system. Insatser som syftar till minskning av koldioxidutsläppen måste baseras på vetenskapliga ställningstaganden om de miljömässiga konsekvenserna och kompletteras med planer för uppföljning och utvärdering.

Det är tydligt att det finns ett problem med att beräkningsmodellen WTLP beräknar skatteuttaget på ett schablonmässigt vis så att exempelvis skatten för husbilar likställs med en tung lastbil. Det är uppenbart att den beräkningsmodellen inte ger en rättvisande bild av husbilars klimatpåverkan. Det bör finnas en skälighet i bedömningen av skattskyldigheten – även om en ny beräkningsmodell införs. Dagens ordning är varken proportionerlig eller skälig.

### **17. Bonus–malus-system, punkt 7 (KD)**

av Camilla Brodin (KD).

### *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  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 7–9 och  
avslår motionerna  
2019/20:839 av Marléne Lund Kopparklint och Pål Jonson (båda M),  
2019/20:1901 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2476 av Margareta Cederfelt (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 9,  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 13,  
2019/20:2671 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,  
2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11 och  
2019/20:3365 av Jan Ericson m.fl. (M).

### *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. Ett sådant system är nu infört men bör vidareutvecklas.

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. Regeringen bör verka för en modell med miljöklasser A-G.

Ett problem som har uppstått med bonus–malus-systemet är att lätta lastbilar som används av olika yrkesgrupper samt yrkesförare automatiskt hamnar i de högre prisklasserna när de jämförs med vanliga bilar. Lätta lastbilar borde snarare jämföras med andra lätta lastbilar vilket skulle uppmuntra till att man använder mer miljövänliga lastbilar framför allt inom stadstrafiken. Även husbilar som används under en mindre del av året hamnar nu i en alldeles för kostsam prisnivå när de jämförs med vanliga bilar. Hänsyn bör tas till husbilar och lätta lastbilar i ett nytt bonus–malus-system.

I och med att EU har gemensamma regler för maximala genomsnittliga utsläpp från respektive biltillverkare, blir styrningen mindre träffsäker. Miljöklassning och bonus riskerar att snarare styra vilka som köper de olika bilar som tillverkas i stället för att styra vilka bilar som produceras. Detta problem kvarstår även med ett gemensamt EU-system, men är särskilt påtagligt om vissa medlemsländer betalar ut bonusar som då har mycket tveksam miljönytta. Likväl finns det bland konsumenterna ett starkt miljöintresse, vilket gör att det finns ett behov av en tydlig märkning så att den enskilde kan göra ett aktivt val. Därigenom ges draghjälp till biltillverkarnas utveckling mot mer miljövänliga fordon.

Det är ett problem att begagnade elbilar och laddhybrider exporteras till Norge och gasbilar till Tyskland. Detta beror på att det i Sverige, tack vare bonusen, är förmånligt att köpa en ny miljöbil. En följd av detta har blivit att andrahandsmarknaden utvecklats sämre i Sverige. Bonus-delen i bonus–malus-modellen bör därför förändras så att den betalas ut successivt under en flerårsperiod.

Det mest effektiva sättet att minska utsläppen från många personbilar är att konvertera motorn så att den kan köras på E85 eller rena biobränslen. Nyproduktionen av en bil är också mycket resurskrävande och innebär stor miljöpåverkan. Idag behandlas i bonushänseende inte konverterade fordon

utifrån sina miljöegenskaper efter konverteringen, inte ens om konverteringen gjorts innan det sålts för första gången till en förare. Kristdemokraterna föreslår att om ett nyproducerat fordon konverteras innan det sålts till en förare för första gången, ska det i bonus–malus-systemet hanteras utifrån de miljöegenskaper som det har efter konverteringen.

Ett vidareutvecklat, gemensamt bonus–malus-system med denna inriktning bör förhandlas fram och inom EU och lämpligen införas 2021.

## **18. Kemikalieskatt, punkt 10 (SD)**

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2019/20:374 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1 och

2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 5 och avslår motionerna

2019/20:517 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD),

2019/20:626 av Larry Söder (KD) och

2019/20:2406 av Sofia Westergren och Sten Bergheden (båda M).

### *Ställningstagande*

Kemikalieskatten baseras på vikt utifrån s.k. KN-nummer och tar liten eller ingen hänsyn till de faktiska omständigheter som skulle kunna leda fram till en exponering av kemikalier. Sverige är vidare ett alldeles för litet land för att på egen hand påverka de globala elektronikjättarnas användning av olika kemikalier för t.ex. brandsäkerhet. Skatten ger inte heller incitament att använda bättre alternativ.

Den faktiska målbilden, att minska exponeringen mot vissa kemikalier, blir i bästa fall marginell. I stället innebär kemikalieskatten en ökad administrativ börda för såväl myndigheter som näringslivet, försämrad konkurrenskraft för svenska handels- och industriföretag samt starka incitament att lägga om bolagsstrukturer för ökad internethandel där man helt sonika – helt i enlighet med lagen – kringgår skatten.

Införandet av den initiala skatten har enligt en rapport från HUI Researchs lett till högre priser i Sverige relativt andra länder. HUI Research pekar på skattens effekter på utlandshandeln ser ut att ha underskattats av regeringen som räknade med att skatten skulle ge statskassan 2,4 miljarder kronor per år. Skatten har dock dragit in 1 miljard mindre enligt HUI Researchs rapport,

samtidigt som den leder till lägre marginaler för svenska företag och förlorade arbetstillfällen i branschen. Hur hårt höjningen och den annonserade utökningen slår återstår att se.

Sverigedemokraterna menar att denna skatt aldrig borde ha införts och att regeringen snarast bör göra ett omtag i frågan innan vi skadar svenskt näringsliv på ett sådant sätt att det blir svårt att återställa. Regeringen bör istället återkomma med en ny strategi för hur man ska arbeta mot potentiellt skadliga kemikalier. Generellt är detta frågeställningar som bör hanteras i samarbete med andra länder, precis som redan görs inom ramarna för EU:s Reach-förordning.

### **19. Alkohol, punkt 11 (M)**

av Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi 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  
2019/20:2674 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6 och  
avslår motion  
2019/20:1569 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M).

#### *Ställningstagande*

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. Det är därför viktigt att det kartläggs och utreds hur den illegala införseln av alkohol ser ut och påverkas av skatteförändringar. Tullverket har rapporterat om att det tar ett helt arbetspass att ta hand om alkoholen som kommer med de s.k. alkohobussarna.

Det är på många sätt oroväckande om höga skatter bidrar till ökad illegal införsel, eftersom det medför minskad kontroll. Regeringen bör tillsätta en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer.

## 20. Flygets beskattning, punkt 13 (M)

av Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M).

### *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 motionerna  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 34 och  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 27 och  
avslår motionerna  
2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,  
2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP) yrkande 3,  
2019/20:1900 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,  
2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77 och  
2019/20:3000 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

Flyget är en viktig del av vår infrastruktur, med stor betydelse för vårt välbefinnande och tillväxt. Flygskatten som regeringen införde 2018 är skadlig och verkningslös. I ett stort land med långa avstånd slår den mot rörligheten. Ett sätt att minska utsläppen är att underlätta för flygbolagen att satsa på miljövänligare bränslen. Flygskatter minskar flygbolagens utrymme för innovationer och är kontraproduktiva som incitament att använda fossilfria bränslen. Med anledning av situationen med Corona-pandemin, som har en katastrofal påverkan på resandet och leder till att många flygbolag hotas av konkurser, är det ännu mer angeläget än tidigare att avskaffa flygskatten.

## 21. Flygets beskattning, punkt 13 (SD)

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (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

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och avslår motionerna  
 2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP) yrkande 3,  
 2019/20:1900 av Lars Beckman (M),  
 2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,  
 2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 34,  
 2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 27,  
 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77 och  
 2019/20:3000 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

Syftet med flygskatten är att minska utsläppen av växthusgaser, men den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är mycket liten sett ur ett globalt perspektiv. Samtidigt skulle konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska. Nyttan med flygskatten står inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Studier visar att flygskatten skulle minska de svenska utsläppen med 0,2 procent, samtidigt som BNP skulle minska med 1,5 till 5,4 miljarder kronor första året.

Flyget har liksom alla andra trafikslag en viss miljöpåverkan och målet är att minska denna. Införandet av flygskatten är ett alldeles för högt pris för en väldigt marginell miljövinst. Flygsektorn ingår även redan i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter och finansierar därmed redan införande av utsläppsreducerande teknik. Eftersom systemet är marknadsbaserat åstadkoms därmed maximal reduktion till lägsta möjliga kostnad. Dessutom är Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan bland de lägsta inom OECD.

Den införda flygskatten behöver avskaffas.

## **22. Flygets beskattning, punkt 13 (KD)**

av Camilla Brodin (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77 och avslår motionerna  
 2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,  
 2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP) yrkande 3,

2019/20:1900 av Lars Beckman (M),  
2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2,  
2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 34,  
2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 27 och  
2019/20:3000 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

Flyget svarar för en relativt liten men växande andel av de klimatpåverkande utsläppen. Vi vill att våra transportslag ska vara så klimatsmarta som möjligt. Vi anser därför att det är centralt att utveckla förnybara bränslen för att minska flygets klimatpåverkan. Målet för Sverige bör vara att all flygtrafik inom och till och från Sverige är fossilfri 2040. Det är angeläget att Sverige fortsatt ligger i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Sverige bör ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

### **23. Flygets beskattning, punkt 13 (L)**

av Arman Teimouri (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 2 och  
avslår motionerna

2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP) yrkande  
3,

2019/20:1900 av Lars Beckman (M),

2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M) yrkande 34,

2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 27,

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 77 och

2019/20:3000 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

Alla transporter ska bära sina klimatkostnader, oavsett om de genomförs på land, på vatten eller i luften. Det är orimligt att flygets bränsle inte beskattas på samma sätt som andra fordonsslag. Vi vill därför införa en bränslebaserad flygskatt för resor inom och mellan EU-länder som tar sikte på flygets faktiska utsläpp.

## 24. Reklamskatt, punkt 15 (KD)

av Camilla Brodin (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3241 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 11 och avslår motionerna

2019/20:2593 av Ann-Britt Åsebol och Elisabeth Björnsdotter Rahm (båda M) och

2019/20:2661 av Lars Püss (M).

### *Ställningstagande*

Under 2018 betalade ideella föreningar ca 58 miljoner kronor i reklamskatt. En slopad reklamskatt skulle stärka föreningslivet och skapa större förutsättningar för föreningar att fokusera resurserna på kärnverksamheten som ofta kommer barn, unga och äldre till del. Därmed kan gemenskapen och de mellanmänniska relationerna i samhället stärkas.

Avskaffa reklamskatten för ideella föreningar.

## 25. Skatt på avfall, punkt 16 (M)

av Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:2663 av Louise Meijer m.fl. (M) yrkande 19 och avslår motion

2019/20:1109 av Maria Gardfjell (MP) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Deponiskattens nuvarande utformning försvårar återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden. För att t.ex. öka utvinningen av fosfor ur



avloppsslam eller värdefulla material ur gamla deponier krävs storskaliga industriella processer, vilka genererar restprodukter utan marknadsvärde som återigen måste deponeras och därmed drabbas av deponiskatten. Det innebär tyvärr att det ofta blir billigare att utvinna nya råvaror ur naturen än att återvinna råvaror från avfallsflöden. Det är inte resurseffektivt. En regeljustering som innebär att återförande av restmaterial till deponi efter all deponiåtervinning undantas från beskattning skulle medföra flera fördelar, bl.a. öka resurshushållningen samt främja flera miljö kvalitetsmål. Regeringen bör därför göra en översyn av deponiskatten så att dess utformning främjar omställningen till en cirkulär ekonomi.

## **26. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 17 (SD)**

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 10 och  
avslår motion

2019/20:1619 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Användningen av bekämpningsmedel i Sverige styrs av ett omfattande regelverk för godkännande, hantering och miljöövervakning med möjligheter till styrning genom försiktiga bedömningar av bekämpningsmedel och fortsatt breda säkerhetsmarginaler vad gäller miljö och hälsa. Goda alternativ som mekanisk bekämpning av ogräs kan möjliggöras genom sänkt dieselskatt för ökad lönsamhet i jordbruket, och mer tillämpad forskning kan skapa nya typer av material och andra lösningar. Däremot finns det inte någon anledning att lägga extra skatt på dessa produkter när de väl har godkänts, eftersom detta i praktiken slår direkt mot det svenska jordbrukets konkurrenskraft.

Kemikalieanvändningen bör styras mot minskade nivåer genom godkännanden, konstruktiva alternativ, forskning och utveckling och inte genom en extra skatt på dessa produkter.

**27. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 17 (V)**

av Lorena Delgado Varas (V).

*Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:1619 av Elin Segerlind m.fl. (V) yrkande 4 och  
avslår motion

2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 10.

*Ställningstagande*

Det är mycket angeläget att Sverige får en bättre beskattning av bekämpningsmedel då dagens beskattning har liten miljöeffekt. På sikt bör kemiska bekämpningsmedel fasas ut men innan en sådan utfasning kan genomföras är det av stor vikt att beskattningen är funktionell. Utredningens förslag på differentierad beskattning är bättre än den nuvarande beskattningen men dess styrande effekt kan vara för liten. Danmark har en betydligt starkare lagstiftning. Det finns ett stort behov av att en differentierad beskattning av växtskyddsmedel införs i Sverige som, i likhet med den som finns i Danmark, ökar med medlets giftighet.

Regeringen bör återkomma med förslag på differentierad beskattning av växtskyddsmedel enligt en modell som liknar den danska bekämpningsmedelsskatten.

**28. Skatt på gödselmedel, punkt 18 (SD)**

av David Lång (SD), Mattias Bäckström Johansson (SD) och Tobias Andersson (SD).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Den tidigare avgiften på handelsgödsel kom en gång till för att finansiera den svenska spannmålsexporten. Senare användes den som ett skäl för att minska läckaget av gödning till vattendrag och minska tillförseln av tungmetaller till jorden. När det gäller frågan om näringsläckage finns ett flertal studier som visar att det snarare är geografi, jordart och djurintensitet som är avgörande än om handelsgödsel används. Skatten får liten styrfunktion och blir mest en börda.

En skatt på handelsgödsel bör inte införas.

## **29. Avloppsskatt, punkt 20 (KD)**

av Camilla Brodin (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 49.

### *Ställningstagande*

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) föreslog år 2013 en avloppsskatt på enskilda avlopp, som skulle uppgå till 3 000–10 000 kronor per år för fastigheter med enskilda avlopp som inte är åtgärdade. HaV bedömer att det behövs ett ekonomiskt incitament i form av en skatt eller avgift för att motivera fastighetsägarna att själva ta initiativ till att rätta till sina anläggningar och därmed nå en högre åtgärdstakt på sikt.

Någon skatt eller avgift med denna utformning bör inte införas.

# Särskilda yttranden

## 1. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (M)

Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M) anför:

Sverige är ett land med långa avstånd. Bilen är nödvändig för en betydande del av Sveriges befolkning för att få vardagen att gå ihop. De som är beroende av bilen för att jobb och familjeliv ska fungera ska inte straffbeskattas för att de bor utanför storstäderna eller långt ifrån en tågstation. De skattehöjningar på drivmedel, fordon, flyg som har drivits igenom de senaste åren är inte en väl avvägd miljöpolitik utan en ren bestraffning på livet utanför storstäderna.

Många är beroende av bilen för att kunna ta sig till jobbet, och både råvaror och produkter måste kunna transporteras såväl inom landet som till andra länder. För Moderaterna är det viktigt att det finns förutsättningar för tillväxt i hela landet och att människor ska ha möjlighet att bo och verka där de vill. Samtidigt värnar vi miljön och omställningen i samhället. Att reducera utsläppen av växthusgaser är viktigt men ska ske på ett förnuftigt och hållbart sätt. Fordonsflottan kan inte vara en enskild utsläppskategori som får ta opropor­tionerligt stor andel av miljöskatterna. Drivmedelsskatterna kan exempelvis inte tillåtas höjas i den takt och till den nivå som sker i nuläget. Överindexeringen måste avskaffas och det krävs också en aktiv sänkning av skatten på drivmedel med en krona per liter.

## 2. Kemikalieskatt, punkt 10 (M)

Niklas Wykman (M), Betty Malmberg (M), Josefin Malmqvist (M) och Lotta Olsson (M) anför:

I mars 2018 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om behovet av utvärdering av kemikalieskattens samhällsekonomiska effekter och andra effekter av skatten. Året därefter påminde skatteutskottet om utvärderingen. Ännu har ingen utvärdering skett. Regeringen har den 28 november 2019 uppdragit åt Skatteverket och Kemikalieinspektionen att utvärdera kemikalieskattens effekter. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2020, och om myndigheterna har förslag till ändringar ska dessa redovisas senast den 1 mars 2021. Redan när förslaget på kemikalieskatt presenterades var remissinstanserna kritiska, bland annat för att skatten saknade vetenskaplig förankring, var ineffektiv som styrmedel och saknade miljönytta. Förslaget kritiserades också för att utländska e-handlare inte beskattades, vilket försvagade svenska företags konkurrenskraft och ledde till förlust av arbetstillfällen i Sverige. Därefter har nivån på kemikalieskatten höjts och i vårpropositionen presenterade regeringen ytterligare justeringar av skattens tillämpning - att även utländska aktörer kommer att omfattas av skatten. Det är anmärkningsvärt att

regeringen genomför dessa förändringar av skattens utformning utan att först hörsamma riksdagen om utvärdering. Kemikalieskatten inklusive dess kommande utvidgning bör utvärderas skyndsamt.

### **3. Kemikalieskatt, punkt 10 (KD)**

Camilla Brodin (KD) anför:

Utvärderingar av kemikalieskatten som gjorts av Svensk Handel visar att intäkterna är betydligt lägre samtidigt som antalet arbetstillfällen har minskat med ungefär 1 000 st. Totaleffekten av försäljningsbortfallet till följd av kemikalieskatten kan räknas till ungefär 3 miljarder kronor. Undersökningen visar att privatimporten ökar i ungefär samma takt. Till detta ska tilläggas att de administrativa kostnaderna har ökat med ungefär 300 miljoner kronor.

Kemikalieskatten slår även mycket negativt för de företag som idag köper in gammal och uttjänt elektronik som exempelvis mobiltelefoner och datorer. Dessa företag renoverar elektroniken för att sedan sälja den vidare, bland annat till verksamheter och företag som inte kan eller behöver köpa just ny utrustning, skolor eller verksamheter i andra länder. Därmed förlängs livslängden på dessa produkter. Denna skatt kan inte ha varit tänkt att slå undan benen för dessa företag som numera inte kommer att ha möjlighet att fortsätta med sin verksamhet på grund av kemikalieskatten. Skatten blir därför kontra-produktiv ur miljösynpunkt.

Riksdagen har våren 2018 riktat ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en utvärdering av skattens samhällsekonomiska effekter. Eftersom ett sådant tillkännagivande redan finns har jag inte något yrkande i denna del, och förväntar mig att regeringen återkommer med denna utvärdering.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

*2019/20:18 av Dennis Dioukarev (SD):*

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

*2019/20:81 av Angelica Lundberg (SD):*

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

*2019/20:205 av Hans Eklind (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att avskaffa det påslag om 2 procent som finns utöver den allmänna prisutvecklingen (KPI) för indexering av drivmedelsskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:367 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:374 av Tobias Andersson m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:376 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återbetalning av energiskatt från serverhallar ska vara möjligt, oavsett vem som äger utrustningen, och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:406 av Solveig Zander (C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja tobaksskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:517 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD):*

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

*2019/20:548 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):*

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

*2019/20:595 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):*

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa skattelättnaderna för höginblandade biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:603 av Staffan Eklöf m.fl. (SD):*

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på handelsgödsel inte bör införas och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa skatten på diesel för jord- och skogsbruksändamål till dansk nivå och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:604 av Mats Nordberg m.fl. (SD):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt skatt på drivmedel för jord- och skogsbruksmaskiner och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vägslitageskatt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:610 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på hemelektronik och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på bekämpningsmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:612 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:626 av Larry Söder (KD):*

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

*2019/20:729 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.

*2019/20:730 av Teres Lindberg (S):*

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

*2019/20:839 av Marlène Lund Kopparklint och Pål Jonson (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kombinationen av bonus-malus och WLTP-modellen för beskattning av husbilar, personbil klass II, så att det främjar branschen, klimatet och besöksnäringen och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:860 av Mikael Strandman (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en skatt på sockrade och kolsyrade drycker och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:877 av Pål Jonson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta bort indexuppräknigen på bensin- och dieselskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:957 av Per Söderlund (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om slopad indexuppräknig av bensinskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1014 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa den nya indexuppräknigen på bensin- och dieselskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1028 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omgående se över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.



*2019/20:1029 av Sten Bergheden (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över 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.

*2019/20:1058 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.

*2019/20:1100 av Lorentz Tovatt och Elisabeth Falkhaven (båda MP):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska arbeta för att möjliggöra att flyget får betala för sina klimateffekter globalt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1109 av Maria Gardfjell (MP):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om en ökad förbränningskatt kan minska mängden matavfall i förbränningsanläggningarna och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1162 av John Weinerhall (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att införa en samlad riskreduktionskategori i punktskattelagstiftningen för tobaksprodukter och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1185 av Kenneth G Forslund (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för kommunerna att ta ut en form av turistavgift och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1218 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna att införa en ny koldioxidskatt/återbäringsmodell och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1474 av Viktor Wärnick (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en regiondifferentierad bensin- och dieselskatt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1475 av John Weinerhall (M):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1554 av John Weinerhall (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för kraftigt sänkta skatter på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1559 av Jan R Andersson m.fl. (M):*

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

*2019/20:1569 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över villkoren för svenska mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1578 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.

*2019/20:1611 av Per Schöldberg m.fl. (C):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avståndsbaserade ekonomiska pålagor mot vägtransporter ej ska medverka till kostnadsökningar för skogsbruk, sågverk och träbyggnadsföretag och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1619 av Elin Segerlind m.fl. (V):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på differentierad beskattning av växtskyddsmedel enligt liknande modell som den danska bekämpningsmedelsskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1623 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt av tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1900 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa flygskatten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1901 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast vidta en översyn av konsekvenserna av införandet av WLTP-mätningen i Sverige och bonus-malus-systemet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:1934 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att inte skattehöjningarna på bensin fortsätter i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2055 av Johan Pehrson m.fl. (L):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en europeisk skatt på koldioxid och en europeisk flygskatt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2095 av Maria Nilsson (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett svenskt avgifts- och utdelningssystem för minskade koldioxidutsläpp och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2371 av Ida Drougge (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna om trängselskatt för boende i Ropsten och på Lidingö och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2403 av Sofia Westergren (M):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trängselavgifter ska gälla för utlandsregistrerade bilar på samma sätt som svenska bilar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2406 av Sofia Westergren och Sten Bergheden (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utformningen och miljöeffekten av kemikalieskatten och ett undantag för begagnade elektronikprodukter bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2476 av Margareta Cederfelt (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av den höjda skatten för husbilar inköpta i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2519 av Katarina Brännström (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett tak för den totala skatten på konsumentpriset för drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2571 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra en konsekvensanalys för rättvisa transportförhållanden över landet och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2593 av Ann-Britt Åsebol och Elisabeth Björnsdotter Rahm (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett avskaffande av beskattningen av analog utomhusreklam och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2597 av Jessika Roswall m.fl. (M):*

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dagens bonus–malus i syfte att reformera det och göra det kostnadsneutralt och klimat- och miljömässigt mer träffsäkert och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör agera i frågan om Chicagokonventionen och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2659 av Louise Meijer m.fl. (M):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dagens bonus–malus i syfte att reformera det och göra det kostnadsneutralt och klimat- och miljömässigt mer träffsäkert och tillkännager detta för regeringen.

27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta en aktiv roll för att EU ska driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen i syfte att sluta en global överenskommelse om en nationell minimiskatt baserad på koldioxidutsläpp från flygbränsle, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2019/20:2661 av Lars Püss (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga om skatten på analog utomhusreklam bör avskaffas och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2663 av Louise Meijer m.fl. (M):*

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

*2019/20:2671 av Niklas Wykman m.fl. (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dagens bonus–malus i syfte att reformera det och göra det kostnadsneutralt och klimat- och miljömässigt mer träffsäkert och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de gränsdragningsproblem för beskattning av vissa fordon som uppkommit som en följd av bonus–malus och beräkningsmodeller för skatteuttag bör korrigeras för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2674 av Niklas Wykman m.fl. (M):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2675 av Niklas Wykman m.fl. (M):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dagens ordning kring återbetalning av energiskatt i syfte att göra systemet mer rättvist för små och medelstora företag och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2761 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utfasning av subventioner av fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en avloppsskatt inte ska införas och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lätta lastbilar och husbilar i bonus–malus-systemet och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att dela upp bonusdelen under fler år och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nyproducerat fordon som konverteras innan det sålts till en förare för första gången ska hanteras i bonus–malus-systemet utifrån de miljöegenskaper som det har efter konverteringen och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en ny beskattningsmodell för den tunga vägtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2838 av Tobias Billström m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att sätta elskatten för elbussar på samma nivå som för spårbunden kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2852 av Jonas Eriksson m.fl. (MP):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en särskild gruv- och naturresursskatt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2934 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 tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2997 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort överindexeringen av bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:2999 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna kring sänkt bensin- och dieselskatt i Norrland och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3000 av Edward Riedl (M):*

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

*2019/20:3107 av Annie Lööf m.fl. (C):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan för att minska belastningen på elnätet när efterfrågan på el är som störst och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3166 av Markus Wiechel (SD):*

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

*2019/20:3241 av Hampus Hagman m.fl. (KD):*

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa reklamskatten för ideella föreningar och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3246 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3258 av Kristina Yngwe m.fl. (C):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara ledande i det globala, europeiska och regionala miljöarbetet genom att främja olika regelverk för att ekonomiska styrmedel effektivt ska kunna användas för resurseffektivitet och en giffri vardag och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3263 av Niels Paarup-Petersen m.fl. (C):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn av skatter, avgifter och avdrag bör göras för att säkra en konkurrensneutral och tidsenlig lagstiftning i den digitala sektorn och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3264 av Kristina Yngwe m.fl. (C):*

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i EU ska verka för att rena biodrivmedel fortsatt ska kunna skattebefrias och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för tunga fordon i likhet med fordonsskatten för personbilar kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan för att minska belastningen på elnätet när efterfrågan på el är som störst och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort skatten för egenanvändning av solel för att stärka incitamenten och möjligheterna för att producera solel och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för mikroproduktion av förnybar el, bl.a. genom att underlätta för den som bor i lägenhet att vara andelsägare i en mikroproduktionsanläggning, och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3347 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stoppa ett införande av en eventuell ekoskatt eller skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omarbete hela bonus-malus-systemet för att nå verkliga miljömål och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus-malus-systemet för lätta lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus-malus-systemet för husbilar och tillkännager detta för regeringen.



*2019/20:3351 av Johan Pehrson m.fl. (L):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om principen om att förorenaren ska betala och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en europeisk koldioxidskatt och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3365 av Jan Ericson m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av regelverket kring bonus–malus och tillkännager detta för regeringen.