

# Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU12

## 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 2018/19 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 skatten på alkohol. Vidare behandlas frågor om skatt på handelsgödsel, skatt på godis och läsk, skatt på ej åtgärdade enskilda avlopp, skatt på användningen av antibiotika i djuruppfödning och en särskild skatt på gruvor och naturresurser.

I betänkandet finns 22 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

#### *Behandlade förslag*

Cirka 90 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

# Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....                | 3  |
| Redogörelse för ärendet .....                              | 7  |
| Ärendet och dess beredning.....                            | 7  |
| Utskottets överväganden.....                               | 8  |
| Energiskatt.....   | 8  |
| Nedsatt elskatt för tunga fordon .....                     | 13 |
| Nedsatt elskatt för fartyg .....                           | 14 |
| Skatt på drivmedel m.m.....                                | 15 |
| Beskattning av biodrivmedel .....                          | 22 |
| Bonus–malus-system.....                                    | 26 |
| Fordonsskatt .....   | 29 |
| Trängselskatt .....  | 33 |
| Kemikalieskatt.....  | 38 |
| Alkohol.....   | 42 |
| Flygets beskattning.....                                   | 45 |
| Spelskatt .....  | 48 |
| Reklamskatt .....  | 49 |
| Skatt på avfall.....                                       | 52 |
| Skatt på bekämpningsmedel .....                            | 54 |
| Handelsgödsel .....  | 56 |
| Avloppsskatt.....  | 57 |
| Gruvskatt .....  | 57 |
| Övriga punktskatter .....                                  | 60 |
| Reservationer .....  | 62 |
| 1. Energiskatt, punkt 1 (SD).....                          | 62 |
| 2. Energiskatt, punkt 1 (C).....                           | 63 |
| 3. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (M, KD).....  | 64 |
| 4. Nedsatt elskatt för fartyg, punkt 3 (M, C, KD, L) ..... | 64 |
| 5. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (SD) .....             | 65 |
| 6. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (C).....               | 66 |
| 7. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (KD) .....             | 68 |
| 8. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (L).....               | 69 |
| 9. Beskattning av biodrivmedel, punkt 5 (SD) .....         | 70 |
| 10. Beskattning av biodrivmedel, punkt 5 (C).....          | 71 |
| 11. Bonus–malus-system, punkt 6 (M, KD) .....              | 73 |
| 12. Fordonsskatt, punkt 7 (SD).....                        | 74 |
| 13. Fordonsskatt, punkt 7 (C) .....                        | 74 |
| 14. Trängselskatt, punkt 8 (C) .....                       | 75 |
| 15. Trängselskatt, punkt 8 (V).....                        | 76 |
| 16. Kemikalieskatt, punkt 9 (SD) .....                     | 77 |
| 17. Alkohol, punkt 10 (M).....                             | 79 |
| 18. Flygets beskattning, punkt 11 (M, KD, L).....          | 79 |
| 19. Flygets beskattning, punkt 11 (SD) .....               | 80 |
| 20. Skatt på avfall, punkt 14 (M).....                     | 82 |
| 21. Handelsgödsel, punkt 16 (SD).....                      | 82 |
| 22. Avloppsskatt, punkt 17 (KD).....                       | 83 |
| <i>Bilaga</i>  |    |
| Förteckning över behandlade förslag.....                   | 84 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2018/19 .....          | 84 |

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2070 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2018/19:2377 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 24 och 26 samt

2018/19:2940 av Rebecka Le Moine (MP) yrkande 10.

*Reservation 1 (SD)*

*Reservation 2 (C)*

## 2. Nedsatt elskatt för tunga fordon

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2083 av Teres Lindberg (S),

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36 och

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 103.

*Reservation 3 (M, KD)*

## 3. Nedsatt elskatt för fartyg

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 104 och

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 19.

*Reservation 4 (M, C, KD, L)*

## 4. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:772 av Betty Malmberg (M),

2018/19:773 av Betty Malmberg (M),

2018/19:799 av Sten Bergheden (M),

2018/19:800 av Edward Riedl (M),

2018/19:802 av Sten Bergheden (M),

2018/19:812 av Sten Bergheden (M),

2018/19:813 av Sten Bergheden (M),

2018/19:979 av Hans Eklind (KD),

2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 11,

2018/19:1510 av Viktor Wärnick (M),

2018/19:1634 av John Weinerhall (M),

2018/19:1636 av John Weinerhall (M) yrkande 2,

2018/19:1873 av Edward Riedl (M),

2018/19:1874 av Edward Riedl (M),

2018/19:1930 av Pål Jonson (M),

2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 22,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7,

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 3,  
 2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 och  
 2018/19:2736 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 66.

*Reservation 5 (SD)*

*Reservation 6 (C)*

*Reservation 7 (KD)*

*Reservation 8 (L)*

## 5. Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:631 av Dennis Dioukarev (SD),  
 2018/19:1223 av Jan R Andersson (M),  
 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12,  
 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7 och  
 2018/19:2820 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 19.

*Reservation 9 (SD)*

*Reservation 10 (C)*

## 6. Bonus–malus-system

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 8,  
 2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 102,  
 2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8 och  
 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41.

*Reservation 11 (M, KD)*

## 7. Fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:805 av Edward Riedl (M),  
 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 2,  
 2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 20,  
 2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 12,  
 2018/19:1469 av Ola Johansson (C) yrkande 7,  
 2018/19:1600 av Runar Filper (SD),  
 2018/19:2151 av Betty Malmberg (M),  
 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15 och  
 2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 6.

*Reservation 12 (SD)*

*Reservation 13 (C)*

## 8. Trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 22,  
 2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,  
 2018/19:724 av Michael Rubbestad (SD) yrkandena 1 och 2,

2018/19:801 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,  
2018/19:944 av Hampus Hagman (KD),  
2018/19:1887 av Erik Ottoson (M),  
2018/19:2007 av Erik Bengtzboe (M),  
2018/19:2133 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S),  
2018/19:2233 av Teres Lindberg (S),  
2018/19:2579 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) och  
2018/19:2853 av Martin Ådahl m.fl. (C).

*Reservation 14 (C)*

*Reservation 15 (V)*

## **9. Kemikalieskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:168 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1,  
2018/19:235 av Larry Söder (KD) och  
2018/19:1288 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 5.

*Reservation 16 (SD)*

## **10. Alkohol**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:1230 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M),  
2018/19:1795 av Kristina Nilsson (S) och  
2018/19:2872 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2.

*Reservation 17 (M)*

## **11. Flygets beskattning**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:804 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,  
2018/19:1397 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 3,  
2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23,  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67,  
2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 110 och  
2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 17.

*Reservation 18 (M, KD, L)*

*Reservation 19 (SD)*

## **12. Spelskatt**

Riksdagen avslår motion

2018/19:1938 av Jan R Andersson m.fl. (M).

## **13. Reklamskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:608 av Ann-Britt Åsebol och Elisabeth Björnsdotter Rahm  
(båda M),

2018/19:2277 av Jörgen Warborn (M) och  
2018/19:2471 av Andreas Carlson (KD).

#### 14. Skatt på avfall

Riksdagen avslår motion

2018/19:2891 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 12.

*Reservation 20 (M)*

#### 15. Skatt på bekämpningsmedel

Riksdagen avslår motion

2018/19:1288 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 9.

#### 16. Handelsgödsel

Riksdagen avslår motion

2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 10.

*Reservation 21 (SD)*

#### 17. Avloppsskatt

Riksdagen avslår motion

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 39.

*Reservation 22 (KD)*

#### 18. Gruvskatt

Riksdagen avslår motion

2018/19:2332 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 10.

#### 19. Övriga punktskatter

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:91 av Angelica Lundberg (SD),

2018/19:2299 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) och

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 15.

Stockholm den 5 mars 2019

På skatteutskottets vägnar

*Jörgen Hellman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Hillevi Larsson (S), Bo Broman (SD), Peter Persson (S), Tony Haddou (V), Boriana Åberg (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Eric Westroth (SD), Rebecka Le Moine (MP), Kjell Jansson (M), Sofia Westergren (M) och Emma Carlsson Löfdahl (L).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Budgetpropositionen för 2019 beslutades av en övergångsregering. Vid framtagandet av propositionen bedömde regeringen att budgeten för 2019 bör utformas med utgångspunkt i budgeten för 2018, i väntan på att en ny regering tillträder och kan lämna de förslag till ändringar som följer av dess politiska inriktning.

I december 2018 antog riksdagen Moderaternas och Kristdemokraternas budgetreservation. Den innehåller ett antal lagförslag och tillkännagivanden på skatteområdet. Samtidigt avslog riksdagen de motioner som väckts under den allmänna motionstiden 2018/19 och som innehöll förslag om skatteändringar som borde prövas tillsammans med beslutet om fastställande av regeringens förslag till inkomstberäkning (prop. 2018/19:1, ytr. 2018/19:SkU1y, bet. 2018/19:FiU1).

I januari 2019 ingick Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet en överenskommelse som omfattar 73 sakpolitiska områden och ett samarbete om statens budget. Samarbetet innebär bl.a. att ett antal skatteförslag ska genomföras under året.

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2018/19 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 skatten på alkohol. Vidare behandlas frågor om skatt på handelsgödsel, skatt på godis och läsk, skatt på ej åtgärdade enskilda avlopp, skatt på användningen av antibiotika i djuruppfödning 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 2017/18:SkU10.

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

# Utskottets överväganden

## Energiskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en översyn av lagstiftningen om energiskatter, om en flexibel elskatt som varierar med förbrukningen, om en koldioxidavgift som återbetalas till invånarna och om ändring av skattereduktionen för mikroproducerad el.

Jämför reservation 1 (SD) och 2 (C).

### 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 på elektrisk kraft samt energi- och koldioxidskattesatserna på 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 något 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 är prispåverkande. Nuvarande energiskatt på elektrisk kraft är sedan 1993 differentierad utifrån dels var i landet den förbrukas, dels vem som förbrukar den. I dag betalar servicesektorn samma energiskatt på elektrisk kraft som hushållen, medan tillverkningsindustrin samt jord-, skogs- och vattenbruket är lågt beskattade.

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



### *Höjd skatt på fossila bränslen i kraftvärmeverk*

Finansdepartementet remitterade i februari 2019 en promemoria med förslag om höjd skatt på fossila bränslen som används i kraftvärmeverk. I syfte att minska utsläppen av koldioxid från svenska kraftvärmeanläggningar och bidra till en globalt hållbar utveckling samt för att bidra till en omställning till nettonollutsläpp till 2045 föreslås ändringar av nedsättningarna av energiskatt och koldioxidskatt vid framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion än den som sker i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet. Förslaget innebär att för bränslen som förbrukas för produktion av värme i kraftvärmeanläggningar ska energiskatt tas ut med 100 procent av den generella energiskattenivån. Detta gäller anläggningar såväl inom som utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter, kallat EU ETS. För kraftvärmeanläggningar inom EU ETS föreslås att koldioxidskatt tas ut med 91 procent av den generella koldioxidskattenivån. Detta är samma nivå som i dag gäller för annan fjärrvärmeproduktion inom EU ETS och innebär för kraftvärmeproduktion en höjning från nu gällande 11 procent. För värmeproduktion i kraftvärmeanläggningar utanför EU ETS föreslås inte några ändringar av koldioxidskatten, d.v.s. full skatt tas ut även i fortsättningen.

Höjningen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2019 och är en del av budget-samarbetet mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna.

### *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.

### *Solel*

Sedan den 1 juli 2017 gäller 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). Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på berörd el. Skattenedsättningen är det första av de steg som aviserats av regeringen i ett arbete för att avskaffa energiskatten på solel framställd i små anläggningar på den plats där elen förbrukas.

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 föreslås träda i kraft den 1 juli 2019. Ikraftträdandet förutsätter att förslaget först godkänts av Europeiska kommissionen.

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.

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

Riksrevisionen har granskat om det samlade stödet till solet 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 solet och om dessa underlag rapporterats på ett transparent sätt. Granskningen har redovisats i rapporten *Det samlade stödet till solet* (RiR 2017:29). Regeringen har redovisat sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i skrivelse 2017/18:181 (jfr bet. 2017/18: NU18).

### **Motionerna**

I motion 2018/19:2070 av Cecilie Tenfjord Toftby (M) föreslår motionären ett tillkännagivande om att det skulle vara värdefullt med en genomlysning av lagen om skatt på energi eftersom det skulle ge landets hushåll och företag en aktuell försäkran om att respektive energiskatts funktion och storlek är motiverad.

I kommittémotion 2018/19:2377 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2 anförs att solceller inte kan ersätta någonting annat i energisystemet då vi ändå måste ha kapacitet att möta efterfrågan på effekt de dagar på året då efterfrågan är som högst. Detta medför att vi investerar i dubbel kapacitet, vilket knappast kan betraktas som vare sig miljövänligt eller samhällsekonomiskt. Vill man vara miljövänlig måste man vara resurs-effektiv. Motionärerna föreslår att skattereduktionen för mikroproduktion av el tas bort.

I kommittémotion 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 24 anförs att en större andel väderberoende kraftproduktion ökar behovet av en mer flexibel elanvändning. Genom en elskatt som varierar med efterfrågan kan belastningen minska när trycket är som hårdast. Möjligheten att införa en mer flexibel elskatt som varierar med efterfrågan bör därför utredas. I yrkande 26 begärs ett tillkännagivande om att det bör vara lättare för den som bor i en lägenhet att vara andelsägare i en mikroproduktionsanläggning.

I motion 2018/19:2940 av Rebecka Le Moine (MP) yrkande 10 anförs att koldioxidskatten kontinuerligt bör höjas i den takt som krävs för att Sverige ska ta sitt globala klimatansvar och att en del av skatteintäkterna jämnt fördelade bör gå tillbaka till alla invånare i vårt land medan resten bör gå till klimatinvesteringar.

## Utskottets ställningstagande

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

Regeringen har tidigare uttalat att det krävs en mer ambitiös klimat-, energi- och miljöpolitik och att man kommer att verka för att regelverket på energi-, miljöskatte- och statsstödsområdena ses över för att möjliggöra effektiva ekonomiska styrmedel för att sänka utsläppen och klara klimatutmaningen. Viktiga steg har redan tagits och lagstiftning på framför allt miljö-, klimat- och energiområdet har förhandlats och håller på att förhandlas för att ställa om till ett mer hållbart samhälle. Ett klimatpolitiskt ramverk som består av en klimatlag, nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd infördes i juni 2017. För att minska utsläppen från transportsektorn har ett reduktionspliktsystem, 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 och skapar goda förutsättningar för hållbar bioenergi.

Som en del av budgetsamarbetet mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna har regeringen nyligen aviserat ytterligare åtgärder. I syfte 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 föreslås att nedsättningarna av energiskatt och koldioxidskatt med 89 procent respektive 40 procent vid förbrukning av gruvdiesel slopas. I syfte att minska utsläppen av koldioxid från svenska kraftvärmeanläggningar och bidra till en globalt hållbar utveckling och för att bidra till en omställning till nettonollutsläpp till 2045 föreslås förändringar av nedsättningarna av energiskatt och koldioxidskatt vid framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion än den som sker i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet.

Utskottet anser inte att det finns skäl för tillkännagivanden om olika översyner av lagstiftningen om energiskatter. Utskottet är inte heller berett att uttala sig om ett system med återbetalning av koldioxidavgiften till medborgarna.

Regeringen har under de senaste åren genomfört stora satsningar på solel. De medel som avsattes för investeringsstödet för solel 2017 var åtta gånger högre än 2015. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att man anser att solelen behöver främjas ytterligare och att man därför skyndsamt ska se över förutsättningarna för att skattemässigt gynna solenergi, i synnerhet elektricitet producerad med solceller och den el som produceras och förbrukas bakom en och samma anslutningspunkt. 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 kilowatt-timme (prop. 2016/17:141, bet. 2016/17:SkU30, rskr. 2016/17:267). I budgetpropositionen för 2018 uttalade regeringen vidare att man fortsätter att stimulera utbyggnaden av solceller och att solcellsstödet därför tillförs ytterligare medel. Regeringen uttalade också att åtgärder ska 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 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 föreslås träda i kraft den 1 juli 2019. Ikraftträdandet förutsätter att förslaget först godkänts av Europeiska kommissionen.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet inte att det finns något behov av tillkännagivanden till regeringen om de regler som gäller för småskalig elproduktion.

För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar beslutade riksdagen 2016 efter förslag av regeringen att införa en elbusspremie. Utskottet delar regeringens bedömning att eldrivna bussar har stor potential att minska klimatutsläpp, luftföroreningar och buller. Regeringen bedömer att elbussar är ett bra exempel på ny teknik som är dyrare att investera i än konventionell teknik, men billigare att använda. Det är vidare regeringens bedömning att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien, vilket subventionerar inköp av den dyrare tekniken, är ett lämpligare 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 bevilja nedsatt skatt för elbussar inom ramen för rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att ett tillkännagivande i frågan inte behövs.

Utskottet avstyrker med det anförda samtliga motioner i motsvarande delar.

## Nedsatt elskatt för tunga fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om nedsatt elskatt för kollektivtrafik, lastbilar och andra tunga fordon.

Jämför reservation 3 (M, KD).

### Motionerna

I motion 2018/19:2083 av Teres Lindberg (S) föreslås en översyn i syfte att likställa skattelagstiftningen för elektrifierad kollektivtrafik. Motionären anför att enligt dagens skattelagstiftning är kollektivtrafikfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn 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 rälsburen eller inte.

I kommittémotion 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36 föreslås att regeringen utreder energiskatten på kollektivtrafik som går på el, exempelvis båtar och bussar. Motionärerna anför att kollektivtrafiken behöver öka för att pressa tillbaka klimatutsläppen och minska trängseln på våra vägar. De vill främja elburen kollektivtrafik ytterligare och anser därför att skatten på el till kollektivtrafik ska sänkas.

I kommittémotion 2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 103 föreslås en översyn av hur och om skatten på all elektrifierad kollektivtrafik, tunga fordon samt miljölastbilar skulle kunna sänkas samt om de är de mest verkningsfulla åtgärderna för att minska utsläppen.

### Utskottets ställningstagande

För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar beslutade riksdagen 2016 efter förslag av regeringen att införa en elbusspremie. Utskottet delar regeringens bedömning att eldrivna bussar har stor potential att minska klimatutsläpp, luftföroreningar och buller. Regeringen bedömer att elbussar är ett bra exempel på ny teknik som är dyrare att investera i än konventionell teknik, men billigare att använda. Det är vidare regeringens bedömning att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien, vilket subventionerar inköp av den dyrare tekniken, är ett lämpligare 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 bevilja nedsatt skatt för elbussar inom ramen för rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att tillstyrka de aktuella motionsyrkandena.

Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

## Nedsatt elskatt för fartyg

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om nedsatt elskatt för mindre fartyg och för fartyg som drivs med elektricitet.

Jämför reservation 4 (M, C, KD, L).

### Bakgrund

El som förbrukas som landström beskattas med 0,5 öre per kilowattimme. Med landström avses el som förbrukas i skepp som används för sjöfart och som har en bruttodräktighet om minst 400, när skeppet ligger i hamn och spänningen på elen som överförs till skeppet är minst 380 volt. Som landström anses inte el som förbrukas när skeppet används för privat ändamål eller när skeppet är upplagt eller på ett varaktigt sätt är taget ur trafik (1 kap. 15 § LSE).

### Motionerna

I kommittémotion 2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 104 föreslås att en översyn genomförs som syftar till utvidga nedsättningen av energiskatten på landström till mindre fartyg.

I kommittémotion 2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 19 anförs att nedsättningen av energiskatten på landström för större skepp inom den yrkesmässiga sjöfarten har varit framgångsrik och minskar både utsläppen från fartyg i hamn och bullernivån. Med tanke på den senaste tidens utveckling av batteridrivna fartyg och elhybrider bör det undersökas om dessa kan inkluderas i skattenedsättningen.

### Utskottets ställningstagande

Skattenedsättningen för förbrukning av el ombord på vissa skepp då de ligger i hamn, s.k. landström, motiverades vid införandet med att nedsättningen bedömdes utgöra en effektiv metod för att sänka utsläppen från fartyg i hamn. De största miljövinsterna ansågs kunna uppnås om skattenedsättningen gällde större skepp i yrkesmässig sjöfart. Gränsen drogs så att nedsättningen omfattar den absoluta merparten av de fartyg som bedriver internationell trafik och fartyg av större storlek som bedriver nationell trafik.

Utskottet anser att skattenedsättningen för landström är en kostnadseffektiv metod för att sänka utsläppen från fartyg i hamn. Utskottet är inte berett att rikta något tillkännagivande till regeringen om en utvidgning av detta undatag till nya områden.

Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

## Skatt på drivmedel m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om lägre drivmedelsskatt i glesbygden och för jordbruk, om slopad indexomräkning av drivmedelsskatterna och om sänkt skatt på diesel.

Jämför reservation 5 (SD), 6 (C), 7 (KD) och 8 (L).

### Bakgrund

Enligt energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG) är EU:s medlemsländer skyldiga att ta ut punktskatt som minst uppgår till de fastlagda minimiskattenivåerna för de fossila drivmedlen bensin, dieselolja, gasol och naturgas. Minimiskattenivåerna (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 minimiskattenivå höjdes fr.o.m. 2010 från 302 euro till 330 euro per 1 000 liter. För övriga bränslen, som omfattas av energiskattedirektivet men för vilka det inte finns minimiskattenivåer, gäller en bestämmelse om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle.

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.

### 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 ska omfatta 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.

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anförs bl.a att reduktionsplikten ska vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent 2030 (punkt 31). Vid en kontrollstation som genomförs 2019 ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020.

### *Indexering*

Sedan 1995 finns regler i LSE om att årligen räkna om energiskattesatserna på elektrisk kraft och energi- och koldioxidskattesatserna på 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 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 schablon tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. Den tillkommande omräkningen gäller såväl energiskatten som koldioxidskatten men uttrycks som en höjning av enbart energiskatten.

Riksdagen biföll den 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 har därigenom tillkännagett för regeringen som sin mening att regeringen ska återkomma med bl.a. ytterligare ändringar av vissa skatte regler, däribland en slopad BNP-omräkning av drivmedelsskatt. Finansdepartementet har i en promemoria som remitterades i januari 2019 föreslagit att skattebeloppen för bensin och diesel som bestämts för 2019 genom omräkning med stöd av bestämmelser i lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) och som grundar sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI) och utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP), genom ett schablon tillägg av två procentenheter till KPI-omräkningen, endast ska gälla under perioden den 1 januari 2019 t.o.m. den 30 juni 2019. Från och med den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska skattebeloppen för bensin och diesel endast grunda sig på faktiska förändringar i KPI. Från och med den 1



januari 2020 bestäms skattebeloppen åter genom omräkning utifrån KPI och schablon tillägget av två procentenheter.

Förslaget föranleder ändringar i LSE som föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

### *Syntetiska drivmedel*

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

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

### *Höjd skatt på diesel som används i gruvfordon*

Finansdepartementet remitterade i februari 2019 en promemoria med förslag om att höja vissa miljöskatter. Det handlar bl.a. om höjd skatt på diesel som används i gruvfordon.

För diesel som används i arbetsfordon vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet, s.k. gruvdiesel, tas energiskatt och koldioxidskatt ut med 11 procent respektive 60 procent av de generella skattenivåerna. Skattenedsättningen för gruvdieseln infördes 1995 i samband med att beskattningen av diesel i arbetsfordon inom övrig industriell verksamhet skulle ske på samma sätt som för förbrukning i jordbrukstraktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. Fram t.o.m. 2015 motsvarade både energi- och koldioxidskattenivåerna för gruvdieseln de skattenivåer som gällde för eldningsolja inom industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter, kallat EU ETS. Den stegvisa utfasningen av koldioxidskattebefrielsen för uppvärmningsbränslen inom industrin utanför EU ETS som skedde mellan 2016 och 2018 har dock inte tillämpats för gruvdieseln. Energiskattenivån för gruvdieseln motsvarar 2019 ungefär den nivå som gäller för eldningsolja inom industrin.

För att minska utsläppen av koldioxid från gruvsektorn föreslås att nedsättningen av energiskatt och koldioxidskatt för diesel som används i

arbetsfordon i gruvor slopas. Syftet är att påskynda övergången till användning av el och biobränslen i gruvsektorn. Med nuvarande regler har dieseln en nedsättning av energiskatten och koldioxidskatten på 89 respektive 40 procent.

Skatteändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2019 och är en del av budgetsamarbetet mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna.

### *Goda villkor för Sveriges lantbruk*

Riksdagen biföll den 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 har därigenom tillkännagett för regeringen som sin mening att regeringen ska återkomma med bl.a. ytterligare ändringar av vissa skatte regler, däribland med förslag om att befrielsen från koldioxidskatt för dieselbränsle i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna utökas från 143 öre per liter till 193 öre per liter fr.o.m. den 1 juli 2019 samt med ytterligare befrielse från koldioxid- och energiskatt med 50 öre från 193 öre till 243 öre på dieselbränsle som förbrukas under perioden den 1 juli 2019 till 31 december 2019.

Finansdepartementet har i en promemoria som remitterades i januari 2019 föreslagit att befrielsen från koldioxidskatt för diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet fr.o.m. den 1 juli 2019 ska vara 1 930 kronor per kubikmeter. Under tiden fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska emellertid nedsättningen vara 2 430 kronor per kubikmeter, varav 2 236 kronor sätts ned från koldioxidskatten och 194 kronor sätts ned från energiskatten. Förslagen föranleder ändringar i LSE som föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

### **Motionerna**

I motion 2018/19:772 av Betty Malmberg (M) begärs ett tillkännagivande om att skatten på diesel inom lantbruk bör sänkas. Motionären anför att beskattningen måste ta hänsyn till lantbrukens konkurrenskraft och företags-ekonomiska perspektiv så att Sverige även på sikt kan ha en trygg och säker livsmedelsförsörjning.

I motion 2018/19:773 av Betty Malmberg (M) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör överväga att slopa omräkningen av skatten på bensin och diesel med KPI plus 2 procent. Omräkningen är ett slag mot demokratin eftersom skatten på drivmedel höjs utan att beslutet fattas av riksdagen. Skatten på bensin och diesel kommer att vara den högsta i världen och detta kommer framför allt att drabba boende på landsbygden.

I motion 2018/19:799 av Sten Bergheden (M) föreslås en översyn som syftar till att sänka skatten på bensin och diesel. De höga skatterna på bensin och diesel slår mycket hårt mot dem som saknar alternativ och måste ha bilen för att livet ska fungera. Det är inte rimligt att ett av Europas största och mest

glesbefolkade länder, med ett stort behov av bensin- och dieseldrivna fordon och långa transporter, ska ha bland de högsta drivmedelsskatterna i Europa.

Även i motion 2018/19:800 av Edward Riedl (M) föreslås att omräkningen av skatten på bensin och diesel med KPI plus 2 procent avskaffas. Motionären anför att omräkningen av skatten på bensin och diesel driver upp priset på drivmedel till rekordnivåer och att effekten efter några år kommer att bli orimlig för alla människor runt om i Sverige som är beroende av bilen.

I motion 2018/19:802 av Sten Bergheden (M) föreslås att omräkningen av skatten på bensin och diesel med KPI plus 2 procent slopas. Motionären anför att landsbygden, åkerinäringen, lantbruket, företagen och jobben redan i dag är hotade av stenhård konkurrens och att det inte är acceptabelt att i detta läge införa nya skyhöga indexuppräknningar på bensin och diesel. Sverige borde i stället arbeta fram nya förslag som stärker landets konkurrenskraft och gör att svenska företag kan växa och anställa.

I motion 2018/19:812 av Sten Bergheden (M) föreslås att dieselskatten för svenska åkerier sänks till samma nivå som i övriga EU-länder eller till en ännu lägre nivå för att stärka konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen.

I motion 2018/19:813 av Sten Bergheden (M) föreslår motionären att den nya indexuppräknningen av bensin- och dieselskatterna tas bort. Motionären anför att jobben på landsbygden och företagen inom åkerinäringen och lantbruket redan i dag är utsatta för hård konkurrens eftersom Sverige har bland Europas högsta skattetryck på bensin och diesel. Att i det läget införa nya höga indexuppräknningar på bensin och diesel är inte acceptabelt och riskerar att slå mot landsbygden.

I motion 2018/19:1510 av Viktor Wärnick (M) föreslår motionären att förutsättningarna för en regionalt differentierad bensin- och dieselskatt utreds. I stora delar av landet behövs bilen för att ta sig till och från jobbet, sina vänner, affären och nöjen etc. Även om det är nödvändigt att vi gå mot en mer hållbar användning av fossila bränslen för att till sist bli helt fossilfria får vi inte slå ut Sverige och Sveriges gles- och landsbygd på kuppen. Därför bör det utredas hur framför allt länen norr om Dalälven kan få tillgång till lägre beskattat drivmedel.

I motion 2018/19:1634 av John Weinerhall (M) föreslås att förutsättningarna för en kraftigt sänkt bensin- och dieselskatt utreds. Den höga skatten på bensin och diesel har varit ett dråpslag för den svenska landsbygden. Många människor i vårt avlånga land är beroende av bilen för att kunna arbetspendla, hämta och skjutsa barn till träningar och för att handla. Alla människor har inte råd att köpa nya miljöbilar.

I motion 2018/19:1636 av John Weinerhall (M) yrkande 2 föreslås att förutsättningarna för sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket utreds. Motionären anför att svenskt lantbruk inte behöver stöd och subventioner, utan villkor och marginaler som gör att de kan konkurrera internationellt och bygga upp buffertar inför krisår. Därför måste politiken lätta på skattebördan.

I motion 2018/19:1873 av Edward Riedl (M) föreslås att möjligheterna till sänkt bensin- och dieselskatt i Norrland bör ses över. I Norrland och på många andra håll i Sverige är folk beroende av bilen. Att smidigt kunna ta sig till och från jobbet är centralt för att människor ska kunna få ihop vardagen. När många saknar alternativ till bilen är det helt fel väg att gå att höja bensin- och dieselskatterna, och därför bör Norrland inte omfattas av samma bensin- och dieselskatter som resterande delar av landet med bättre förutsättningar gällande alternativ till bilen. Även konkurrenskraften i Norrland riskerar att drabbas av den höjda bensinskatten.

I motion 2018/19:1874 av Edward Riedl (M) föreslår motionären en översyn som syftar till att sänka bränsleskatten i glesbygd. Motionären anför att allt färre motsätter sig att koldioxidbeskattningen används för att minska bilresor inne i städerna genom en övergång till kollektivtrafik och cykel. Men på många håll i landet finns det inget fungerande alternativ till bilen för arbetsresor och andra viktiga persontransporter. I dessa delar bör försök göras med en lägre bränsleskatt.

I motion 2018/19:1930 av Pål Jonson (M) föreslår motionären att indexuppräkning av skatterna på drivmedel med konsumentprisindex plus 2 procent slopas. Åkerinäringen och jordbruket pressas redan i dag av en mycket hård internationell konkurrens. Regeringen borde presentera nya förslag som stärker Sveriges konkurrenskraft och underlättar för företag att växa och anställa fler människor.

I kommittémotion 2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 11 förslår motionärerna att skatten på diesel för jord- och skogsbruksändamål anpassas till dansk nivå. Svenska bönder konkurrerar på samma europeiska marknad som sina grannar i Danmark, och motionärerna anser att det är rimligt att skattenivån för olika insatsvaror är densamma.

I kommittémotion 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 3 föreslår motionären att miljöskadliga subventioner fasas ut. Att Sverige och svenska företag går före och ligger längst fram i omställningen till en förnybar och klimatsmart ekonomi gör att vår konkurrenskraft och förutsättningarna för fler jobb stärks långsiktigt. Att minska och på sikt helt fasa ut miljöskadliga subventioner, t.ex. av fossila bränslen och material, är också ett sätt att låta den som förorenar stå för hela kostnaden.

I motion 2018/19:979 av Hans Eklind (KD) föreslås en översyn av möjligheterna att avskaffa det påslag om 2 procent som finns utöver den allmänna prisutvecklingen för indexering av drivmedelsskatten. Indexeringen gör att skatten höjs per automatik utan att beslut behöver fattas i riksdagen. Detta är inte en ordning som kan accepteras. Skattehöjningar ska riksdagens ledamöter fatta beslut om.

I kommittémotion 2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 föreslås ett tillkännagivande om att subventioner av fossila bränslen bör fasas ut.

I kommittémotion 2018/19:2736 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 66 föreslås ett tillkännagivande om att dieselskatt inom jordbruket bör sänkas.

Motionärerna anför att de svenska bönderna betalar en betydligt högre dieselskatt än sina europeiska kollegor.

I partimotion 2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 22 föreslås ett tillkännagivande om en EU-gemensam koldioxidskatt. För både klimatet och den inre marknaden krävs att reglerna för koldioxidutsläpp skärps och harmoniseras mellan EU:s medlemsländer. Det är bra att skatter generellt bestäms i varje land men motionärerna vill se en koldioxidskatt på EU-nivå, alternativt att det införs en gemensam lägstanivå för koldioxidbeskattningen.

I partimotion 2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 föreslås ett tillkännagivande om att beroendet av fossila bränslen ska brytas genom att subventioner och skattelättnader successivt ta bort.

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

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.

Riksdagen har vid sin behandling av regeringens förslag i proposition 2018/19:1 Förslag till statens budget för 2019, finansplan och skattefrågor bifallit två reservationer till finansutskottets förslag till riksdagsbeslut och därigenom tillkännagett för regeringen som sin mening att regeringen ska återkomma med förslag om en utökad befrielse från koldioxid- och energiskatt för diesel i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbrukssektorn samt en slopad BNP-omräkning av drivmedelsskatt. Finansdepartementet remitterade i januari 2019 ett sådant förslag.

Vidare remitterade Finansdepartementet i februari 2019 en promemoria med förslag om att höja vissa miljöskatter. I syfte 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 föreslås att nedsättningarna av energiskatt och koldioxidskatt med 89 procent respektive 40 procent vid förbrukning av gruvdiesel slopas. Det handlar bl.a. om höjd skatt på diesel som används i gruvfordon.

Utskottet är inte berett att rikta tillkännagivanden till regeringen om sänkta skatter på området och ser inte någon anledning att rikta uppmaningar till regeringen om att vidta olika åtgärder för att ytterligare öka styrningen mot klimatmålet.

Utskottet avstyrker de aktuella motionsyrkandena.

## Beskattning av biodrivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om sänkt skatt på biodrivmedel, om avskaffade skattelättnader för biodrivmedel och om att Sverige ska vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara drivmedel.

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 att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

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

Skatt på biobränslen ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. En skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel, dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa, under förutsättning att motorbränslet inte utgörs av bensin eller dieselbränsle. Vidare får en skattskyldig göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex.

hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen.

För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten. Avdrag får också göras för hela koldioxidskatten och 88 procent av energiskatten för biodrivmedel som låginblandas i bensin. För låginblandning i dieselbränsle får avdrag göras för hela koldioxidskatten och 36 procent av energiskatten om beståndsdel utgörs av FAME och med 84 procent om det rör sig om en annan beståndsdel som framställts av biomassa.

För både biodrivmedel i bensin och biodrivmedel i dieselbränsle gällde fram t.o.m. den 1 december 2015 att avdragsrätten var begränsad och maximalt kunde uppgå till 5 volymprocent biodrivmedel som låginblandas i bensin eller dieselbränsle. (Bestämmelsen slopades den 1 december 2015, prop. 2015/16:2, bet. 2015/16FiU11.)

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

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

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

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

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

Ytterligare förändringar genomfördes den 1 augusti 2016 då befrielsen från energiskatt för etanol som låginblandas i bensin ökades från 74 procent till 88 procent. För höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85) ökades befrielsen från 73 procent till 92 procent av den energiskatt som gäller

för bensin. Befrielsen från energiskatt ökades för FAME som låginblandas i dieselbränsle från 8 procent till 36 procent samt för höginblandad FAME från 50 procent till 63 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

I budgetpropositionen för 2018 föreslog regeringen att befrielsen från energiskatt skulle ökas för höginblandad etanol som används i gnistända motorer (E85) från 92 procent till 100 procent av den energiskatt som gäller för bensin. Vidare föreslog regeringen att befrielsen från energiskatt skulle ökas för höginblandad Fame från 63 procent till 100 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 januari 2018.

För motorbränsle som utgörs av bensin eller dieselbränsle och som till mer än 98 volymprocent framställts av biomassa föreslog regeringen att 100 procent befrielse från koldioxidskatt och 100 procent befrielse från energiskatt skulle medges för den andel av bränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 2018.

### *Fossilfria transporter*

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anförts följande (punkt 31).

Fossilfri laddning och tankning ska möjliggöras genom att infrastrukturen byggs ut. Investera i produktion och distribution av biogas. Från år 2030 kommer det inte längre vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar (Utredning tillsätts 2019. Kräver godkännande av EU-kommissionen. Ny lagstiftning beslutas under mandatperioden). Regeringen kommer att driva ett motsvarande förbud i hela den Europeiska unionen. Ett årtal ska utredas för när fossila bränslen ska vara helt utfasade (I samma utredning som innan). Reduktionsplikten ska vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent år 2030. Vid en kontrollstation som genomförs 2019 ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020.

### **Motionerna**

I motion 2018/19:1223 av Jan R Andersson (M) föreslår motionären att en sänkning av skatten på biodrivmedel ska övervägas. De kraftiga skattehöjningarna på drivmedel som genomförts drabbar även biodrivmedel. Skattehöjningen på bensin och diesel är illa nog i ett läge där den svenska fordonsflottan blir alltmer 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. I stället för att göra det dyrare att använda biodrivmedel borde regeringen verka för att minska beskattningen av främst etanol och rapsdiesel.

I kommittémotion 2018/19:2820 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 19 och i motion 2018/19:631 av Dennis Dioukarev (SD) föreslås att skattelättnaderna för höginblandade biodrivmedel avskaffas. Skattebefrielsen



för höginblandade biodrivmedel skapar ett utrymme för kollektivtrafikoperatörer att använda höga andelar förnybara drivmedel som kan inhandlas till en mycket låg skattesats samtidigt som flera av dessa biodrivmedel tydligt har pekats ut som orsak till högre utsläpp än deras fossila motsvarigheter.

I kommittémotionerna 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12 och 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige ska vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara drivmedel. Sveriges klimatskatter har historiskt utgått principiellt från att koldioxidskatt endast belastar energi från fossilt kol och inte omfattar förnybara bränslen. Detta är en princip som är grundläggande för motionärerna och de anser att det är viktigt att EU inte begränsar Sveriges möjlighet att tillämpa detta verktyg.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser att en viktig del av insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen ska ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökande andel förnybara bränslen används. De styrmedel som syftar till att främja en sådan utveckling måste vara stabila och långsiktiga.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 att man kommer att ta fram ytterligare förslag till nya regler för de ekonomiska styrmedlen på området, som ligger inom ramen för Europeiska kommissionens tolkning av reglerna om statligt stöd och som kan träda i kraft under mandatperioden. I samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 beslutade riksdagen efter förslag från regeringen att den 1 juli 2018 införa en s.k. reduktionsplikt, för att kunna uppnå målet inom det klimatpolitiska ramverket och också målet om en fossilfri fordonsflotta genom att fossil bensin och fossilt dieselbränsle byts ut mot biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp. Eftersom en reduktionsplikt inte kan kombineras med en skattenedsättning måste de bränslen som omfattas av reduktionsplikten beläggas med full skatt. Utskottet delade därför regeringens bedömning att reduktionsplikten inte ska kombineras med skattebefrielse för dessa andelar och att det är lämpligt att höginblandade biodrivmedel, som inte omfattas av reduktionsplikten, även i fortsättningen ska skattebefrias.

Utskottet vidhåller sitt ställningstagande och är inte berett att nu förorda ytterligare ändringar av beskattningen av biodrivmedel. Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

## Bonus–malus-system

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att bonus–malus-systemet ska utvärderas och utvecklas och om ett gemensamt system för bonus–malus inom EU.

Jämför reservation 11 (M, 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, och bonus–malus-systemet kan enligt regeringen komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra 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 påverkas inte av förslaget och får en oförändrad fordonsskatt när bonus–malus-systemet införs.

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 supermiljöbilspremiern 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 beviljas 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 ersätts med ett bränsletillägg som görs oberoende av fordonsskattens storlek.

Miljötillägget för dieselfordon på 250 kronor behålls.

Givet den osäkerhet som finns kring effekterna av EU:s nya körcykel WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) anser regeringen att den gamla körcykeln NEDC (New European Driving Cycle) bör ligga till grund för fordonsbeskattningen inom bonus–malus-systemet under en övergångsperiod. Den 1 januari 2020 sker en övergång till WLTP. Då finns möjlighet att justera nivåerna så att minst samma miljöstyrning upprätthålls.

Sedan den 1 september 2017 används en ny, mer verklighetsnära körcykel för mätningar av fordons drivmedelsförbrukning och koldioxidutsläpp, 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. Kunskapen om hur WLTP kommer att påverka ett fordons utsläppsvärde är knapphändig i nuläget.

När det gäller frågan om en utvärdering av bonus–malus-systemet finns 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, gör regeringen bedömningen att en utvärdering bör genomföras i ett tidigt skede efter att bonus–malus-systemet har införts.

### *Förstärkta bonusar och avgifter på personbilar*

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anförs bl.a. att ekonomiska styrmedel ska användas för att ställa om samhället i miljövänlig riktning och att klimatbonusar och klimatavgifter på personbilar ska förstärkas och förenklas i budgetpropositionen för 2021 (punkt 35).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8 föreslås att bonus–malus-systemet ses över i syfte att göra det teknik- och kostnadsneutralt samt miljömässigt mer träffsäkert. Motionärerna anför att syftet med ett bonus–malus-system är att påskynda omställningen av fordonsflottan och inte att straffa bilisterna. Det bör därför inte vara överfinansierat. I dag tas ”malus” ut genom en höjning av fordonsskatten under tre år. Man bör närmare analysera om treårsgränsen riskerar att försena omställningen av fordonsflottan. Effekten kan exempelvis bli att importen av äldre bilar ökar och/eller att bilägaren behåller bilen längre tid efter att de tre åren gått. Det finns också rapporter om att bilar som köpts med bonus försvinner till andra länder, såsom Norge. Sammanfattningsvis finns det alltså flera aspekter av bonus–malus-systemet som bör utvärderas närmare och ses över.

Också i kommittémotion 2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41 föreslås en översyn av bonus–malus-systemet i syfte att göra det teknik- och kostnadsneutralt samt miljömässigt mer träffsäkert. Motionärerna vill ha ett teknik- och kostnadsneutralt bonus–malus-system där miljöanpassade fordon premieras vid inköpstillfället, medan fordon med stor klimatpåverkan får högre fordonsskatt. Dagens system fungerar som en kassako för staten eftersom malusen är större än bonusen. Den svenska fordonsflottan är inte i behov av ytterligare skattepålagor.

I kommittémotion 2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 8 föreslås att ett gemensamt system för bonus–malus utvecklas inom EU med miljöklasserna A–G. För att skapa enkelhet för den enskilde bilköparen förordar motionärerna 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. Sveriges regering bör verka för att en sådan modell förhandlas och införs inom EU, lämpligtvis fr.o.m. 2021.

I kommittémotion 2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 102 anförs att det nuvarande bonus–malus-systemet behöver förbättras och utvecklas till en kraftfull grön bilbonus för att ge ökad klimat- och miljöstyrning och större drivkrafter. Systemet ska vara teknikneutralt, självfinansierat och intäktsneutralt över tid.

### **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. 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 införts.

Utskottet ser inte något skäl att ompröva beslutet om att införa bonus–malus-systemet eller att förordna ytterligare ändringar på området. Det finns inte heller någon anledning att rikta tillkännagivande till regeringen om behovet av en utvärdering. De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

## Fordonsskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att inte införa en vägslitageavgift, om en differentierad fordonsskatt för tunga fordon och om slopad fordonsskatt för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar.

Jämför reservation 12 (SD) och 13 (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 117 gram. För fordon som kan drivas med dieselbränsle ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet multipliceras med en bränslefaktor och ett miljötillägg tas ut. Bränslefaktorn och miljötillägget höjer således fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon.

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

Den 1 januari 2015 höjdes fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet för flertalet personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Detta gjordes genom att utsläppsnivån för när koldioxidbeloppet börjar tas ut sänktes från 117 gram till 111 gram koldioxid per kilometer samt genom att koldioxidbeloppet höjdes från 20 kronor till 22 kronor. För fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, eller helt eller delvis med annan gas än gasol, höjdes koldioxidbeloppet från 10 kronor

till 11 kronor. Samtidigt höjdes bränslefaktorn som används vid beräkningen av fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon från 2,33 till 2,37.

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

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

### *Vägslitageskatt*

Regeringen tillsatte i april 2015 en utredning för att analysera hur en avstånds-baserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas (dir. 2015:47). Regeringen anförde bl.a. att en avstånds-baserad 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 avstånds-baserad 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 Vägslitageskatte-kommittén sitt betänkande Vägskatt (SOU 2017:11). Regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2018 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.

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anförts att dagens eurovinjettevavgift för godstransporter ska behållas så länge som möjligt och att ett nytt miljöstyrande system ska utredas (punkt 28). Enligt överenskommelsen ska utredningen tillsättas våren 2019.

### *Eurovinjett*

Eurovinjettdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 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 transport-företag 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 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.

I proposition 2018/19:32 Höjda och miljödifferenterade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet föreslår regeringen att vägavgiften höjs och att differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon motor uppfyller utvidgas till att även omfatta nyare avgaskrav. Lagändringen kan genomföras när alla samarbetsländer ratificerat den föreslagna ändringen och föreslås därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringens förslag behandlas i betänkande 2018/19:SkU9.

## Motionerna

I motion 2018/19:805 av Edward Riedl (M) föreslås ett tillkännagivande om att industrins konkurrenskraft ska värnas genom en sänkt beskattning på fordon, i synnerhet lastbilar, och användande av vägar. En vägslitageskatt är fel väg att gå och skulle vara ett hårt slag mot jobben och den tunga basindustrin i norra Sverige. Åtgärder som syftar till att få ned utsläppen bör fokusera på just detta, inte på att straffa transporter i de delar av landet där avstånden är långa.

I motion 2018/19:2151 av Betty Malmberg (M) föreslås ett tillkännagivande om att en avståndsbasead vägslitageskatt inte skulle uppfylla de mål som regeringen önskar utan tvärtom skulle slå blint och hota såväl miljö och landsbygd som företagets konkurrenskraft och jobb och inte bör införas. Den aviserade vägslitageskatten riskerar att få allvarliga effekter för företagen utan att det ger några större positiva effekter för klimatet. Många företag, särskilt inom skogs- och anläggningsindustrierna, är mycket transportberoende och har inga alternativa sätt att transportera gods.

I kommittémotion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 2 motsätter sig motionärerna planerna på en skatt på distans. De ser en sådan skatt som nådstöten för svenska åkerier, som i vissa fall skulle få en fördubbling av skattetrycket när det gäller trafikspecifika skatter.

I kommittémotionerna 2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 20 och 2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 12 föreslås ett tillkännagivande om att någon vägslitageavgift inte ska införas. Motionärerna anför att 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.

I motion 2018/19:1600 av Runar Filper (SD) föreslås ett tillkännagivande om att möjligheten att slopa vägtrafikskatten för tävlingsfordon bör utredas. Tävlingsfordon är inte utrustade för den vanliga trafiken och ofta saknas en

del av den utrustning som krävs för att få framföra fordonet i trafik. En rallybil måste transporterats mellan två specialsträckor i ett rally och har därför dispens att få framföras på vägarna i samband med tävling eller träning och de är skyltade för att fordonen tydligt ska identifieras som ett fordon med speciella begränsningar i användandet. I dag finns ca 5 600 tävlingsfordon i vägtrafikregistret, varav 3 600 är rallybilar och 2 000 är tävlingsmotorcyklar. Eftersom rallybilar bara får köras på väg vid tävling och annan sportslig verksamhet bör vägtrafikskatten slopas för dessa fordon. Detta bör gälla även tävlingsmotorcyklar, som bara får köras på väg i samband med träning eller tävling

I motion 2018/19:1469 av Ola Johansson (C) yrkande 7 föreslås ett tillkännagivande till regeringen om att inte medverka till kostnadsökningar för skogsbruk, sågverk och träbyggnadsföretag genom avståndsbaserade ekonomiska pålagor mot vägtransporter. Införandet av en vägslitageskatt kommer på ett avsevärt sätt fördyra hela kedjan från avverkning till sågverk, från sågverk till hustillverkarens fabrik och från husfabriken till byggarbetsplatsen. En sådan avgift skulle effektivt slå undan benen för näringen.

I kommittémotion 2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15 föreslås att det utreds hur fordonsskatten för tunga fordon kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet.

I partimotion 2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 6 föreslås ett tillkännagivande om att en differentierad avståndsbaserad skatt, s.k. vägslitageskatt, måste införas på lastbilstrafiken. Motionärernas ambition är att flytta över långväga godstransporter från väg till räls och sjöfart. Av den anledningen måste hela gods kedjan klimatoptimeras. En vägslitageskatt skulle jämna ut den skeva balans som råder när godstågsoperatörerna betalar banavgifter och sjöfarten farledsavgifter medan åkerierna brukar vägarna utan ett fungerande avgiftssystem. Den tunga trafiken måste i större utsträckning stå för sina egna kostnader, samtidigt som mer gods behöver transporteras på järnväg eller till sjöss.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser att den nyligen tillträdde regeringens kommande överväganden om vägslitageskatten, eurovinjetten och ett eventuellt nytt miljöstyrande system bör avvaktas och ser därför inte något skäl att rikta tillkännagivanden till regeringen.

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

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.



## Trängselskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en differentiering av trängselskatten med avseende på hälsovådliga och klimatpåverkande utsläpp, om ett undantag för elbilar och om översyn av reglerna för boende i Ropsten och på Lidingö.

Riksdagen avslår vidare motionsförslagen om ett minimibelopp vid varje fakturering och om en översyn av nivåerna för förseningsavgifterna.

Riksdagen avslår motionsförslaget om att regionerna ska få möjlighet att själva införa av trängselavgifter och besluta om deras utformning.

Jämför reservation 14 (C) och 15 (V).

### 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 försöksperioden den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm den 1 augusti 2007. I proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm anges att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

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

Den 1 mars 2014 genomfördes vidare vissa förändringar för att anpassa de svenska reglerna till nya regler 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 ändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden som kommer att träda i kraft den 1 januari 2020. Det innebär att ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen införs, 6.00–6.29, att skattebeloppen för vissa tidsperioder höjs, att trängselskatten differentieras på hög- och lågsäsong och att det införs höjda skattebelopp för högsäsong. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska kunna uppgå till högst 135 kronor under högsäsong. Syftet med ändringarna 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 den skattskyldige betala en särskild avgift (tilläggsavgift) på 500 kronor. Tilläggsavgift får tas ut av 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 anmaning. 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 tillkom en expeditionsavgift om 70 kronor i samband med påminnelse vid utebliven betalning av trängselskatten. Om trängselskatten ändå inte betalades tillkom 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 lades till. 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 fått möjlighet att nå det centrala vägnätet via Norra länken och Roslagsvägen norr om Frescati utan att passera trängselskattezonerna har Lidingöregeln avskaffats. Kör man av eller på Norra länken eller Roslagsvägen i Stockholms innerstad (innanför trängselskattezonerna) får man betala trängselskatt (prop. 2013/14:26).

### **Motionerna**

I motion 2018/19:2133 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S) föreslås att möjligheten att införa ett minimibelopp för fakturering av skattepliktiga passager och vägavgifter ses över. I Sverige har vi vissa skatter kopplade till bilkörning som leder till fakturor på ett fåtal kronor till tillfälliga privatbilister i området. Trafikverket menar att det inte är en stor utgiftspost att skicka ut fakturor på små belopp till dessa bilister; motionärerna anser ändå att regeringen bör se över möjligheten att införa ett minimibelopp för fakturering av dessa avgifter och skatter. Det skulle spara en del utskick, och fler skulle ta sina fakturor från Trafikverket på allvar.

I motion 2018/19:2233 av Teres Lindberg (S) föreslås ett tillkännagivande om att regionerna behöver få en betydande bestämmanderätt över hur trängselskatten utformas och hur intäkterna bäst bör användas för olika investeringar i infrastruktur. Ett beslutsfattande i regionerna skulle ge många goda effekter. Tiden från idé till beslut skulle kortas, trängseln skulle minska och framkomlighet i kollektivtrafiken och på vägarna skulle bli bättre.

I motion 2018/19:801 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3 anförs att regelverket bör ses över så att det fakturerade beloppet måste uppgå till minst 100 kronor innan en räkning för en trängselavgift eller broavgift skickas ut. I dag skickar Transportstyrelsen ut räkningar varje månad för trängsel- och

broavgifter. Det kan röra sig om fakturor på så små belopp som 11 kronor eller 15 kronor. Det är inte kostnadseffektivt att administrera ett utskick med så små summor. Det orsakar också svårigheter för exempelvis företag att behöva bokföra flera olika fakturor med mindre belopp i stället för en med den samlade månadens avgift. Vi behöver också utöver detta se över hur vi kan underlätta ytterligare för företag med många fordon så att antalet faktura-tillfällen begränsas så mycket som möjligt, vilket skulle spara arbete och bokföringskostnader för företaget. Den höga straffavgiften på 500 kronor vid försen betalning behöver också ses över och läggas på en mer proportionerlig och rimlig nivå. Tilläggsavgift bör endast tas ut i de fall påminnelseavgift inte har betalats av fordonsägaren.

I motion 2018/19:1887 av Erik Ottoson (M) anförs att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag om reducerad avgift för försenad inbetalning av trängselskatt. Bilister betalar i dag en allt större del av infrastrukturbyggnaden via trängselavgiften, och sedan en tid ingår även vissa satsningar på utbyggd tunnelbana i avgiften. Efter Sverigeförhandlingens arbete har dessutom andra kollektivtrafikprojekt funnit finansiering i trängselskatten. Det finns ett inslag i systemet som inte har funnit acceptans hos gemene man då det framstår som oskäligt. I dag kan en bilist som gör en enkel passage och därför ska betala så lite som 10 kronor i avgift drabbas av en förseningsavgift på 500 kronor om fakturan inte är betald i tid. Hade det rört sig om en näringsverksamhet hade en sådan förseningsavgift ansetts som direkt oskäligt och sannolikt föranlett ett rättsligt efterspel.

I motion 2018/19:2007 av Erik Bengtzboe (M) anför motionären att regeringen bör överväga att sänka förseningsavgifterna för trängselskatten så att de står i rimlig proportion till trängselavgiften. Vid försenade inbetalningar till trängselskatten uppstår förseningsavgifter på 500 kronor. Det betyder att förseningsavgifter kan uppstå som är många hundra procent högre än själva beloppet för trängselskatt som ska betalas. Förseningsavgiften står då inte på något sätt i proportion till trängselavgiften man ska betala, vilket undergräver förtroendet för trängselskattesystemet.

I motion 2018/19:2579 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör se över reglerna om trängselskatt för boende i Ropsten och på Lidingö. Motionärerna anför att den trängselskatt som införts i Ropsten för Lidingöborna hindrar dem som vill åka kollektivt. Placeringen av betalstationen för trängselskatt i Ropsten ökar biltrafiken i stan, eftersom den gör det dyrare att parkera och ta tunnelbanan än vad det är att ta bilen hela vägen in till stan. Ropsten är den kollektivtrafik-hållplats och stora knutpunkt som är närmast och mest naturlig för många Lidingöbor att parkera vid. Att även de som åker 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 2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4 föreslås att elbilar undantas från skyldigheten att betala trängselavgifter. Utvecklingen av elfordon går nu 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 forskningsstab på området måste efterfrågan också öka, vilket förbättrar lönsamheten hos berörda företag. 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.

I motion 2018/19:724 av Michael Rubbestad (SD) yrkandena 1 och 2 anförs att påminnelseavgiften är orimligt hög och bör sänkas så att den står i relation till det debiterade beloppet. Motionären föreslår att påminnelseavgiften för obetald trängselskatt sänks och att tilläggsavgift endast ska tas ut i de fall påminnelseavgift inte har betalats. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att i enlighet med SOU 2013:3 utreda möjligheten att i första hand ta ut en lägre påminnelseavgift innan den senare högre tilläggsavgiften tas ut om det förfallna beloppet inklusive påminnelseavgift inte betalats.

I motion 2018/19:2853 av Martin Ådahl m.fl. (C) föreslås differentierade trängselavgifter för att underlätta möjligheterna att nå klimatmålen. Trängselskatten skulle kunna vara ännu mer effektiv för att nå klimat- och miljömål om man stärkte incitamenten att byta till rena miljöbilar. Återkommande tydliga avgifter som trängselskatten har en stark effekt på beteende och val, vilket är skälet till att trängselavgifter visat sig effektiva. Rabatt på trängselskatt för rena miljöbilar kan därför vara ett starkt instrument för omställning av bilparken. Regelverket för trängselskatt behöver då ändras för att möjliggöra en differentiering av trängselskatten med avseende på hälsovådliga och klimatpåverkande utsläpp.

I partimotion 2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anförs att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att regionerna får möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. En kommun kan i dag inte själv bestämma att införa trängselavgift. Motionärerna anser att kommuner, landsting och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan ingångna besluten och avtalen om redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska ej beröras av ny lagstiftning.

I motion 2018/19:944 av Hampus Hagman (KD) föreslår motionären att frågan om tilläggsavgift för den som begår enskilda fel med trängsel-skattebetalning utreds. Det är givetvis rimligt att den som gör fel får någon form av påföljd, men påföljden måste också stå i relation till det fel som begåtts. Det går knappast att säga om tilläggsavgiften på 500 kronor för sent betald trängselskatt. I extremfallet motsvarar avgiften 5556 procent av skattebetalningen. Riskerna med dessa orimligt stora påföljder är att de urholkar förtroendet för myndigheterna, särskilt som myndigheter som begår fel sällan får kännbara konsekvenser. En modell skulle kunna vara att tilläggsavgiften ökar vid upprepade fel. Första felet kan ge en tilläggsavgift på

100 kronor, andra felet kan ge en tilläggsavgift på 300 kronor och den som gör fel tre eller fler gånger får en tilläggsavgift på 500 kronor. På så sätt mildras följderna för den som begår ett enskilt misstag.

### 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. Vidare har utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning analyserats. Utredningen överlämnade i februari 2013 sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Frågan om att kommuner ska kunna besluta om trängselskatt och utformningen av påminnelse- och sanktionsavgifter vid utebliven betalning är föremål för överväganden inom Regeringskansliet med anledning av vägtullsutredningens förslag.

Utskottet anser att beredningen av utredningens förslag inte bör föregripas.

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.

Utskottet avstyrker de aktuella motionsyrkandena.

## Kemikalieskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att kemikalieskatten ska utvärderas och om att den ska slopas.

Jämför reservation 16 (SD).

### 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 sådana styrmedel behövdes, föreslå vilken typ av ekonomiskt styrmedel som har bäst förutsättningar att vara verkningfullt 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 för skatt med 50 procent för den elektronik som inte innehåller additiva föreningar av brom, klor eller fosfor.

För elektronik som inte innehåller nämnda additiva föreningar och inte heller reaktivt tillsatta brom- eller klorföreningar medges i stället avdrag med 75 procent. Skatten är enligt utredningen 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.

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 kännedomen 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 riktar 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.

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

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anfördes bl.a. att skatt på farliga kemikalier i kläder och skor ska införas (punkt 35).

### *Höjd kemikalieskatt*

Finansdepartementet remitterade i februari 2019 en promemoria med förslag om höjd kemikalieskatt. För att öka kemikalieskattens styreffekt och ytterligare driva utvecklingen mot en giftfri hemmiljö föreslås att skattenivåerna höjs. Den föreslagna 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 möjlighet att göra avdrag med 50 eller 90 procent av skatten.

Höjningen föreslås träda i kraft den 1 augusti 2019 och är en del av budget-samarbetet mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna.



## Motionerna

I kommittémotion 2018/19:168 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1 anförs att denna skatt aldrig borde ha instiftats och att regeringen snarast bör göra ett omtag i frågan innan svenskt näringsliv skadas. Regeringen bör återkomma med en ny strategi för arbetet mot potentiellt skadliga kemikalier. Generellt är detta frågeställningar som bör hanteras i samarbete med andra länder.

I motion 2018/19:1288 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 5 anförs 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. I stället bör det utredas hur förekomsten av farliga kemikalier i människans närmiljö kan reduceras genom annan lagstiftning eller genom teknisk utveckling.

I motion 2018/19:235 av Larry Söder (KD) anförs att regeringen bör utreda om kemikalieskatten har fått de miljöeffekter och ekonomiska effekter som man förväntade sig. Åtgärder för att minska användningen av skadliga kemikalier är viktigt men att Sverige ensamt inför en skatt innebär konkurrensnackdelar för det svenska näringslivet.

## Utskottets ställningstagande

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik infördes den 1 april 2017. Utskottet delade regeringens bedömning att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö och att den inte kan hanteras inom ramen för det befintliga regelverket.

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

Utskottet tillstyrkte förslaget och ser inte nu något skäl att ompröva sitt ställningstagande eller förorda ytterligare förändringar på området. Utskottet avstyrker därmed motionsförslagen om att kemikalieskatten ska avskaffas och om att en kemikalieskatt med en annan utformning ska införas.

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 föreslog redan våren 2017 ett tillkännagivande till regeringen om att kemikalieskatten ska utvärderas. Riksdagen biföll utskottets förslag (bet. 2017/18:SkU10).

Utskottet utgår ifrån att regeringen återkommer till riksdagen i frågan om en utvärdering.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionerna.

## Alkohol

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslagen om sänkt skatt för mikrobryggerier, om en indexering av skattesatserna och om en utredning av den illegala införselns samband med skatteförändringar.

Jämför reservation 17 (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 ändringar 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 mängd alkohol som konsumeras i landet. Detta görs genom att den i Sverige registrerade alkoholkonsumtionen (inhandlad från Systembolaget, restauranger eller öl från livsmedelshandlare) kompletteras med uppgifter om alkohol från oregistrerade anskaffningskällor. Monitormätningarna genomförs sedan 2013 av Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). Den senaste undersökningen gäller 2017.

### **Motionerna**

I motion 2018/19:1795 av Kristina Nilsson (S) anförs att inflationen de senaste två decennierna har överstigit den nominella prisökningen på alkohol. Alltså har realpriset på alkohol minskat, trots de skattehöjningar som har genomförts. När priset på alkohol sjunker tenderar alkoholkonsumtionen att öka. I folkhälsosyfte bör det därför vara angeläget att försäkra sig om att realpriset på alkohol inte fortsätter att sjunka. Fram till 1998 indexerades punktskatten på alkohol årligen med förändringen i konsumentprisindex. Detta är ett effektivt sätt att säkerställa att realpriset på alkohol inte sjunker.

I motion 2018/19:1230 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) anför motionärerna att Sverige skiljer sig från resten av Europa där huvuddelen av länderna valt att särskilja skattesatserna för mikrobryggt öl och storskaligt producerat öl 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. Det är angeläget att svenska mikrobryggerier får samma möjligheter som i andra länder inom EU för att långsiktigt kunna klara sin lönsamhet. En sänkning av skatten kan genomföras utan att det påverkar grunderna för den svenska alkoholpolitiken i negativt.

I kommittémotion 2018/19:2872 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2 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 skatteändringar. Tullverket har rapporterat om att det tar ett

helt arbetspass att ta hand om den alkohol 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 föreslår att regeringen tillsätter 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 beteendeffekter som skatteändringarna kan ge upphov till. Monitorundersökningarna ger härvid ett underlag för att bedöma den totala mängden alkohol som konsumeras.

Utskottet är inte berett att tillstyrka att skattesatserna indexeras och ser inte något behov av att uppmana regeringen att fördjupa de undersökningar som i dag ligger till grund för bedömningen av beteendeffekterna.

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa differentierade alkoholskatter, t.ex. nedsätta 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 (bet. 2016/17:SkU24). Utskottet vidhöll, mot bakgrund av folkhälsoskäl och den därmed restriktiva alkoholpolitik som Sverige för, att det för närvarande inte finns skäl att överväga en sådan nedsättning. Utskottet ser inte heller nu något skäl att ändra sitt ställningstagande.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionerna.

## Flygets beskattning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att flygskatten ska avskaffas, om att en global beskattning av flygets klimateffekter ska möjliggöras, om att Sverige ska driva frågan om en omförhandling av de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattningen av flygbränsle och om att Sverige ska driva frågan om att EU eller EU:s medlemsländer ska införa en bränslebaserad flygskatt för resor inom och mellan unionens länder.

Jämför reservation 18 (M, KD, L) och 19 (SD).

### Bakgrund

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Budgetpropositionen för 2019*

Riksdagen biföll den 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 som sin mening att regeringen ska återkomma med ett förslag om att flygskatten avskaffas från den 1 juli 2019.

### *Överenskommelsen mellan S, C, L och MP*

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anförts följande i punkt 32.

Minska flygets klimatpåverkan. Genomför en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor (Uppdrag till Luftfartsverket våren 2019. Börjar gälla från 1 januari 2021). Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av fossilt flygbränsle. Krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle ska införas (Utredning tillsatt Dir. 2018:10 Utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget.). Ett förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter ska tas fram (Tas i samma

uppdrag till Luftfartsverket). En hög inblandning av hållbart förnybart bränsle ska ges ekonomiska incitament. När ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

## Motionerna

I motion 2018/19:804 av Edward Riedl (M) anförs att effekterna av den svenska flygskatten ännu är svåra att mäta, men internationell erfarenhet visar att flygskatt innebär en förlustaffär för statskassan, vilket i sin tur innebär minskade resurser för t.ex. klimatinvesteringar. En flygskatt leder sammanfattningsvis till färre jobb, gör det svårare för flyget att genomföra sin gröna omställning och försämrar tillgängligheten i Sverige. Regeringen bör därför överväga att avskaffa den beskattning av flyg som infördes den 1 april 2018.

I kommittémotion 2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 17 anförs att Sverige bör ta en aktiv roll för att driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen, i syfte att sluta en global överenskommelse om en nationell minimiskatt på flygbränsle.

I kommittémotion 2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 anförs att den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är mycket liten ur ett globalt perspektiv samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska. Nyttan med flygskatten står inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Studier visar att skatten skulle minska de svenska utsläppen med 0,2 procent, samtidigt som BNP skulle minska med 1,5 till 5,4 miljarder kronor första året. Detta är ett alldeles för högt pris för en väldigt marginell miljövinst.

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67 anförs att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

I partimotion 2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23 anförs att flyget ska ta sitt klimatansvar. Nuvarande internationella regelverk hindrar en global skatt på flygets utsläpp. Men dessa regelverk ligger inte i vägen för att EU eller EU:s medlemsländer inför en bränslebaserad flygskatt för resor inom och mellan unionens länder som tar sikte flygets faktiska utsläpp. Sverige bör driva på för att en sådan utsläppsskatt kommer på plats.

I motion 2018/19:1397 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 3 anförs att den svenska flygskatten är ett sätt att motverka den fossila subvention som det innebär att flygbränsle är skattebefriat. Så länge internationella avtal förhindrar beskattning av flygbränsle behövs andra sätt att beskatta flyget för dess utsläpp. Ska vi hindra dagens utveckling med ökat flygande och ökade utsläpp från flyget behöver beskattning av flygets climateffekter möjliggöras globalt.

I kommittémotion 2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 110 anförs att Sverige bör driva på internationellt för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av flygbränsle.

## Utskottets ställningstagande

Riksdagen beslutade i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 att den 1 april 2018 införa en punktskatt på flygresor. Utskottet uttalade då att även flyget i större utsträckning ska bära sina egna klimatkostnader och att det är nödvändigt med styrmedel som uppmuntrar konsumenterna att välja mer miljövänliga alternativ som kan leda till minskade koldioxidutsläpp, mindre klimatpåverkan och en ökad möjlighet att uppnå målen i det klimatpolitiska ramverket. Utskottet uttalade vidare att en flygskatt också innebär att producenternas incitament att ta fram mer miljövänliga alternativ ökar. Utskottet, som tillstyrkte förslaget i dess helhet, hade inte något att invända mot flygskattens utformning.

Utskottet vidhåller sitt ställningstagande och ser inte något skäl att tillstyrka ytterligare ändringar på området. De aktuella motionsförslagen avstyrks i motsvarande delar.

## Spelskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en översyn av spelskattens höga nivå och dess effekter på travsporten i Sverige.

## 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, ytr. 2017/18: SkU11y).

## Motionen

I motion 2018/19:1938 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, så länge det sker på



lika villkor. 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 i 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 ändring av spelskattens nivå och avstyrker därför motionsyrkandet.

## **Reklamskatt**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslagen om att reklamskatten ska avskaffas.

### **Bakgrund**

I maj 2015 tillkännagav riksdagen som sin mening 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 avskaffandet av reklamskatten för bl.a. dagspressen ska tas genom att skatten sänks 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 ska lägga ett förslag om reklamskattens avskaffande 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 periodiska publikationer 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 självständiga

periodiska publikationer 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 periodiska publikationer bör sänkas till 1 procent 2019 och skattesatsen för övriga annonser och reklam till 6,9 procent och att ytterligare en sänkning bör övervägas om avsatta reformmedel bedöms räcka till det.

I budgetpropositionen för 2018 föreslog regeringen att reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte utgör annonsblad, katalog eller program ska slopas. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2018. Regeringen gjorde bedömningen att det redan nu finns ekonomiskt utrymme att slopa reklamskatten för dessa annonser mot bakgrund av att reklamskatteintäkterna för denna typ av annonser har minskat kraftigt. Regeringen anförde vidare att en sådan ändring är i linje med riksdagens tillkännagivande från 2015 om en stegvis process för 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 leder 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 en ytterligare sänkning av reklamskatten 2019 som aviserats i budgetpropositionerna för 2016 och 2017 inte läggs fram i budgeten för 2019.

### **Motionerna**

I motion 2018/19:608 av Ann-Britt Åsebol och Elisabeth Björnsdotter Rahm (båda M) anförts 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 reklamytor som kan ses till exempel på busshållplatser och tunnelbanespår. Det är inte ovanligt att dessa annonsplatser står sida vid sida med liknande digitala reklamtavlor. De analoga ytorna beskattas med 7,65 procent. De digitala beskattas inte alls. De reklamytor som innefattas av reklamskatten är samma ytor som finansierar en viktig del av den offentliga infrastrukturen. 10 000 väderskydd (busshållplatser) i 200 kommuner och tillgänglighetsanpassade toaletter i landets 15 största städer är finansierade med hjälp av de tillhörande reklamytorna. Den analoga utomhusreklamen betalar för hållbara och tillgängliga nödvändigheter i stadsrummet.

I motion 2018/19:2277 av Jörgen Warborn (M) anförs att ett reklam-budskap på en digital skylt är skattefritt, medan samma budskap beskattas med 7,65 % om det appliceras på analog utomhusreklam. Detta är inte rimligt och skatten bör därför avskaffas snarast. Analog utomhusreklam finansierar busskurer, offentliga toaletter och låncykelsystem i hela Sverige. Genom att skatten skapar en konkurrensnackdel mellan reklamlagen kan investeringar i infrastruktur bli lidande. Dessa investeringar leder till besparingar för skattebetalarna varför denna skatt måste anses extra skadlig.

I motion 2018/19:2471 av Andreas Carlson (KD) anförs att det är viktigt att idrottsföreningarna håller nere kostnaderna för medlemmarna så att ingen ska behöva lämna idrotten på grund av ekonomiska skäl. Sponsring och reklam står för 34 procent av idrottsföreningarnas inkomster och är den tredje största intäktskällan efter medlemsavgifter och kommunalt och statligt stöd. Föreningar betalar 8 procent i reklamskatt på intäkter från reklam på exempelvis affischer på idrottsanläggningar, annonser i program och tryck på tävlingskläder. Det är en stor summa för en idrottsförening som drivs nästan uteslutande av ideella krafter. Dessutom tillkommer arbetstimmar för att hantera administrationen kring reklamskatten. Reklamskatten för ideella föreningar bör avskaffas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar motionärernas inställning när det gäller behovet av att slutföra det stegvisa avskaffandet av reklamskatten, och utskottet kan också konstatera att regeringen tidigare givit uttryck för ambitionen att fortsätta det stegvisa avskaffandet. Möjligheten för regeringen att lägga förslag om ytterligare steg i budgetpropositionen för 2019 har dock varit begränsad eftersom regeringen avsattes direkt efter valet och därefter upprätthöll ministerposterna som en övergångsregering. Enligt de riktlinjer som gäller bör en budgetproposition som avlämnas av en övergångsregering inte innehålla förslag som har en tydlig politisk inriktning.

Utskottet utgår från att regeringen alltså 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 motionsförslaget om en översyn av deponiskatten i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier. Jämför reservation 20 (M).

### Bakgrund

Enligt avfallsdirektivet (2008/98/EG) ska alla medlemsländer ha ett avfallsförebyggande program. Det ska innehålla mål och åtgärder för att minska avfallets miljöpåverkan och mängden avfall och farliga ämnen i material och produkter. Målen och åtgärderna ska följas upp för att se hur bra det går att uppfylla och genomföra dem. Prioriterade avfallsområden är textilavfall, matsvinn, elektronik 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 ske genom att uppmuntra utvecklingen av olika former av avfallsbehandling genom bearbetning och val av råmaterial m.m.

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 sker 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 anför bl.a. att en ökad utvinning av metaller, plast och organiskt avfall från gamla deponier skulle kunna ge stora miljövinster. Naturvårdsverket bedömer inte att det finns anledning att införa speciella regler för deponiutvinning. Deponiutvinning är oftast att se som en integrerad del av efterbehandling av gamla deponier. Samma skatteregler bör därför gälla för avfall från deponiåtervinning som för förorenad jord från övriga efterbehandlingsåtgärder. Skatteverket anför i ett yttrande till Naturvårdsverkets redovisning att rättsläget är oklart och att frågan bör utredas ytterligare.

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

### *Skatt på förbränning av avfall*

I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anför bl.a. att skatt på förbränning av avfall ska införas från 2020 (punkt 35).

### **Motionen**

I kommittémotion 2018/19:2891 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 12 anför att deponiskattens nuvarande utformning försvårar återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden. För att till exempel 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. Detta 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. ökad resurshushållning samt främjande av flera miljö kvalitetsmål. Regeringen bör därför göra en översyn av deponiskatten så att dess utformning uppmuntrar utvinning av material från gamla deponier.

### **Utskottets ställningstagande**

Frågan om avfallsskattens utformning i samband med deponiutvinning är aktualiserad inom Regeringskansliet genom Naturvårdsverkets fortsatta översyn av deponiskatten. Frågan om skattebefrielse för återdeponerat avfall hänger nära samman med de frågor som beaktas inom ramen för översynen av deponiskatten.

Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa regeringens beredning och avstyrker motionsyrkandet.

## Skatt på bekämpningsmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkandet om att skatten på bekämpningsmedel ska slopas.

### Bakgrund

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

EU har moderniserat den europeiska lagstiftningen om kemikalier och infört ett integrerat system för registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach). Bestämmelserna finns i rådets förordning (EG) nr 1907/2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach) och inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet. 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. Enligt Reach är företag som tillverkar och importerar kemikalier skyldiga 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 föreslår också att den nuvarande lagen om skatt på bekämpningsmedel ska tas bort. De två nya skattelagarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2019. Betänkandet har remissbehandlats.

### **Motionen**

I motion 2018/19:1288 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 9 anförs att det inte finns någon anledning att lägga extra skatt på bekämpningsmedel när de väl har godkänts eftersom detta i praktiken slår direkt mot det svenska jordbrukets konkurrenskraft. Enligt motionärerna bör man i stället möjliggöra alternativ med mekanisk bekämpning av ogräs genom sänkt dieselskatt, mer tillämpad forskning för nya sortmaterial och andra lösningar. Kemikalieanvändningen kan alltså styras mot minskade nivåer genom att skapa konstruktiva alternativ och genom forskning och utveckling.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser inte att riksdagen bör föregripa den pågående beredningen och avstyrker därför det aktuella motionsyrkandet.

## Handelsgödsel

**Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslaget om ett tillkännagivande om att inte införa en ny skatt på handelsgödsel.

Jämför reservation 21 (SD).

**Bakgrund**

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

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

När lagen om skatt på gödselmedel upphörde innebar det att även skatten på kadmium i gödselmedlet slopades trots att det fanns en tydligare effekt av skatten för kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel än för kväveinnehållet. Den dåvarande regeringen uttalade mot den bakgrunden att man borde pröva alternativa styrmedel för att uppnå liknande effekter som den som kadmiumdelen av gödselmedelsskatten hade haft (prop. 2009/10:41 s. 186). 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 2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 10 motsätter sig motionärerna införande av en ny skatt på handelsgödsel. 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 odlingen bedrivs ekologiskt eller inte. Sverigedemokraterna motsätter sig därför att en skatt på handelsgödsel återinförs.

**Utskottets ställningstagande**

Regeringen har i budgetpropositionen för 2016 uttalat att man inte har för avsikt att återinföra den skatt på gödselmedel som avskaffades 2010 och att man avser att analysera behovet av andra former av beskattning för att minska spridning av tungmetaller och andra miljöfarliga ämnen i naturen.



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

## Avloppsskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om ett tillkännagivande om att en skatt på avlopp inte ska införas.

Jämför reservation 22 (KD).

### Motionen

I kommittémotion 2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 39 anfördes att Havs- och vattenmyndigheten (HaV) år 2013 föreslog att det infördes en avloppsskatt för enskilda avlopp, som skulle uppgå till 3 000–10 000 kronor per år för fastigheter med ej åtgärdade enskilda avlopp. 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. Motionärerna tillbakavisar förslaget om en avloppsskatt och föreslår ett tillkännagivande om att en skatt på avlopp inte ska införas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet är inte berett att förorda att en avloppsskatt införas och ser därför inte heller någon anledning för riksdagen att göra ett tillkännagivande i frågan. Motionsyrkandet avstyrks.

## Gruvskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om att införa en särskild gruvskatt och naturresursskatt.

### Bakgrund

#### *Mineralavgiften*

I budgetpropositionen för 2015 angav regeringen att den har 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 (prop. 2014/15:1 Finansplanen s. 46). Regeringen avsåg i detta sammanhang att se över mineralavgiften och återkomma till riksdagen med förslag.

I juli 2015 fick Tillväxtanalys 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 mineralerna 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.

### *Säkerheter*

I betänkandet Statens gruvliga risker (2018:59) analyseras om det finns insatser eller åtgärder som på ett mer ändamålsenligt sätt än i dag kan

säkerställa att det finns tillräckliga ekonomiska säkerheter för efterbehandling och andra återställningsåtgärder vid gruvverksamhet.

### *Höjd skatt på diesel som används i gruvfordon*

Finansdepartementet remitterade i februari 2019 en promemoria med förslag om att höja vissa miljöskatter. Det handlar bl.a. om höjd skatt på diesel som används i gruvfordon. För att minska utsläppen av koldioxid från gruvsektorn föreslås att nedsättningen av energiskatt och koldioxidskatt för diesel som används i arbetsfordon i gruvor slopas. Syftet är att påskynda övergången till användning av el och biobränslen i gruvsektorn. Med nuvarande regler har dieseln en nedsättning av energiskatten och koldioxidskatten på 89 respektive 40 procent. Skatteändringarna föreslås träda i kraft den 1 augusti 2019 och är en del av budgetsamarbetet mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna.

### **Motionen**

I motion 2018/19:2332 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 10 anförs att Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi i november 2013 lämnade en rapport som visar att de skatter och avgifter som tas ut i Sverige är väsentligt lägre än i jämförbara länder och att det finns ett utrymme för staten att öka sina intäkter utan att nämnvärt försämra förutsättningarna för gruvnäringen. Författarna föreslår även att skatteintäkter från gruvindustrin ska samlas i en statlig fond. Motionärerna har själva varit inne på en sådan tanke för att trygga att framtida generationer får del av inkomster från en nutida gruvnäring. Det är klokt att redan i dag stödja ett breddat och mångfacetterat näringsliv frikopplat från gruvindustrin i de regioner där gruvnäringen dominerar för att minska regionernas ekonomiska sårbarhet. Motionärerna föreslår ett tillkännagivande om att det bör utredas om inte en särskild gruv- och naturresursskatt bör införas i Sverige.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt grundlagen (2 kap. 15 § regeringsformen) är varje medborgares egendom tryggad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Vid ingrepp i markägares rättigheter med stöd av minerallagen är markägarna dock garanterade ersättning. Utöver denna ersättning har det sedan 2005 införts en s.k. mineralersättning som de som har bearbetningskoncession ska betala till staten och berörda markägare och som baseras på värdet av den malm som bryts. Vidare måste koncessionshavaren betala en del andra avgifter enligt bestämmelser i minerallagen, vilket framgår av det som har redovisats i det föregående.

I budgetpropositionen för 2015 angav regeringen att de har 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 (prop. 2014/15:1 Finansplanen s. 46). Regeringen avsåg i detta sammanhang att se över mineralavgiften och återkomma till riksdagen med förslag.

Näringsutskottet behandlade våren 2018 motionsyrkanden som har koppling till de aktuella avgifterna och hänvisade då till de utfästelser som regeringen gjort om att se över det som betecknades som mineralavgiften och därefter återkomma till riksdagen med förslag (bet. 2017/18:NU10).

Utskottet anser att regeringens överväganden bör avvaktas och avstyrker därför motionsyrkandet.

## Övriga punktskatter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om skatt på godis och läsk och om en skatt som främjar minimal antibiotikaanvändning i djuruppfödningen.

### Motionerna

I motion 2018/19:91 av Angelica Lundberg (SD) anförs att det inte bör vara en ekonomisk fråga om man som alternativ till godis och läsk i stället vill duka upp en frukt- och grönsaksbuffé till fredagsmyset. Regeringen bör justera skatterna så att det som är dåligt för oss att äta beskattas högre medan nyttigare alternativ har lägre skatt.

I motion 2018/19:2299 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) anförs att en statlig utredning bör ta fram ett förslag på en antibiotikaskatt som främjar minimal antibiotikaanvändning i djuruppfödningen inom EU och globalt. Utgångspunkten ska vara den kemikalieskatt som införts av regeringen. Nivån på skatten bör sättas så att den verkar pådrivande i omställningen till en hållbar djurhållning med förbättrade förhållanden för djuren där antibiotikaanvändningen är låg och ansvarsfull, såväl inom EU som i andra länder som Sverige handlar med.

I partimotion 2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 15 anförs motionärerna att en statlig utredning bör göra en bred översyn av skattesystemet inom livsmedelskedjan i syfte att hitta effektiva vägar för att minska matens negativa klimat- och miljöpåverkan. De vill i ett första skede införa en skatt på kött som producerats med stora mängder antibiotika. Intäkterna från nya skatter inom livsmedelsområdet bör återföras till det svenska jordbruket för att kompensera för viktiga ekosystemtjänster och för att svensk köttproduktion generellt har mindre klimatpåverkan och högre djurvälstånd än jämförbara länder.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har 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 förenklings-skäl upphävdes i samband med 1991 års skattereform. Utskottet anser inte att riksdagen bör ändra inställning i frågan.

Arbetet med att motverka överdriven användning av antibiotika är viktigt. I den sakpolitiska överenskommelse som träffats av S, C, L och MP anför bl.a. att Sverige ska arbeta internationellt för minskad antibiotikaanvändning i djurhållning globalt (punkt 25). En utredning kommer att tillsättas under 2020.

Enligt utskottets mening skulle det vara problematiskt att införa en skatt med den utformning som motionären föreslår. Utskottet är inte berett att tillstyrka ett tillkännagivande med denna inriktning.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

# Reservationer

## 1. Energiskatt, punkt 1 (SD)

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2377 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2 och avslår motionerna

2018/19:2070 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 24 och 26 samt

2018/19:2940 av Rebecka Le Moine (MP) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Regeringen har sedan tidigare infört en form av nettodebiteringssystem, eller vad som kom att kallas skattereduktion för förnybar mikroproduktion av förnybar el, där man som producent ska få en skattereduktion som motsvarar två gånger den energiskatt som ska betalas för den mängd el som mikroproducenten matat in på elnätet upp till 30 000 kWh, förutsatt att producenten gjort motsvarande uttag från nätet. Inledningsvis innebär denna reform modesta kostnader i statsbudgeten; skatteutgiften budgeteras till 20 miljoner kronor årligen. På sikt riskerar detta dock att bli kostsamt och får dessutom till följd att elproducenter som verkar på affärsmässig grund får en reducering på intäktsidan. Införandet av detta system är till synes uteslutande kopplat till att främja solceller.

Ett väsentligt problem när det gäller solceller är den oregelbundna produktionen i och med att kraftkällan av självklara skäl är beroende av solljus. Detta medför att solceller producerar mycket lite el under vinterns mörka och kalla månader. I princip kan man säga att flödena av elkraft över nationsgränsen styrs av temperaturen där vi exporterar överkapacitet på sommarhalvåret och importerar el på vintern. På sommaren begränsar man dessutom produktionen genom att man planerar in underhåll, lagrar vatten i magasinen och helt stänger av vissa anläggningar. Detta innebär i praktiken att alla subventionspengar till solkraft är en ren samhällskostnad.

Solceller producerar som bäst från maj och några månader framåt och i princip ingenting under årets mörkaste och kallaste månader. Vad detta innebär är att solceller inte kan ersätta någonting annat i energisystemet eftersom vi ändå måste ha kapacitet att möta efterfrågan på effekt de dagar på året då

efterfrågan är som högst. Dessa dagar infaller just när det är som mörkast och kallast. Detta medför 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.

Under andra förhållanden, i andra delar av världen, kan solceller komma till sin rätt. Detta kan t.ex. gälla där man har hög solinstrålning samtidigt som man använder energin till kylning, alltså att efterfrågan är som störst när solen skiner. I Sverige är förhållandet dock det omvända för energisystemet som helhet.

Skattereduktionen för mikroproduktion av el bör tas bort.

## **2. Energiskatt, punkt 1 (C)**

av Per Åsling (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkandena 24 och 26 samt avslår motionerna

2018/19:2070 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2018/19:2377 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2 och

2018/19:2940 av Rebecka Le Moine (MP) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Med en ökad andel väderberoende kraftproduktion ökar också behovet av mer flexibel elanvändning och större användarflexibilitet för att sänka effektuttaget under vissa perioder. Då är det viktigt att det lönar sig att planera sin elanvändning. Genom en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan kan belastningen minskas när trycket är som hårdast och skapa nya affärsmöjligheter för lagring när efterfrågan är låg. Smarta, och uppkopplade, apparater och smarta elnät kan också öka användarflexibiliteten och avlasta elnätet. Mer närproducerad el ökar också flexibiliteten, gör systemet mindre sårbart och kan ge sänkta kostnader inte minst på landsbygden. Möjligheten att införa en mer flexibel elskatt som varierar med efterfrågan bör därför utredas.

För att öka den närproducerade elproduktionen vill Centerpartiet att andelsägare i en mikroproduktionsanläggning som bor i en lägenhet ska ha möjlighet till skatteavdrag, något som inte är möjligt i dag.

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

av Niklas Wykman (M), Boriana Åberg (M), Hampus Hagman (KD), Kjell Jansson (M) och Sofia Westergren (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

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 103 och bifaller delvis motionerna

2018/19:2083 av Teres Lindberg (S) och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 36.

#### *Ställningstagande*

Vi vill föra en klimat- och miljöpolitik som gör skillnad på riktigt. För oss är det självklart att miljö och klimat inte står i motsats till tillväxt och jobbskapande, utan att de kan gå hand i hand. För detta krävs väl utformade och effektiva styrmedel och att principen om grön skatteväxling upprätthålls. Förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan samtidigt som förnybar och miljövänlig teknik kan växa fram.

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn minska. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transportererna bli effektivare, och såväl användningen av biodrivmedel, som forskning och introduktion av ny teknik, måste öka.

Det bör göras en översyn av hur och om skatten på all elektrifierad kollektivtrafik, tunga fordon samt miljölastbilar skulle kunna sänkas, samt om de är de mest verkningsfulla åtgärderna för att minska utsläppen.

### 4. Nedsatt elskatt för fartyg, punkt 3 (M, C, KD, L)

av Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Boriana Åberg (M), Hampus Hagman (KD), Kjell Jansson (M), Sofia Westergren (M) och Emma Carlsson Löfdahl (L).

#### *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  
2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 104 och  
2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Alliansregeringen genomförde en nedsättning av energiskatten på landström till 0,5 öre per kWh för större skepp inom den yrkesmässiga sjöfarten. Den nedsatta energiskatten skapar incitament till lägre utsläpp av växthusgaser från fartyg i hamn, då det blir relativt sett billigare att använda landström jämfört med generatorer som drivs med diesel eller eldningsolja. Landström passar bäst för färjor och fartyg i linjetrafik som frekvent anlöper hamn och har fasta kajplatser. Samtidigt blir miljönyttan större ju längre tid fartyget ligger i hamn. Cirka 15 procent av de svenske registrerade handelsfartygen omfattas av nedsättningen. Dessa 15 procent står för mer än 98 procent av den totala bruttodräktigheten.

Nedsättningen av energiskatten har varit framgångsrik och minskar både utsläppen från fartyg i hamn och bullernivån. Många svenska hamnar har investerat i nya anläggningar de senaste åren.

Den nedsättning som finns i dag omfattar enbart större fartyg. Detta hämmar omställningen från fossila drivmedel till förnybar el inom sjötrafiken. Det bör därför ses över om nedsättningen av energiskatten på el ska gälla även för mindre fartyg. Med tanke på den senaste tidens utveckling av batteridrivna fartyg och elhybrider bör det även undersökas om dessa kan inkluderas i skattenedsättningen.

## **5. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (SD)**

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (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  
2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 11 och  
avslår motionerna  
2018/19:772 av Betty Malmberg (M),  
2018/19:773 av Betty Malmberg (M),  
2018/19:799 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:800 av Edward Riedl (M),  
2018/19:802 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:812 av Sten Bergheden (M),

2018/19:813 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:979 av Hans Eklind (KD),  
2018/19:1510 av Viktor Wärnick (M),  
2018/19:1634 av John Weinerhall (M),  
2018/19:1636 av John Weinerhall (M) yrkande 2,  
2018/19:1873 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1874 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1930 av Pål Jonson (M),  
2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 22,  
2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7,  
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 3,  
2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 och  
2018/19:2736 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 66.

### *Ställningstagande*

Sverige har kanske världens mest djur- och miljövänliga jordbruk, en tradition som vi i Sverigedemokraterna i princip vill bevara. Den nuvarande trenden medför emellertid en ständigt minskande svensk jordbruksproduktion, vilket per automatik innebär ökad import av livsmedel från länder med lägre ambitioner på miljö- och jordbruksområdet. En förutsättning för ett varierande kulturlandskap och mycket av vår biologiska mångfald är ett livskraftigt svenskt jordbruk. Öppna och levande landskap kan inte lagstiftas fram, det finns bara om det är lönsamt att bedriva jordbruk och hålla djur.

Vi i Sverigedemokraterna motsätter oss regeringens nuvarande landsbygdsfientliga politik och är starkt kritiska till fortsatt höjda skatter på bensin och diesel.

Svenska bönder konkurrerar på samma europeiska marknad som sina grannar i Danmark, och Sverigedemokraterna anser att 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 att vara verksamma och utvecklas.

## **6. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (C)**

av Per Åsling (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 3 och  
avslår motionerna  
2018/19:772 av Betty Malmberg (M),  
2018/19:773 av Betty Malmberg (M),  
2018/19:799 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:800 av Edward Riedl (M),  
2018/19:802 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:812 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:813 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:979 av Hans Eklind (KD),  
2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 11,  
2018/19:1510 av Viktor Wärnick (M),  
2018/19:1634 av John Weinerhall (M),  
2018/19:1636 av John Weinerhall (M) yrkande 2,  
2018/19:1873 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1874 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1930 av Pål Jonson (M),  
2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 22,  
2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7,  
2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 och  
2018/19:2736 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 66.

### *Ställningstagande*

För Centerpartiet är grön skatteväxling en central del av både miljöpolitiken och den ekonomiska politiken. Högre skatter på miljöpåverkan matchas med skattesänkningar på jobb, anställningar och investeringar. Det ger bättre förutsättningar för svenska företag att bidra till svensk ekonomi och sysselsättning, samtidigt som utsläpp och miljöpåverkan minskar när förorenaren får betala utsläppskostnaden. Genom att växla miljöskatter med sänkt skatt på arbete sjunker också de höga kostnaderna i Sverige för att anställa och arbeta. På så sätt stärks svenska företags konkurrenskraft samtidigt som vi rustar svensk ekonomi för den globala gröna omställningen. Att Sverige och svenska företag går före och ligger längst fram i omställningen till en förnybar och klimatsmart ekonomi är att långsiktigt stärka vår konkurrenskraft och förutsättningarna för fler jobb. Att minska och på sikt helt fasa ut miljöskadliga subventioner, t.ex. av fossila bränslen och material, är ett annat sätt att låta den som förorenar stå för hela kostnaden.

## 7. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 och

2018/19:2736 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 66 och

avslår motionerna

2018/19:772 av Betty Malmberg (M),

2018/19:773 av Betty Malmberg (M),

2018/19:799 av Sten Bergheden (M),

2018/19:800 av Edward Riedl (M),

2018/19:802 av Sten Bergheden (M),

2018/19:812 av Sten Bergheden (M),

2018/19:813 av Sten Bergheden (M),

2018/19:979 av Hans Eklind (KD),

2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 11,

2018/19:1510 av Viktor Wärnick (M),

2018/19:1634 av John Weinerhall (M),

2018/19:1636 av John Weinerhall (M) yrkande 2,

2018/19:1873 av Edward Riedl (M),

2018/19:1874 av Edward Riedl (M),

2018/19:1930 av Pål Jonson (M),

2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 22,

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 och

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

En anledning till att svenska bönder har svårt att få lönsamhet i sin verksamhet är att konkurrensen i Europa är grovt snedvriden på grund av ländernas olika förutsättningar att ta del av EU:s stora jordbruksstöd. De svenska bönderna bär på en extra regelbörda som hämmar deras konkurrenskraft i förhållande till sina europeiska kollegor.

Koldioxidskatt och energiskatt tas ut på fossila drivmedel som används för person- och lastbilstransporter för såväl hushållssektorn som i näringslivet. För dieselbränsle som används i jord- och skogsbruksmaskiner återbetalas emellertid en del av koldioxidskatten. Återbetalningen uppgick den 1 januari 2019 till 1,43 kronor per liter.

Enligt EU:s energiskattedirektiv är det möjligt för medlemsländerna att tillämpa en lägre skattesats, till och med att sänka skatten till noll, för energiprodukter som används inom jordbruket. Den faktiska skatten på diesel som används inom jordbruket varierar stort mellan de olika EU-länderna. Den genomsnittliga totala skatten ligger på omkring 1,46 kronor per liter. Vi kan alltså konstatera att de svenska bönderna betalar en betydligt högre dieselskatt än sina europeiska kollegor.

I budgeten för 2019 reserverade vi oss tillsammans med Moderaterna för att befrielsen från koldioxidskatt för diesel i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet fr.o.m. den 1 juli 2019 skulle utökas med 50 öre per liter. För tiden den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 förelags en ökning med ytterligare 50 öre, dvs. med sammanlagt 1 krona per liter. Riksdagen biföll vår gemensamma reservation och regeringen remitterade i januari 2019 ett lagförslag med denna utformning.

Vårt förslag om en utvidgad befrielse för jord- och skogsbruksmaskiner innebär att befrielsen under kommande år bör utökas med 1 krona per liter så att ökningen sammantaget blir 1,50 kronor per liter. Ett villkor för att få ta del av sänkningen ska vara att jordbrukaren i fråga till minst 30 procent använder icke-fossilt bränsle. Därigenom stärks jordbrukets konkurrenskraft samtidigt som omställningen till en klimatneutral produktion påskyndas.

OECD har riktat kritik mot de svenska reglerna som innebär att vissa delar av industrin antingen är undantagen från energi- och koldioxidskatterna eller är berättigad till nedsättningar i dessa skatter. Förra året minskades nedsättningarna i koldioxidskatten för diesel i gruvindustriell verksamhet och vi anser att dessa nedsättningar i nästa steg ska slopas helt för att nå ytterligare klimateffekt.

## **8. Skatt på drivmedel m.m., punkt 4 (L)**

av Emma Carlsson Löfdahl (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 22 och

2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 7 och  
avslår motionerna

2018/19:772 av Betty Malmberg (M),

2018/19:773 av Betty Malmberg (M),

2018/19:799 av Sten Bergheden (M),

2018/19:800 av Edward Riedl (M),

2018/19:802 av Sten Bergheden (M),

2018/19:812 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:813 av Sten Bergheden (M),  
2018/19:979 av Hans Eklind (KD),  
2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 11,  
2018/19:1510 av Viktor Wärnick (M),  
2018/19:1634 av John Weinerhall (M),  
2018/19:1636 av John Weinerhall (M) yrkande 2,  
2018/19:1873 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1874 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1930 av Pål Jonson (M),  
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 3,  
2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 och  
2018/19:2736 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 66.

### *Ställningstagande*

För både klimatet och den inre marknaden krävs att reglerna för koldioxidutsläpp skärps och harmoniseras mellan EU:s medlemsländer. Det är bra att skatter generellt bestäms i varje land men vi vill se en koldioxidskatt på EU-nivå, alternativt att det införs en gemensam lägstanivå för koldioxidbeskattningen. Europeiska koldioxidtullar är dock inte aktuellt i en tid av allt större hot mot frihandeln.

Subventioner eller skattelättnader till fossila bränslen måste successivt tas bort. Liberalerna har som enda parti under föregående mandatperiod drivit på för att ta bort skattelättnader till diesel i jordbruket. Den rödgröna regeringen höjde i stället skattelättnaderna. Flera partier vill också sänka dieselskatten för att kompensera lantbruket för sommarens torka, vilket vi anser vara helt bakvänt. Sveriges bönder behöver ett krisstöd på grund av torkan men ett långsiktigt arbete mot de klimatförändringar som leder till extremväder måste bygga på minskad användning av fossila bränslen. Genom vår gröna skatteväxling sänker vi i stället skatten på jobb och företagande. Liberalerna vill också ta bort skattelättnader till diesel inom gruvindustriell verksamhet.

## **9. Beskattning av biodrivmedel, punkt 5 (SD)**

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2820 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 19,  
bifaller delvis motion

2018/19:631 av Dennis Dioukarev (SD) och  
avslår motionerna  
2018/19:1223 av Jan R Andersson (M),  
2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12 och  
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7.

### *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 till förändrad markanvändning är det inte ens säkert att denna import bidrar till minskade nettoutsläpp ur ett globalt perspektiv. Enligt forskning från The International Council on Clean Transportation har flera av de mest använda biodrivmedlen i stället negativ klimatnytta när indirekta effekter och markanvändning räknas med, vilket understryker vikten av begränsad användning och strikta 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 införde den 1 juli 2018 en oerhört ambitiös reduktionsplikt. Reduktionsnivån kommer framöver att ligga på över 20 procent. Sverigedemokraterna står bakom reduktionsplikten som princip men vill begränsa den kraftigt, samtidigt som det dubbla styrmedlet i form av nedsättning av skatt på höginblandade biodrivmedel snarast bör avskaffas. Mot bakgrund av hur marknaden ser ut för biodrivmedel bör reduktionsplikten inte överstiga 2 procent för bensin och 5 procent för diesel. En sådan reduktionsplikt skulle bibehålla en marknad för bra biodrivmedel samtidigt som dåliga biodrivmedel som exempelvis palmoljebaserade bränslen skulle kunna fasas ut från den svenska marknaden utan kraftiga prisökningar som följd.

Målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 bör, mot bakgrund av detta, ses över. Som Finanspolitiska rådet konstaterat har en förtida utfasning av fossila drivmedel i Sverige ett litet värde globalt, då oljekonsumtionen i stället styrs mot nya marknader. Sverigedemokraterna ser i denna kontext ett värde i att vänta in utvecklingen för el- och vätgasdrift.

## **10. Beskattning av biodrivmedel, punkt 5 (C)**

av Per Åsling (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 12 och

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 7 och avslår motionerna

2018/19:631 av Dennis Dioukarev (SD),

2018/19:1223 av Jan R Andersson (M) och

2018/19:2820 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 19.

### *Ställningstagande*

Sverige bör ligga på för att se till att EU uppfyller sina åtaganden i Parisavtalet och vara drivande för att EU uppdaterar sina klimatmål och sitt klimatarbete i linje med Parisavtalet och EU:s långsiktiga mål om minskade växthusgasutsläpp med upp till 95 procent till 2050. Lite mer än hälften av EU:s utsläpp i dag faller utanför utsläppshandeln t.ex. transporter, byggnader och jordbruk. Medlemsstaterna har bindande mål för att minska utsläppen i dessa sektorer. Därför är det viktigt att medlemsstaterna kan använda effektiva ekonomiska styrmedel för att nå dessa mål och att EU:s klimatambitioner inte motarbetas av stelbenta statsstödsregler eller skatteregler.

Nuvarande regelverk behöver ses över så att EU:s åtaganden i Parisavtalet ska kunna nås. Sveriges klimatskatter har historiskt utgått principiellt från att koldioxidskatt endast belastar energi från fossilt kol och inte omfattar förnybara bränslen. Detta är en princip som är grundläggande för Centerpartiet och vi anser att det är viktigt att EU inte begränsar vår möjlighet att tillämpa detta verktyg. Centerpartiet anser att politiken inte bör värdera olika råvaror och deras lämplighet för biodrivmedelsproduktion utan i stället låta teknikneutralitet och klimateffektivitet vara centralt när styrmedel utformas.

Sverige har ett statsstödsgodkännande för att få tillämpa skattenedsättning på biodrivmedel som löper ut den 31 december 2020. Hur beskattningen av rena biodrivmedel därefter kommer att se ut är oklart. Skattenedsättning är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Det är därför ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att även i fortsättningen skattebefria förnybara drivmedel från koldioxidskatt, så att dessa kan fortsätta att vara viktiga delar av klimatomställningen av den svenska fordonsflottan.

Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de klimatmål som EU enats om.



## 11. Bonus–malus-system, punkt 6 (M, KD)

av Niklas Wykman (M), Boriانا Åberg (M), Hampus Hagman (KD), Kjell Jansson (M) och Sofia Westergren (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 8,

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 102,

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 8 och

2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 41.

### *Ställningstagande*

Alliansen vill föra en klimat- och miljöpolitik som gör skillnad på riktigt. För oss är det självklart att miljö och klimat inte står i motsats till tillväxt och jobbskapande, utan att de kan gå hand i hand. För detta krävs väl utformade och effektiva styrmedel och att principen om grön skatteväxling upprätthålls. Förearen ska betala för sin miljöpåverkan samtidigt som förnybar och miljövänlig teknik kan växa fram.

Transportsektorn står för en tredjedel av de totala svenska växthusgasutsläppen, den största delen från vägtrafik. Den svenska fordonsflottan måste därför bli mer hållbar och utsläppen från sektorn måste minska. För att minska miljöpåverkan men behålla mobilitet måste transporterna bli effektivare, och såväl användningen av biodrivmedel, som forskning och introduktion av ny teknik, måste öka.

Bonus–malus-systemet behöver förbättras och utvecklas till en kraftfull grön bilbonus, för att ge ökad klimat- och miljöstyrning och större drivkrafter att ställa om. Systemet ska vara teknikneutralt, självfinansierat och intäktsneutralt över tid.

Eftersom syftet med ett bonus–malus-system är att påskynda omställningen av fordonsflottan, och inte att straffa bilisterna, bör det inte vara överfinansierat, vilket det är med nuvarande utformning.

Sveriges regering bör verka för att ett gemensamt system för bonus–malus förhandlas och införs inom EU.

## 12. Fordonsskatt, punkt 7 (SD)

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (SD).

### *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

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 2,

2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 20 och

2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 12 och  
avslår motionerna

2018/19:805 av Edward Riedl (M),

2018/19:1469 av Ola Johansson (C) yrkande 7,

2018/19:1600 av Runar Filper (SD),

2018/19:2151 av Betty Malmberg (M),

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15 och

2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Vi säger nej till planerna på att införa någon form av skatt på avstånd, dvs. en skatt som betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. Vi ser detta som nådastöten för många svenska åkerier som i vissa fall kan få en fördubbling av skattetrycket när det gäller trafikspecifika skatter. Oavsett benämning på den nya skatten och vad den kommer att kallas i slutändan, så menar vi att detta tyvärr följer den negativa trenden med ökade kostnader för medborgare och företag samt åkerier i detta fall.

En vägslitageskatt skulle slå extra hårt mot landsbygden, där avstånden är längre och alternativa transportmöjligheter saknas. För transporter av skogsråvara finns heller sällan någon annan lösning än lastbilstransporter.

Sverigedemokraterna motsätter sig ett införande kilometerskatten.

## 13. Fordonsskatt, punkt 7 (C)

av Per Åsling (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C) yrkande 15 och avslår motionerna  
2018/19:805 av Edward Riedl (M),  
2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 2,  
2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD) yrkande 20,  
2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 12,  
2018/19:1469 av Ola Johansson (C) yrkande 7,  
2018/19:1600 av Runar Filper (SD),  
2018/19:2151 av Betty Malmberg (M) och  
2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP) yrkande 6.

### *Ställningstagande*

För de tunga transportererna är reduktionsplikten en viktig del i arbetet 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. För den tunga trafiken som agerar i hård internationell konkurrens vill vi införa en möjlighet till bonusåterbäring 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 ändringar i fordonsskatten för tunga fordon som i likhet med fordonsskatten på personbilar bör differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet.

## **14. Trängselskatt, punkt 8 (C)**

av Per Åsling (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:2853 av Martin Ådahl m.fl. (C) och avslår motionerna  
2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 22,  
2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,  
2018/19:724 av Michael Rubbestad (SD) yrkandena 1 och 2,  
2018/19:801 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,  
2018/19:944 av Hampus Hagman (KD),  
2018/19:1887 av Erik Ottoson (M),  
2018/19:2007 av Erik Bengtzboe (M),

2018/19:2133 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S),  
2018/19:2233 av Teres Lindberg (S) och  
2018/19:2579 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M).

### *Ställningstagande*

Trängselskatterna som infördes i Stockholm 2007 och Göteborg 2010 har enligt utvärderingar varit effektiva styrmedel för att minska trängsel, men också för att reducera mängden hälsovådliga utsläpp och klimatutsläpp från trafiken.

Enligt den nya klimatlagen måste dock Sverige som etappmål minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010. För att detta ska vara möjligt måste utsläppen från personbilar, som står för nästan två-tredjedelar av transportsektorns utsläpp, minska betydligt snabbare än i dag. Andelen nysålda el- och gasbilar måste då öka kraftigt, eftersom valet av ny bil har en långsiktig och kraftfull effekt på utsläppen.

Trängselskatten skulle kunna vara ännu mer effektiv för att nå klimat- och miljömål, genom att stärka incitamenten att byta till rena miljöbilar. Återkommande tydliga avgifter som trängselskatten har en stark effekt på beteende och val, vilket är skälet till att trängselavgifter visat sig effektiva. Rabatt på trängselskatt för rena miljöbilar kan därför vara ett starkt instrument för omställning av bilparken.

Regelverket för trängselskatt behöver då ändras för att möjliggöra för differentiering av trängselskatten med avseende på hälsovådliga och klimatpåverkande utsläpp. Samtidigt är trängselskatten med rätta utformad för att minska just trängsel, och miljöfordon har lika stor påverkan på trängsel som fossildrivna fordon. Differentieringen bör därför ta hänsyn till att bibehålla det överordnade målet att minska trängseln.

## **15. Trängselskatt, punkt 8 (V)**

av Tony Haddou (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 22 och avslår motionerna

2018/19:451 av Markus Wiechel (SD) yrkande 4,

2018/19:724 av Michael Rubbestad (SD) yrkandena 1 och 2,

2018/19:801 av Sten Bergheden (M) yrkandena 1–3,

2018/19:944 av Hampus Hagman (KD),  
2018/19:1887 av Erik Ottoson (M),  
2018/19:2007 av Erik Bengtzboe (M),  
2018/19:2133 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S),  
2018/19:2233 av Teres Lindberg (S),  
2018/19:2579 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) och  
2018/19:2853 av Martin Ådahl m.fl. (C).

### *Ställningstagande*

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på landsbygden. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektivtrafik.

Vänsterpartiet välkomnade införandet av trängselvagn i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifterna som styrmedel.

En kommun kan i dag inte själv besluta att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner, landsting och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan ingångna besluten och avtalen om redan införda trängselavgifter i Stockholm och Göteborg ska ej beröras av ny lagstiftning. Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner, landsting och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

## **16. Kemikalieskatt, punkt 9 (SD)**

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:168 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1 och  
avslår motionerna

2018/19:235 av Larry Söder (KD) och

2018/19:1288 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Den förra alliansregeringen beslutade 2013 att en särskild utredare skulle analysera behovet av nya ekonomiska styrmedel på kemikalieområdet. Den rödgröna regeringen arbetade sedermera vidare med frågan, och i mars 2015

presenterades en SOU som föreslog en punktskatt på vissa konsumentvaror. En lång rad remissinstanser avstyrkte förslaget och menade att det skulle bli kostsamt samt innebära en ökad administrativ börda för såväl företag som myndigheter.

Den 1 juli 2017 infördes en skatt på elektronikprodukter under namnet kemikalieskatt. Skatten 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 något incitament att använda bättre alternativ.

Den faktiska målbilden, att minska exponeringen av vissa kemikalier, blir i bästa fall marginell. I stället innebär kemikalieskatten 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 – helt i enlighet med lagen – kringgår skatten.

När kemikalieskatten infördes var Sverigedemokraterna ensamt parti om att avstyrka införandet. Vi påtalade då i en motion till riksdagen att lagstiftningen innebär att Sverige går miste om arbetstillfällen, arbetsgivaravgifter, inkomstskatt, moms och bolagsskatt, vilket enligt allt sunt förnuft kommer att göra Sverige fattigare. Regeringen tror sig kunna få in ca 2 miljarder kronor per år på denna skatt, men det måste ses som en mycket kortsiktig vinst med tanke på de mycket starka incitamenten att kringgå skatten genom att flytta ut verksamhet från Sverige.

Med nästan kirurgisk precision har nu detta inträffat. Införandet av skatten har enligt en rapport från HUI Research lett till högre priser i Sverige än i andra länder. HUI Research pekar på att 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 en miljard mindre enligt HUI Researchs rapport, samtidigt som den leder till lägre marginaler för svenska företag och förlorade arbetstillfällen i branschen.

Sverigedemokraterna menar att denna skatt aldrig borde ha instiftats 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 i stället 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.

## **17. Alkohol, punkt 10 (M)**

av Niklas Wykman (M), Boriana Åberg (M), Kjell Jansson (M) och Sofia Westergren (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2018/19:2872 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2 och  
avslår motionerna  
2018/19:1230 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) och  
2018/19:1795 av Kristina Nilsson (S).

### *Ställningstagande*

Den avgående regeringen höjde skatterna på jobb och tillväxt med mångmiljardbelopp. Det skadade tillväxten och möjligheterna för jobb att växa fram. Bland skattehöjningarna fanns alkoholskatten.

Beteenden och konsumtion påverkas av skatter. Det är också ett av skälen till att punktskatter finns på vissa typer av varor. Alkoholhaltiga drycker är en av dessa varor.

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. alkoholbussarna. Och alkoholbussarna är vanligt förekommande.

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

## **18. Flygets beskattning, punkt 11 (M, KD, L)**

av Niklas Wykman (M), Boriana Åberg (M), Hampus Hagman (KD), Kjell Jansson (M), Sofia Westergren (M) och Emma Carlsson Löfdahl (L).

### *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 motionerna

2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23,

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67,

2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 110 och

2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 17 och avslår motionerna

2018/19:804 av Edward Riedl (M),

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

2018/19:1397 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Som en följd av Chicagokonventionen (Convention on International Civil Aviation) från 1944 tillåts ingen beskattning av flygbränsle. Det saknas i dag 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, kallat CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Systemet baseras på målsättningen att nå en koldioxidneutral tillväxt från 2020. Alla utsläpp över den nivån ska man kompensera för. Även om vi välkomnar initiativet från branschen, menar vi att det mest effektiva vore att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet. Sverige bör ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i nuläget sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

Även om nuvarande internationella regelverk hindrar en global skatt på flygets utsläpp lägger det inte hinder i vägen för att EU eller EU:s medlemsländer inför en bränslebaserad flygskatt för resor inom och mellan unionens länder som tar sikte flygets faktiska utsläpp. Sverige bör driva på för att en sådan utsläppsskatt kommer på plats.

### **19. Flygets beskattning, punkt 11 (SD)**

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (SD).

### *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

2018/19:1118 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

avslår motionerna

2018/19:804 av Edward Riedl (M),



2018/19:1397 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 3,  
2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L) yrkande 23,  
2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 67,  
2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L) yrkande 110 och  
2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 17.

### *Ställningstagande*

Flyget har, liksom alla andra trafikslag, en viss miljöpåverkan och vi har som mål att minska denna.

Vi ser därmed positivt på satsningar på t.ex. förnybara flygbränslen och andra miljövänligare tekniker inom flygindustrin. Inrikesflyget i Sverige står för ca 4 procent av de totala nationella utsläppen av koldioxid samtidigt som hela transportsektorn står för 38 procent. Samtidigt är flyget inte helt utbytbar, vilket innebär att människor fortfarande kommer att flyga i en liknande omfattning men till en högre kostnad med flygskatt.

Den nu införda flygskatten syftar till att reducera utsläpp av växthusgaser och verka för en minskning av flygresandet i en regional, europeisk och global kontext. Vid resor från en svensk flygplats är skatten 60, 250 eller 400 kronor beroende på destination. Den statsfinansiella nettoeffekten förväntas därmed bli omfattande beroende på vidden av kompensationen för särskilt drabbade flygplatser. Även efter att flygskatten har införts beräknas antalet flygresenärer öka, även om ökningen dämpas relativt. Av de resor som uteblir kommer en del att byta transportslag. Syftet med flygskatten, att minska utsläppen av växthusgaser, blir därmed mindre tydligt. Den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är därmed mycket liten ur ett globalt perspektiv samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska. Nyttan med flygskatten står därmed inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Studier visar att skatten skulle minska de svenska utsläppen med 0,2 procent, samtidigt som BNP skulle minska med 1,5 till 5,4 miljarder kronor första året.

Vi menar att detta 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. Vi säger därför nej till den införda flygskatten.

**20. Skatt på avfall, punkt 14 (M)**

av Niklas Wykman (M), Boriana Åberg (M), Kjell Jansson (M) och Sofia Westergren (M).

*Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2018/19:2891 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M) yrkande 12.

*Ställningstagande*

Deponiskatten infördes 2000 i syfte att minska mängden avfall som deponeras, till förmån för materialåtervinning. Tillsammans med andra åtgärder, såsom satsningar på återvinning och förbud mot deponering av brännbart och organiskt avfall betyder detta att Sverige har blivit världsledande på avfallsfrågor. Deponiskattens nuvarande utformning försvårar dock återvinning av viktiga resurser ur stora avfallsflöden. För att t.ex. öka utvinningen av fosfor ur avloppsslam eller värdefulla material ur gamla deponier 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. ökad resurshushållning samt främjande av flera miljö kvalitetsmål. Regeringen bör därför göra en översyn av deponiskatten så att dess utformning främjar omställningen till en cirkulär ekonomi.

**21. Handelsgödsel, punkt 16 (SD)**

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (SD).

*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 2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Sverige har kanske världens mest djur- och miljövänliga jordbruk, en tradition som vi i Sverigedemokraterna i princip vill bevara. Den nuvarande trenden medför emellertid en ständigt minskande svensk jordbruksproduktion, vilket per automatik innebär ökad import av livsmedel från länder med lägre ambitioner på miljö- och jordbruksområdet. En förutsättning för ett varierande kulturlandskap och mycket av vår biologiska mångfald är ett livskraftigt svenskt jordbruk. Öppna och levande landskap kan inte lagstiftas fram, det finns bara om det är lönsamt att bedriva jordbruk och hålla djur.

Vi i Sverigedemokraterna motsätter oss regeringens nuvarande landsbygdsfientliga politik och är starkt kritiska till fortsatt höjda skatter på bensin och diesel. Därtill motsätter vi oss med kraft införande av en ny skatt på handelsgödsel.

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 odlingen bedrivs ekologiskt eller inte. Sverigedemokraterna motsätter sig därför att en skatt på handelsgödsel återinförs.

## **22. Avloppsskatt, punkt 17 (KD)**

av Hampus Hagman (KD).

### *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  
2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 39.

### *Ställningstagande*

År 2013 föreslog Havs- och vattenmyndigheten (HaV) införandet av en avloppsskatt för enskilda avlopp, som skulle uppgå till 3 000–10 000 kronor per år för fastigheter med ej åtgärdade enskilda avlopp. HaV bedömer fortfarande 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.

Kristdemokraterna tillbakavisar förslaget om en avloppsskatt. Det bör däremot vara krav på att uppgradera ej godkända enskilda avlopp när ett hus ska renoveras eller säljas.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

*2018/19:91 av Angelica Lundberg (SD):*

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

*2018/19:168 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.

*2018/19:235 av Larry Söder (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och föreslå förändringar av kemikalieskatten som innebär att konkurrensnackdelen för svenska företag försvinner, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:392 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):*

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner, landsting och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:451 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.

*2018/19:608 av Ann-Britt Åsebol och Elisabeth Björnsdotter Rahm (båda M):*

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

*2018/19:631 av Dennis Dioukarev (SD):*

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

*2018/19:724 av Michael Rubbestad (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka påminnelseavgiften för obetald trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tilläggsavgift endast bör tas ut i de fall påminnelseavgift inte har betalats av fordonsägaren och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:772 av Betty Malmberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga om dieselskatten inom lantbruk bör sänkas och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:773 av Betty Malmberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att slopa överindexeringen av skatt på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:799 av Sten Bergheden (M):*

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

*2018/19:800 av Edward Riedl (M):*

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

*2018/19:801 av Sten Bergheden (M):*

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

*2018/19:802 av Sten Bergheden (M):*

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

*2018/19:804 av Edward Riedl (M):*

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

*2018/19:805 av Edward Riedl (M):*

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

*2018/19:812 av Sten Bergheden (M):*

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

*2018/19:813 av Sten Bergheden (M):*

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

*2018/19:944 av Hampus Hagman (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda frågan om tilläggsavgift för den som begår enskilda fel med trängselskattebetalning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:979 av Hans Eklind (KD):*

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

*2018/19:1118 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.

*2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stoppa en skatt på distans och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1223 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.

*2018/19:1230 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M):*

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

*2018/19:1281 av Mats Nordberg m.fl. (SD):*

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

*2018/19:1287 av Staffan Eklöf m.fl. (SD):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på handelsgödsel inte bör införas och tillkännager detta för regeringen.
11. 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.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en skatt på vägslitage inte bör införas och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1288 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.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på bekämpningsmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1397 av Lorentz Tovatt m.fl. (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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:1469 av Ola Johansson (C):*

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

*2018/19:1510 av Viktor Wärnick (M):*

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

*2018/19:1600 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.

*2018/19:1634 av John Weinerhall (M):*

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

*2018/19:1636 av John Weinerhall (M):*

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

*2018/19:1795 av Kristina Nilsson (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en indexerings av alkoholskatten och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1873 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.

*2018/19:1874 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att på försök införa lägre bränsleskatt i glesbygden och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:1887 av Erik Ottoson (M):*

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



*2018/19:1930 av Pål Jonson (M):*

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

*2018/19:1938 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.

*2018/19:2007 av Erik Bengtzboe (M):*

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

*2018/19:2040 av Jan Björklund m.fl. (L):*

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en EU-gemensam koldioxidskatt och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en europeisk skatt på flygutsläpp och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2070 av Cecilie Tenfjord Toftby (M):*

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

*2018/19:2083 av Teres Lindberg (S):*

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

*2018/19:2133 av Monica Haider och ClasGöran Carlsson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett minimibelopp för fakturering av skattepliktiga passager och vägavgifter och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2151 av Betty Malmberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kilometerskatt, även kallat vägslitageavgift, och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2233 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.

*2018/19:2255 av Jan Björklund m.fl. (L):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bryta beroendet av fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2277 av Jörgen Warborn (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.

*2018/19:2299 av Maria Gardfjell m.fl. (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en statlig utredning bör tillsättas för att ta fram ett förslag på antibiotikaskatt för att främja minimal antibiotikaanvändning i djuruppfödningen inom EU och globalt och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2332 av Jonas Eriksson m.fl. (MP):*

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

*2018/19:2377 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):*

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

*2018/19:2426 av Kristina Yngwe m.fl. (C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöskadliga subventioner bör fasas ut och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i EU ska verka för att biodrivmedel fortsatt ska kunna skattebefrias och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för tunga fordon kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för den som bor i lägenhet att vara andelsägare i en mikroproduktionsanläggning och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
36. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:2471 av Andreas Carlson (KD):*

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

*2018/19:2579 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda 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.

*2018/19:2726 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utfasning av subventioner av fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utveckla ett gemensamt system för bonus–malus inom EU med miljöklasserna A–G och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en avloppsskatt inte ska införas och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2732 av Maria Ferm m.fl. (MP):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en differentierad avståndsbaserad vägsplitageavgift och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av skattesystemet inom livsmedelskedjan i syfte att minska matens negativa klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):*

67. 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.

*2018/19:2736 av Magnus Oscarsson m.fl. (KD):*

66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt dieselskatt inom jordbruket och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2819 av Tobias Billström m.fl. (M, C, KD, L):*

102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur nuvarande bonus–malussystem kan utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av hur och om skatten på all elektrifierad kollektivtrafik, tunga fordon samt miljölastbilar skulle kunna sänkas och tillkännager detta för regeringen.
104. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om nedsättningen av energiskatten på el bör gälla även för mindre fartyg och tillkännager detta för regeringen.
110. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör driva på internationellt för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för en beskattning av flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2820 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):*

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

*2018/19:2853 av Martin Ådahl m.fl. (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att för att underlätta möjligheterna att nå klimatmålen ändra i lagen om trängselskatt för att möjliggöra för differentiering av trängselavgifter med avseende på fordonets klimatpåverkande och hälsovådliga utsläpp, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2018/19:2872 av Cecilia Widegren m.fl. (M):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol

är samt i vilken mån den påverkas av skattenivåer och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2891 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M):*

12. 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.

*2018/19:2895 av Maria Malmer Stenergard m.fl. (M):*

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av bonus–malus-systemet i syfte att göra det teknik- och kostnadsneutralt, samt miljömässigt mer träffsäkert, och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta en aktiv roll för att driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen, i syfte att sluta en global överenskommelse om en nationell minimiskatt på flygbränsle, och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att inkludera batteridrivna fartyg och elhybrider i nedsättningen av energiskatt och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2901 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus–malus-systemet i syfte att göra det teknik- och kostnadsneutralt samt miljömässigt mer träffsäkert och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:2940 av Rebecka Le Moine (MP):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidskatten kontinuerligt bör höjas, i den takt som krävs för att Sverige ska ta sitt globala klimatansvar, och att en del av skatteintäkterna jämnt fördelade bör gå tillbaka till alla invånare i vårt land medan resten bör gå till klimatinvesteringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.