



## Motioner om energibeskattnig m.m.

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet dels ett sjuttioal motioner från den allmänna motionstiden 2004, i vilka tas upp olika punktskattefrågor, dels en motion som väckts med anledning av stormkatastrofen i södra Sverige med förslag angående skatterna på diesel och el.

I ett inledande avsnitt om allmänna energibeskattningsfrågor behandlas yrkanden om den gröna skatteväxlingen bl.a. de nyligen genomförda höjningarna av energi- och drivmedelsskatterna, reformeringen av energibeskattningen, effektskatten på kärnkraftsel, skatt på flygbränsle respektive landningsskatt på inrikes flyg, hotell- och restaurangnäringens energiskatter, kompensation för energiskattehöjningar till frivilligorganisationer och samfund, miljöbonus för el producerad i vindkraftverk, införseln och beskattningen av röd finsk olja, EU-arbetet såvitt avser bl.a. frågan om en gemensam miniminivå för koldioxidskatt och beslutsordningen för miljöskatter, andra internationella aspekter på energibeskattningen bl.a. frågan om att belägga dansk kolkraftsproducerad el med miljöavgift vid import till Sverige, frågan om att slopa styrmedel för koldioxid för anläggningar som inte ingår i handelssystemet för utsläppsrätter samt slutligen frågan om en reducerad elskatt i de stormdrabbade områdena i södra Sverige. I de följande avsnitten behandlas jordbrukets miljö- och energiskatter, vägtrafikbeskattnig (vägavgifter, drivmedels- och fordonsskatt, alternativa drivmedel), avfallsskatt, naturgrusskatt, spelskatt, båtskatt och slutligen skatt på djurförsök.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden. Till betänkandet fogas tretton reservationer (m, fp, kd, c) och fyra särskilda yttranden (m, c).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Utskottets överväganden.....	6
Energibesättning, allmänt.....	6
Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning.....	18
Vätrafikbesättning.....	22
Vägavgifter.....	23
Drivmedels- och fordonsskatt.....	25
Alternativa drivmedel.....	29
Skatt på avfall.....	31
Skatt på naturgrus.....	32
Skatt på spel.....	33
Skatt på fritidsbåtar.....	34
Skatt på djurförsök.....	35
Reservationer.....	36
1. Energibesättning, allmänt, punkt 1 (m).....	36
2. Energibesättning, allmänt, punkt 1 (fp).....	37
3. Energibesättning, allmänt, punkt 1 (kd).....	38
4. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning, punkt 2 (m).....	40
5. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning, punkt 2 (fp).....	40
6. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning, punkt 2 (kd).....	41
7. Vägavgifter, punkt 3 (kd).....	42
8. Drivmedels- och fordonsskatt, punkt 4 (m).....	43
9. Drivmedels- och fordonsskatt, punkt 4 (kd).....	43
10. Alternativa drivmedel, punkt 5 (kd).....	45
11. Alternativa drivmedel, punkt 5 (c).....	45
12. Skatt på avfall, punkt 6 (fp).....	46
13. Skatt på naturgrus, punkt 7 (m).....	46
Särskilda yttranden.....	48
1. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning, punkt 2 (c).....	48
2. Vägavgifter, punkt 3 (m, c).....	48
3. Drivmedels- och fordonsskatt, punkt 4 (c).....	48
4. Skatt på avfall, punkt 6 (c).....	49
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	50
Motion väckt med anledning av händelse av större vikt.....	50
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....	50

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Energibesättning, allmänt

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Sk262, 2004/05:Sk268, 2004/05:Sk284, 2004/05:Sk354, 2004/05:Sk405 yrkandena 3 och 4, 2004/05:Sk424, 2004/05:Sk428, 2004/05:Sk453 yrkande 12, 2004/05:Sk461, 2004/05:U311 yrkande 18, 2004/05:MJ6 yrkande 20, 2004/05: MJ369 yrkande 5, 2004/05: MJ498 yrkande 10, 2004/05: N276 yrkande 2, 2004/05: N307 yrkande 8, 2004/05: N348 yrkande 3, 2004/05: N397 yrkande 1, 2004/05: N405 yrkandena 4–7, 2004/05: N410 yrkandena 4–6, 14, 15, 20 och 21 samt 2004/05: N415 yrkande 2.

*Reservation 1 (m)*

*Reservation 2 (fp)*

*Reservation 3 (kd)*

## 2. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Sk209, 2004/05:Sk405 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk410, 2004/05:Sk411, 2004/05:Sk412, 2004/05:Sk455 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk485, 2004/05: MJ497 yrkandena 35 och 36 samt 2004/05: MJ508 yrkande 6.

*Reservation 4 (m)*

*Reservation 5 (fp)*

*Reservation 6 (kd)*

## 3. Vägavgifter

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Sk415, 2004/05:Sk422, 2004/05:Sk430 yrkandena 2 och 3, 2004/05: T461 yrkande 4, 2004/05: T462 yrkande 6 och 2004/05: MJ441 yrkande 2.

*Reservation 7 (kd)*

## 4. Drivmedels- och fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Sk219, 2004/05:Sk230, 2004/05:Sk235, 2004/05:Sk256, 2004/05:Sk266, 2004/05:Sk273, 2004/05:Sk280, 2004/05:Sk285, 2004/05:Sk311, 2004/05:Sk342 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk350, 2004/05:Sk352, 2004/05:Sk358 yrkandena 1–3, 2004/05:Sk360, 2004/05:Sk372, 2004/05:Sk385, 2004/05:Sk414, 2004/05:Sk430 yrkande 1, 2004/05:Sk449 yrkande 2, 2004/05:Sk475, 2004/05: T290 yrkande 2, 2004/05: T398 yrkande 25,

2004/05:T461 yrkande 5, 2004/05:T463 yrkande 6, 2004/05:MJ6 yrkande 16, 2004/05:N307 yrkande 5, 2004/05:N346 yrkande 7 och 2004/05:N396 yrkande 3.

*Reservation 8 (m)*

*Reservation 9 (kd)*

#### **5. Alternativa drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Sk381 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk413, 2004/05:MJ370 yrkande 5 och 2004/05:MJ498 yrkande 14.

*Reservation 10 (kd)*

*Reservation 11 (c)*

#### **6. Skatt på avfall**

Riksdagen avslår motion 2004/05:MJ369 yrkandena 36 och 37.

*Reservation 12 (fp)*

#### **7. Skatt på naturgrus**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:Sk218 och 2004/05:Sk314.

*Reservation 13 (m)*

#### **8. Skatt på spel**

Riksdagen avslår motion 2004/05:Sk359.

#### **9. Skatt på fritidsbåtar**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T262 yrkande 2 och 2004/05:T263 yrkande 2.

#### **10. Skatt på djurförsök**

Riksdagen avslår motion 2004/05:Sk305.

Stockholm den 8 mars 2005

På skatteutskottets vägnar

*Susanne Eberstein*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Susanne Eberstein (s), Anna Grönlund Krantz (fp), Ulla Wester (s), Lennart Hedquist (m), Per Erik Granström (s), Per-Olof Svensson (s), Marie Engström (v), Lennart Axelson (s), Ulf Sjösten (m), Mats Berglind (s), Jörgen Johansson (c), Stefan Hagfeldt (m), Britta Rådström (s), Anne-Marie Ekström (fp), Lars Gustafsson (kd) och Christina Axelsson (s).

## Redogörelse för ärendet

Riksdagen har under höstens behandling av statsbudgeten för år 2005 ställt sig bakom regeringens förslag i budgetpropositionen på punktskatteområdet. Riksdagen beslutade bl.a. om en grön skatteväxling där tyngdpunkten lades på höjda skatter för transportsektorn i utbyte mot höjda grundavdrag för låg- och medelinkomsttagare. I det sammanhanget avsågs Moderata samlingspartiets, Folkpartiet liberalernas, Kristdemokraternas och Centerpartiets förslag på detta område som lagts fram i partiernas budgetalternativ (bet. 2004/05:FiU1, yttr. 2004/05:SkU1y). I det följande behandlar utskottet dels ett sjuttiotial motioner från den allmänna motionstiden 2004 om skatt på energi, vägtrafik, avfall, naturgrus, spel, fritidsbåtar och djurförsök, vars genomförande inte är kopplat till innevarande budgetår och som därför inte behandlats i anslutning till höstens budgetberedning, dels en motion rörande skatten på dieselbränsle respektive skatten på el som väckts med anledning av stormkatastrofen i södra Sverige.

I ett särskilt betänkande 2004/05:25 om alkohol- och tobaksbeskattnings behandlar utskottet bl.a. övriga återstående motioner från den allmänna motionstiden 2004 på punktskatteområdet.

En förteckning över de motionsyrkanden som behandlas i betänkandet finns i *bilaga*.

# Utskottets överväganden

## Energibeskattnig, allmänt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag bl.a. med avseende på de nyligen vid budgetberedningen genomförda höjningarna av energi- och drivmedelsskatterna, reformeringen av energibeskattnigen, effektskatten på kärnkraftsel, skatt på flygbränsle respektive landnings-skatt på inrikes flyg, hotell- och restaurangnäringens energiskatter, kompensation till frivilligorganisationer och samfund, miljöbonus för el producerad i vindkraftverk, införseln och beskattningen av röd finsk olja, EU-arbetet såvitt avser bl.a. frågan om en gemensam miniminivå för koldioxidskatt och beslutsordningen om miljöskatter, andra internationella aspekter på energibeskattnigen bl.a. frågan om att belägga dansk kolkraftsproducerad el med miljöavgift vid import till Sverige, frågan om slojade dubbla styrmedel för koldioxid för mindre anläggningar som inte ingår i handelssystemet för utsläppsrätter samt slutligen frågan om en reducerad elskatt i de stormdrabbade områdena i södra Sverige.

Jämför reservationerna 1 (m), 2 (fp) och 3 (kd).

### Bakgrund

*Skatteväxlingskommittén* (Fi 1994:04) granskade idén om en grön skatteväxling och redovisade i januari 1997 sina slutsatser i betänkandet (SOU 1997:11) Skatter, miljö och sysselsättning. Kommittén presenterade bl.a. en modell för hur energiskattesystemet kunde reformeras i syfte att göra det mer överskådligt och stabilt samtidigt som miljörelateringen ökade. Finansdepartementets analysarbete beträffande Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell presenterades i december 2000 i promemorian (Ds 2000:73) Utvärdering av Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell.

I budgetpropositionen för 2001 drogs riktlinjerna upp för en stegvis *reformering av energiskattstrukturen* med utgångspunkt i Skatteväxlingskommitténs principskiss (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1). Riksdagen godkände en strategi för en successiv ökad miljörelatering av skattesystemet genom en grön skatteväxling. Det samlade utrymmet för skatteväxling under perioden 2001 till 2010 var 30 miljarder kronor. Genom förslag i de senaste årens budgetpropositioner har hittills en skatteväxling om drygt 13 miljarder kronor genomförts.

Ett system för *elcertifikat för att främja förnybara energikällor* infördes den 1 maj 2003 (bet. 2002/03:NU6). Elanvändarna är skyldiga att köpa elcertifikat i relation till sin förbrukning, och inkomsterna från försälj-

ningen skall täcka merkostnaden för att producera förnybar el. Industrier som behöver mycket el för sin tillverkning skall undantas från kravet att köpa elcertifikat.

Den 1 januari 2005 infördes ett system för *handel med utsläppsrätter* inom EU. Systemet omfattar utsläpp av koldioxid från energiomvandlingssektorn och energiintensiv industri. Utsläppshandeln är ett klimatpolitiskt instrument som skall styra mot minskade utsläpp av koldioxid. De svenska anläggningar som ingår i handelssystemet, med undantag för kondenskraftverk och oljeraffinaderier, betalar i dag koldioxidskatt för sin bränsleförbrukning. Införandet av utsläppshandel innebär därför att två medel används för att styra mot samma mål. Enligt budgetpropositionen för 2005 avser regeringen att återkomma i 2005 års ekonomiska vårproposition med ett samlat ställningstagande till koldioxidskattens framtida utformning. Genom bl.a. regeringens proposition 2004/05:18 (bet. 2004/05: MJU5) genomfördes direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växt-husgaser inom gemenskapen m.m. i den svenska lagstiftningen.

### *EG-direktiv*

I EU finns två direktiv som rör punktskatter på energiprodukter och el. Regler om förfarandet vid beskattningen av de harmoniserade varuslagen finns främst i *circulationsdirektivet* (92/12/EEG). *Energiskattedirektivet* (2003/96/EG) reglerar skattestrukturen och innehåller minimiskattesatser för såväl el som energiprodukter, dvs. mineraloljor, kol och naturgas.

Av energiskattedirektivet följer att alla energiprodukter som används för uppvärmning eller som motorbränsle skall beskattas. För motorbränslen gäller dessutom att alla bränslen, alltså även biobränslen, som används som drivmedel skall beskattas. Beskattningen skall i dessa fall ske i nivå med likvärdiga energiprodukter, vanligen dieselolja eller bensin. Energiskattedirektivet tillämpas inte på energiprodukter som används för andra ändamål än som motorbränslen eller som bränslen för uppvärmning, dubbelanvändning av energiprodukter, el som i huvudsak används för kemisk reduktion och i elektrolytiska och metallurgiska processer samt mineralogiska processer. Medlemsstaterna har således valfrihet att beskatta eller inte beskatta energiprodukter och el som används för dessa ändamål. Vidare gäller att medlemsstaterna inte får beskatta energiprodukter som används för kommersiell flyg- och fartygstrafik. Tillämpningsområdet för skattefriheten för flygbränslen kan dock begränsas till flygfotogen.

Energiskattedirektivet ger medlemsstaterna möjlighet (artikel 15) att bevilja skattebefrielse i en rad olika fall, som t.ex.

- skattepliktiga produkter som används inom pilotprojekt för teknisk utveckling av mer miljövänliga produkter eller för bränslen från förnybara energikällor,
- energiprodukter som används i inlandssjöfart (ej fritidsfartyg) samt el som framställs ombord på sådana fartyg,

- energiprodukter och el som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn eller trådbuss,
- motorbränslen som används för tillverkning, utveckling, testning och underhåll av luftfartyg och fartyg,
- energiprodukter och el som används inom jordbruks-, trädgårds- och skogsbruksnäringarna samt vid fiskodling,
- motorbränslen som används i samband med muddring av farbara vattenvägar och hamnar och
- energiprodukter och el som används för framställning av el samt i kraftvärmeverk.

Regler om skattefrihet för energiprodukter och el som används i en verksamhet som framställer energiprodukter (främst raffinaderier och petrokemisk verksamhet) finns i artikel 21.3 i direktivet.

Medlemsstaterna kan vidare hos rådet begära tillåtelse att tillämpa ytterligare undantag i form av skattebefrielse eller skattenedsättning enligt ett särskilt förfarande som fastställts i artikel 19 i direktivet.

Energiskattedirektivet trädde i kraft den 31 oktober 2003, och de nya reglerna började tillämpas den 1 januari 2004. Olika övergångsregler finns dock, som t.ex. att medlemsstater som har svårt att införa de nya minimiskattenivåerna har rätt till en övergångsperiod för att göra detta t.o.m. den 1 januari 2007 (artikel 18.2 i direktivet). Vidare har medlemsstaterna getts möjlighet att t.o.m. den 31 december 2006 fortsätta att tillämpa en rad olika nationella fall av nedsättning av skattenivåerna som tidigare beviljats genom särskilda beslut av rådet. Sverige har sex sådana undantag:

- skattenedsättning på mineraloljor för industriellt bruk och energiintensiva företag,
- skattereduktion för dieselbränsle i enlighet med indelning i miljöklasser,
- differentiering av skatten på blyfri bensin efter miljöklasser,
- skattefrihet på bränsle för privat luftfart,
- skattefrihet på biologiskt framställd metan och andra avfallsgaser samt sänkt skatt på alkylatbensin.

Direktivet ger medlemsstaterna betydande frihet att utforma system för att skattemässigt gynna biodrivmedel inom ramen för EG-fördragets statsstödsregler (artikel 16 i direktivet). Det finns möjlighet att helt eller delvis punktskattebefria produkter som innehåller biobränslen i proportion till andelen biobränsle i den slutliga produkten, förutsatt att överkompensation inte sker med hänsyn till merkostnaden för framställning av biobränslet.

### *Gällande svenska bestämmelser*

Den svenska lagstiftningen om beskattning av el och bränslen finns i *lagen (1994:1776) om skatt på energi*. Bränslen beskattas med energiskatt, koldioxidskatt och svavelskatt enligt skattesatser fastställda för varje energislag.

El beskattas med energiskatt. Energiskatt på el utgår med reducerade belopp i vissa kommuner i Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs och Väster-norrlands län samt i samtliga kommuner i Jämtlands, Västerbottens och



Norrbottnens län. Koldioxidskatten och svavelskatten beräknas utifrån kolinnehållet respektive svavelinnehållet medan energiskatten utgår med bestämda belopp per vikt eller volym. Den allmänna principen är att skatt tas ut om bränslet används till uppvärmning eller motordrift. Energiskatt och koldioxidskatt tas även ut på icke fossila bränslen som används som drivmedel. Skattenivån varierar såväl mellan som inom olika sektorer i samhället.

Näringslivets skattebas delas för närvarande upp i tre sektorer, nämligen en *industrisektor* (jordbruk, skogsbruk, vattenbruk, växthusnäring, gruvindustri och mineralutvinning samt tillverkningsindustrin), en *energisektor* (el-, gas-, värme- och vattenförsörjning) och en *övrige sektor* (byggverksamhet, offentlig verksamhet, transporter och övriga tjänster).

I förhållande till övrige sektorn tillämpas en reducerad skattenivå för energi som förbrukas för uppvärmning och drift av stationära motorer inom tillverkningsindustrin samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna. För tillverkningsindustrin (inklusive gruvindustrin och mineralutvinningen) omfattar nedsättningsreglerna den energi som förbrukas vid själva tillverkningsprocessen i industriell verksamhet. För övrig förbrukning inom tillverkningsindustrin gäller samma beskattning som för övrige sektorn. I huvudsak gäller följande nedsättningar:

- Generell nedsättning för industrisektorn (den s.k. industriskattesatsen): för bränslen som används för annat ändamål än drift av motordrivna fordon betalas ingen energiskatt och endast 21 % av koldioxidskatten.

Den nollskattesats som gällt på el som förbrukas inom tillverkningsindustrin samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna slopades den 1 juli 2004 och ersattes av en skattesats på 0,5 öre per kWh, motsvarande energiskattedirektivets miniminivå (bet. 2003/04:FiU1). Vid samma tidpunkt infördes i enlighet med energiskattedirektivet en skattebefrielse på el som används för kemisk reduktion och elektrolytiska processer samt el som används i metallurgiska processer och vid tillverkning av mineraliska produkter (bet. 2004/05:SkU36). Energiintensiva företag som använder elektrisk kraft i tillverkningsprocessen har sedan den 1 januari 2005 möjlighet att delta i femåriga program för energieffektivisering i utbyte mot skattebefrielse på el.

- 0,8-procentsregeln gäller för hela industrisektorn: nedsättning ges för den del av koldioxidskatten som överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet. För den överskjutande delen betalas 24 % i skatt.
- 1,2-procentsregeln gäller för vissa industrier: vid tillverkning av produkter av andra mineraliska ämnen än metaller (t.ex. cement, kalk, sten och glas) medges ytterligare nedsättning för skatt på kol och naturgas. Dessa företag betalar ingen koldioxidskatt för den del av skatten som överstiger 1,2 % av försäljningsvärdet.

För energiomvandlingssektorn gäller att bränslen som används för elproduktion är skattebefriade. Skatten tas i stället ut i konsumtionsledet genom energiskatt på el. Full energi- och koldioxidskatt betalas för bränslen som

används för värmeproduktion i värmeverk. Kraftvärmeverkens produktion underlättas genom att de får tillämpa industrins avdragsregler vid värmeproduktion. Industriellt mottryck, dvs. industrins kraftvärmeproduktion, omfattas av industriskattesatsen och ingen energiskatt men 21 % koldioxidskatt betalas för insatsbränslen.

Övrigsektorn belastas slutligen, liksom hushållssektorn, av full skatt.

*Skatt på termisk effekt i kärnkraftverk* (effektskatt) tas ut månadsvis med 5 514 kr per MW – motsvarande ca 181 kr per MW och dygn – av kärnkraftsreaktors högsta tillåtna termiska effekt. Om en reaktor har varit ur drift under en sammanhängande period av mer än 90 kalenderdygn, får för varje dygn utöver de 90 första göras avdrag med 181 kr per MW av den termiska effekten. Skatten ersatte den 1 juli 2000 en tidigare skatt på energi som producerats i kärnkraftverk.

### *Skattenedsättningskommittén*

Skattenedsättningskommittén (Fi 2001:09) tillsattes i april 2001 inför arbetet med att förverkliga strategin för fortsatt grön skatteväxling med uppgift att utreda utformningen av reglerna för nedsättning av skatt på energi som förbrukas för uppvärmning och drift av stationära motorer inom sektorer som är utsatta för internationell konkurrens (dir. 2001:29). I uppdraget ingick att föreslå lämpliga kriterier för vad som bör anses vara konkurrensutsatt verksamhet och analysera i vad mån sådan verksamhet bör motivera energiskattelättnader. I uppdraget ingick också att utreda andra avgränsningar av området för energiskattenedsättning för de konkurrensutsatta sektorerna än vad som gäller i dag. Utredningen skulle även följa utvecklingen inom EU och särskilt beakta EG:s regler om statligt stöd. Utredningen avlämnade i april 2003 betänkandet *Svåra skatter!* (SOU 2003:38). I betänkandet föreslår utredningen bl.a. en ny energibeskattningsmodell som omfattar all näringsverksamhet. Betänkandet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

### *Budgetbeslutet för 2005*

Tyngdpunkten i den gröna skatteväxlingen som regeringen lade fram i budgetpropositionen för 2005 och som antogs av riksdagen under den gångna hösten, lades på höjda skatter för transportsektorn. Åtgärderna redovisas nedan i avsnittet om vägtrafikbeskattningen. Även andra budgetförslag redovisas i förekommande fall nedan under respektive avsnitt.

Riksdagen beslutade i övrigt om en höjning av elskatten med 1,2 öre per kWh för hushåll och servicesektorn. Riksdagen avlog oppositionens (m, fp, kd, c) avslagsyrkanden. Samtliga energi- och koldioxidskattesatser höjdes vidare motsvarande förändringarna i konsumentprisindex. Beräkningsgrunden för nedsättning av koldioxidskatt enligt 0,8-procentsregeln ändrades så att skattebeloppet efter nedsättning i genomsnitt alltid uppfyller energiskattedirektivets minimiskattennivå. Den övergångsvis gällande begränsningsregeln avseende kalk- och cementbranschen m.m. (1,2-procentsre-

geln) förlängdes ytterligare ett år. Den 2004 inledda avtrappningen av avdraget för energiskatt på el som har producerats i vindkraftverk, miljöbonusen, skall fortsätta under 2005. För landbaserad vindkraft sänktes avdraget från 12 till 9 öre per kWh och för havsbaserad vindkraft sänktes avdraget från 17 till 16 öre per kWh. Riksdagen avslag förslag (m) om att bonusen skulle slopas helt.

Riksdagen avslag vidare förslag (m) om att avskaffa befrielsen från koldioxidskatt på torv och förslag (m) om sänkning av skatten på termisk effekt i kärnkraftsreaktorer.

### *Motionerna*

Claes-Göran Brandin och Rolf Lindén (s) vill i motion Sk424 slopa dubbla styrmedel för koldioxid för mindre anläggningar. Motionärerna menar att det för mindre anläggningar förutom koldioxidskatten finns regler i miljöbalken som möjliggör för myndigheterna att meddela förbud mot att använda icke förnybara bränslen.

Krister Hammarbergh (m) föreslår i motion Sk354 en legalisering av införseln av röd finsk olja för eget bruk och att den dubbla punktbeskattningen av oljan avskaffas.

Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) anför i motion Sk405 yrkande 3 att energiskattesystemet måste ses över och göras överskådligt. Inriktningen bör vara att miljöskatter tas ut vid produktionen av energi medan energiskatter tas ut i konsumentledet. Motionärerna anser vidare att de svenska skatterna bör anpassas till det som råder i vår omvärld. Främst bör de skatter som är konkurrensutsatta sänkas (yrkande 4).

Lennart Hedquist m.fl. (m) föreslår i motion Sk453 yrkande 12 att riksdagen skall besluta att övergå från effektskatt till skatt på producerad energi i kärnkraft.

Lars Lindblad m.fl. (m) anför i motion N348 yrkande 3 att effektskatten på kärnkraft innebär ett hot mot långsiktiga investeringar i dessa reaktorer och därför bör avskaffas helt.

Anne-Marie Pålsson m.fl. (m) framhåller i motion N397 yrkande 1 att Moderaterna motsätter sig regeringens förslag i budgeten om höjda energi- och drivmedelsskatter eftersom de missgynnar företagsamheten.

Samma motionär anför i motion N405 yrkande 4 att energibeskattningen behöver göras om i grunden. I motionen sägs att syftet med olika skatter på energiområdet behöver renodlas genom att skatter som syftar till att generera intäkter tas ut i konsumentledet medan miljöskatter tas ut i producentledet (yrkande 5). Enligt motionen behövs vidare en harmonisering av energiskatter och miljöavgifter i Norden eftersom skillnader i skatter leder till snedvridningseffekter och att produktionsresurser inte används optimalt (yrkande 6). I motionen anføres slutligen att den särskilda effektskatten på kärnkraftsel är skadlig och successivt bör reduceras (yrkande 7).

Anna Grönlund Krantz (fp) föreslår i motion Sk268 att dubbelbeskattningen på lågbeskattad finsk olja skall upphävas och införseln för eget bruk göras legal.

Axel Darvik och Nyamko Sabuni (fp) vill enligt motion N415 yrkande 2 avveckla effektskatten på kärnkraft.

Folkpartiet anför i motion MJ369 yrkande 5 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) att hindren mot en rationell klimatpolitik skall rivas genom att EU ges ökad makt över den nationella klimatpolitiken. En europeisk miniminivå för koldioxidavgift kan vara ett första steg.

Chatrine Pålsson m.fl. (kd) vill enligt motion Sk284 att effektskatten avvecklas.

Mikael Oscarsson (kd) framhåller i motion Sk428 att frivilligorganisationer och samfund behöver kompenseras för de senaste årens energiskattehöjningar på el.

Rosita Runegrund m.fl. (kd) föreslår i motion U311 yrkande 18 att regeringen i EU bör verka för att en obligatorisk koldioxidskatt på flygbränsle införs på global nivå.

Maria Larsson m.fl. (kd) anför i motion N410 att effektskatten är konkurrensnedvridande och bör avvecklas (yrkande 4). Förhandlingar bör, enligt motionen, upptas med Danmark och andra exportländer så att kol-kraftsproducerad el vid import till Sverige kan beläggas med miljöavgift (yrkande 5). Utredningen om energiskatter bör arbeta med inriktning på ett uthålligt skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och hög elproduktion premieras, framhåller motionärerna (yrkande 6). EU bör vidare bli mer handlingskraftigt på miljöområdet. Ett viktigt steg vore om beslut kan fattas med kvalificerad majoritet (yrkande 14). Genom ett fåtal länders blockering har det, enligt motionen, varit omöjligt att driva igenom t.ex. gemensam miniminivå för koldioxidavgifter (yrkande 15). Motionärerna anför vidare att en utredning bör se över sätt att slopa gränsen för när elproducerande vindkraftverk får s.k. miljöbonus (yrkande 20). Enligt nuvarande regler är gränsen 20 000 fulleffektimmår. Slutligen föreslås en slopad eller kraftig höjning av den övre gränsen för när producenter kan konsumera egenproducerad vindkraftel utan elskatt (yrkande 21).

Kristdemokraterna framhåller i motion MJ498 yrkande 10 av Göran Hägglund m.fl. (kd) att Sverige i EU bör verka för att skattesystem och statliga subventioner verkar i riktning mot effektiv energianvändning och för stopp för subventioner av fossila bränslen. Kristdemokraterna föreslår vidare i motion MJ6 yrkande 20 att en reducerad elskatt bör utgå under 5–10 år i de hårt stormdrabbade områdena i västra och östra Sverige. Åtgärden kan snabba på förnyelsen av elnätet och hålla elpriset oförändrat för elkunderna trots de investeringar som krävs.

Yvonne Andersson och Anna Lindgren (m, kd) anser i motion N276 yrkande 2 att det behövs en översyn av effektskatten på kärnkraft för att fastställa hur den kan avvecklas.

Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (c) vill enligt motion Sk262 ge svensk hotell- och restaurangnäring samma villkor som tillverkningsindustrin i energibeskattningen.

Yvonne Ruwaida m.fl. (mp) begär enligt motion Sk461 en utredning om att införa en landningsskatt på inrikes flygtrafik under 50 mil som svarar mot dess klimatpåverkan.

Miljöpartiet, slutligen, föreslår i motion N307 yrkande 8 av Peter Eriksson m.fl. (mp) att skatten på kärnkraft bör höjas.

### *Utskottets ställningstagande*

Riksdagen har i samband med den gångna höstens budgetbehandling godtagit en skatteväxling som för 2005 omfattar 3,4 miljarder kronor. Tyngdpunkten för 2005 ligger på höjda skatter för transportsektorn. Det övergripande syftet med skatteväxlingen är att bidra till att de av riksdagen fastställda miljömålen nås vilket förutsätter att åtgärder riktas mot flera sektorer. Transportsektorn beräknas svara för större delen av utsläppsökningarna under de kommande åren.

Det pågår för närvarande ett arbete inom Regeringskansliet som syftar till en reformering av energiskattesystemet. Arbetet bedrivs i en arbetsgrupp inom Finansdepartementet. Regeringen följer även utvecklingen av alternativa styrmedel på energiområdet. Införandet av alternativa styrmedel fordrar samordning med energibeskattningen. Riksdagen införde ett system för handel med elcertifikat den 1 maj 2003 (bet. 2002/03:NU6). Riksdagen införde vidare den 1 januari 2005 ett program för energieffektivisering (2004/05:NU7). Programmet omfattar energiintensiva industriföretag som använder el i tillverkningsprocessen. Ett deltagande i programmet innebär att företaget åtar sig att genomföra åtgärder som leder till en effektivare elanvändning i utbyte mot att de medges befrielse från energiskatten på el. Ett system för handel med utsläppsrätter infördes i EU den 1 januari 2005. Systemet omfattar utsläpp av koldioxid från förbränningsanläggningar inom industri, kraft- och värmeverk och anläggningar som producerar och bearbetar järn, stål, glas, glasfiber, cement och keramik, papper och pappersmassa samt oljeraffinaderier. Riksdagen har nyligen antagit den nödvändiga lagstiftningen för att genomföra handelssystemet i svensk lagstiftning (bet. 2003/04:MJU19 och bet. 2004/05:MJU5). Den arbetsgrupp som inom Finansdepartementet arbetar med en reformering av energiskattesystemet skall även se över möjligheterna att justera koldioxidskatten så att kostnaderna för utsläppsrätterna beaktats. Regeringen har aviserat sin avsikt att komma med ett samlat ställningstagande till koldioxidskattens framtida utformning i den handlande sektorn i 2005 års ekonomiska vårproposition.

De motioner som tas upp i avsnittet rör bl.a. de nyligen i samband med budgetbeslutet genomförda höjningarna av energi- och drivmedelsskatterna, reformeringen av energibeskattningen, effektskatten på kärnkraftsel, skatt på flygbränsle respektive landningsskatt på inrikes flyg, hotell- och restaurangnäringens energiskatter, kompensation till frivilligorganisationer

och samfund, miljöbonus på el producerad i vindkraftverk, införseln och beskattningen av röd finsk olja, EU-arbetet såvitt avser bl.a. frågan om en gemensam miniminivå för koldioxidskatt och beslutsordningen om miljöskatter, andra internationella aspekter på energibeskattningen bl.a. frågan om att belägga dansk kolkraftproducerad el med miljöavgift vid import till Sverige, frågan om att slopa styrmedel för koldioxid för anläggningar som inte ingår i handelssystemet för utsläppsrätter samt slutligen frågan om en reducerad elskatt i de stormdrabbade områdena i södra Sverige. Utskottet anser att ifrågakarande motioner i allt väsentligt rör frågor som riksdagen redan tagit ställning till eller som nyligen utretts och som är föremål för utvärdering i Regeringskansliet, och utskottet anser inte att det i något fall finns anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen. Utskottet begränsar sig därför till följande kommentarer.

I motion N397 yrkande 1 framförs invändningar mot *den gröna skatteväxlingen* och de nyligen vid budgetberedningen genomförda höjningarna av energi- och drivmedelsskatterna. Motionärerna anser sammanfattningsvis att skattehöjningarna uppenbart missgynnar företagsamheten i allmänhet. Utskottet anser dock inte att det finns anledning att ompröva nivån på energi- och drivmedelsskatterna eftersom riksdagen nyligen beslutat i frågan.

I motionerna Sk405 yrkandena 3 och 4, N405 yrkandena 4–6 och N410 yrkande 6 lämnas olika förslag för den förestående *reformen av energibeskattningen*. Utskottet noterar att flera av förslagen sammanfaller med den inriktning av energibeskattningen som Skatteväxlingskommittén förordat. Frågan bereds för närvarande i Regeringskansliet och utskottet anser att detta arbete inte bör föregripas.

Flera motioner tar upp *effektsskatten på kärnkraftsel*. Förslagen i motionerna Sk453 yrkande 12, N348 yrkande 3, N405 yrkande 7, N415 yrkande 2, Sk284, N410 yrkande 4, N276 yrkande 2 och N307 yrkande 8 har en varierande inriktning. Förslagen varierar från ett omedelbart slopande av effektsskatten, en successiv reduktion, en omläggning till skatt på producerad energi, en översyn av skatten för att fastställa hur den kan avvecklas och slutligen, till en höjning av effektsskatten. Utskottet har under flera år och senast i samband med höstens budgetbehandling, motsatt sig krav som går ut på en avveckling eller en sänkning av effektsskatten. Utskottet vidhåller detta ställningstagande och finner inte heller anledning att gå in på några av de andra framförda förslagen. När det gäller valet av beskattningsmetod för kärnkraftverk genomfördes en omläggning från en produktionsskatt till nuvarande effektsskatt under år 2000 för att på det sättet minska risken för snedvridningar inom elproduktionen.

Förslag om att regeringen i EU skall verka för en obligatorisk *skatt på flygbränsle* framförs i motion U311 yrkande 18, och i motion Sk461 föreslås en översyn av frågan om en *miljörelaterad landningsskatt på inrikes flygtrafik på sträckor under 50 mil*. Enligt energiskattedirektivet får medlemsstaterna inte beskatta energiprodukter som används för kommersiell

flygtrafik. Skattefriheten får dock begränsas till flygfotogen. Medlemsstaterna får också begränsa skattefriheten till att gälla internationella transporter och transporter mellan gemenskapens medlemsstater. EG-kommissionen anser att en lämplig strategi är att fortsätta diskussionen i frågan med International Civil Aviation Organization (ICAO) och att rådet när beskattning av flygbränsle blir tillåten internationellt skall besluta om undantaget i energiskattedirektivet skall upphävas. Utskottet anser inte att det behövs något uttalande i frågan från riksdagens sida. Luftfartsverket tar sedan 1998 ut landningsavgifter som bl.a. är buller- och avgasrelaterade. Sverige tillämpade tidigare ett system med avgasskatt inom luftfarten som emellertid utvecklades efter att EG-domstolen funnit det oförenligt med det tidigare mineraloljedirektivet. Riksdagen avtog (bet. 1999/2000:FiU1) i samband med budgetbehandlingen för år 2000 förslag om miljöskatt på inrikesflyg. Utskottet är inte berett att tillstyrka att en skatt ånyo införs på den inrikes luftfarten.

Motion Sk262 tar upp tjänstenäringarnas främst *hotell- och restaurangnäringens energiskatter*. Enligt motionen bör villkoren bli desamma som för tillverkningsindustrin. I en annan motion, motion Sk428, föreslås att *frivilligorganisationer och samfund* behöver kompenseras för de senaste årens energiskattehöjningar. Utskottet konstaterar att frågan om industrins skattenedsättning och avgränsningen av det nuvarande området för energiskattenedsättning mot andra sektorer för närvarande bereds i Regeringskansliet med anledning av Skattenedsättningskommitténs betänkande. När det gäller näringslivets energiskatter och energiskattenedsättningar anser utskottet att resultatet av beredningen bör avvaktas. Beträffande övriga skattenedsättningar på energiområdet bör sådana enligt utskottet inte aktualiseras i andra sammanhang än när det gäller konkurrensutsatt verksamhet. Hit hör inte frivilligorganisationer och samfund.

I motion N410 yrkandena 20 och 21 föreslås att en utredning skall se över gränsen för s.k. miljöbonus i samband med beskattningen av *el producerad i vindkraftverk*. Enligt motionen bör vidare den övre gräns för när producenter kan konsumera egenproducerad vindkraft utan elskatt slopas eller höjas kraftigt. Enligt motionen kan exempelvis en lantbrukare inte bygga större vindkraftverk än 50 kW utan att betala energiskatt på den el som han själv förbrukar.

Den s.k. miljöbonusen på vindkraftsel regleras i energiskattelagen. Den som yrkesmässigt levererar vindkraftsel får göra avdrag med 16 öre per kWh för havsbaserad vindkraft och med 9 öre per kWh för landbaserad vindkraft. Avdragsrätten upphör när den sammanlagda elproduktionen i vindkraftverket uppgår till 20 000 kWh. De befintliga stödsystemen för den förnybara elproduktionen löpte ut 2002 eller i anslutning till införandet av elcertifikatsystemet den 1 maj 2003. Det nya stödsystemet innebär en sänkning av befintliga stödnivåer för vindkraft. Bedömningen har varit att vindkraften behöver en övergångsperiod, och en avtrappning av miljöbonusen inleddes fr.o.m. den 1 januari 2004. Samtidigt infördes en produktions-

gräns för skatteavdraget. Utskottet ställde sig så sent som i höstas bakom den påbörjade avtrappningen av vindkraftens miljöbonus. Utskottet vidhöll att de överväganden som låg bakom utfasningen av detta stöd alltså var hållbara. Utskottets ställningstagande är fortfarande giltigt.

Enligt energiskattelagen är all egenproducerad vindkraftsel som förbrukas av producenten befriad från energiskatt oavsett generatorns storlek. Så snart producenten yrkesmässigt börjar sälja el vidare inträder skattskyldighet även för den egenförbrukade elkraften. Utskottet anser inte att reglerna bör ändras.

Motionerna Sk354 och Sk268 gäller *införseln och beskattningen av röd finsk olja*. Motionärerna vill legalisera privatinförseln av oljan och avskaffa den dubbla punktbeskattningen. Sverige har alltsedan EU-inträdet utnyttjat cirkulationsdirektivets möjligheter att på nytt beskatta mineralolja som inköpts beskattad i en annan medlemsstat om oljan transporteras med ovanliga transportsätt av enskilda individer eller för deras räkning. Avsikten är att förhindra att privatpersoner för större mängder med bränsle mellan länderna. Utskottet anser det angeläget att Sverige kan föra en egen politik när det gäller punktbeskattningen av eldningsolja och motsätter sig motionärernas krav på att tillåta privatpersoner att fritt föra in kommersiella kvantiteter eldningsolja i landet.

Utskottet övergår härefter till de motioner som rör EU-samarbetet och frågor om bl.a. en gemensam europeisk miniminivå för koldioxidskatt, att miljöskatter skall kunna beslutas med kvalificerad majoritet i rådet. Dessa frågor tas upp i motionerna MJ369 yrkande 5 respektive N410 yrkandena 14 och 15. I motion MJ498 yrkande 10 anförs att Sverige i EU bör vara pådrivande för att skattesystem och statliga subventioner verkar i riktning mot effektiv energianvändning och stopp för subventioner av fossila bränslen. Som utskottet de senaste åren har redovisat har Sverige i EU aktivt stött arbetet med det nya energiskattedirektiv som antogs den 27 oktober 2003 och som innebär att positiva minimiskattenivåer för el och samtliga energiprodukter, dvs. såväl mineraloljor som kol och naturgas, därigenom gäller fr.o.m. den 1 januari 2004. Direktivet innebär höjda minimiskattesatser på mineraloljor men samtidigt ökad flexibilitet för medlemsstaterna, bl.a. vad gäller möjligheten till differentiering utifrån bränslets miljöegenskaper.

Frågan om utvidgad användning av kvalificerad majoritet i rådet var aktuell vid regeringskonferensen i Nice i december 2000. Konferensen beslöt att enhällighet även i fortsättningen skall gälla alla bestämmelser i fördraget som rör beskattning. Beslutet överensstämmer med den svenska inställningen. Även utskottet anser att den nuvarande ordningen för att fatta beslut i skattefrågor i EU är den som långsiktigt gynnar svenska intressen. Det kan i detta sammanhang framhållas att Amsterdamfördraget innebar att miljöfrågorna fick en ökad tyngd inom EU:s målformuleringar och att formerna för beslut om åtgärder för att uppnå miljömålen ändrades. Europa-



parlamentet har fått en större roll i lagstiftningsarbetet. Fördraget innebar också att området för beslut med kvalificerad majoritet utsträcktes till nya områden.

När det härfter gäller förslaget i motion N410 yrkande 5 *om att belägga dansk kolkraftsproducerad el med miljöavgift vid import till Sverige* är utskottet övertygat om att elproduktion som inte är miljövänlig kommer att bli dyrare och därmed mindre konkurrenskraftig i samband med att staterna skall minska utsläppen av koldioxid för att säkerställa åtagandena under Kyotoprotokollet. Danmark skall inom ramen för EU:s interna fördelning minska sina utsläpp av drivhusgaser med 21 % jämfört med 1990 års nivå. Enligt den danska genomförandeplanen kommer danska kolkraftverk att kunna exportera el endast om de köper kvoter som uppväger utsläppen.

Enligt motion Sk424 vill motionärerna *slopa dubbla styrmedel för koldioxid för mindre anläggningar som inte ingår i handelssystemet för utsläppsrätter*. Genom proposition 2003/04:132 Handel med utsläppsrätter 1 ändrades i enlighet med Flex Mex 2-utredningens förslag 16 kap. 2 § miljöbalken så att villkor om begränsning av koldioxidutsläpp inte får beslutas för verksamhet som ingår i handelssystemet. Inte heller villkor om att begränsa använd mängd fossilt bränsle i syfte att begränsa koldioxidutsläppen får meddelas i miljötillstånden för anläggningarna. För anläggningar som inte ingår i handelssystemet innebar propositionen ingen förändring i detta avseende. Utskottet är inte berett att föreslå en ändring av miljöbalkens regler.

När det slutligen gäller förslaget i motion MJ6 yrkande 20 *om en reducerad elskatt i de stormdrabbade områdena i södra Sverige* vill utskottet framhålla att regeringen tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet nyligen presenterat ett brett åtgärdsprogram för att så snart som möjligt få ut det stormfällda virket ur skogen. Bland de aviserade åtgärderna kan, såvitt är av intresse i det här sammanhanget, nämnas en dieselskattenedsättning i Götaland för skogsbrukets arbetsmaskiner.

Utskottet avstyrker med det ovan anförda samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibesättning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag om skattebefrielse för växthusodlingens elanvändning och befrielse från elcertifikatavgift, om gränsdragningen i rättstillämpningen mellan jordbruk och annan verksamhet, om utvidgning av den genomförda sänkningen av dieselskatten på jord- och skogsbrukets arbetsmaskiner till andra dieseldrivna motoraggregat och motorpaket, om vådan för jord- och skogsbruket av att genomföra vissa av Vägtrafikskatteutredningens förslag, om att slopa skatten på handelsgödsel och skatten på bekämpningsmedel, om en miljödifferiering av skatten på bekämpningsmedel, om skattelättnader för jordbruket vid inblandning av förnybara drivmedel och om en harmonisering av skattebelastningen för jordbruket, växthusodlingen och trädgårdsnäringen.

Jämför reservationerna 4 (m), 5 (fp) och 6 (kd) samt särskilt yttrande 1 (c).

### Bakgrund

Sedan den 1 juli 2000 omfattas jordbrukssektorn av samma skattelättnader som tillverkningsindustrin vid förbrukning av el och bränslen. En beskrivning av energibesättningen har lämnats ovan.

Skatterna på bekämpningsmedel och gödselmedel infördes båda 1984. Gödselmedelsskatten är 1:80 kr för varje helt kilo kväve, förutsatt att andelen kväve i medlet är minst 2 %, och 30 kr för varje helt gram kadmium i gödselmedel, till den del kadmiuminnehållet överstiger 5 gram per ton fosfor. Bekämpningsmedelsskatten är 30 kr för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet.

Den s.k. HOBS-utredningen (Fi 2001:12) har utvärderat skatterna på handelsgödsel och bekämpningsmedel. I betänkandet Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel? (SOU 2003:9) föreslår utredningen att skatten på handelsgödsel skall vara kvar och att skattesatserna behålls oförändrade. För att minska riskerna med användningen av bekämpningsmedel föreslås att uttaget av en skatt differentieras efter medlets farlighet för hälsa och miljö. I avvaktan på ett sådant system föreslogs en höjning av skatten med 5 kr till 25 kr. I samband med budgetpropositionen för 2004 beslutade riksdagen att skatten på bekämpningsmedel skulle höjas till 30 kr fr.o.m. den 1 januari 2004.

Riksdagen har efter förslag i budgetpropositionen för 2002 beslutat om en återföring av skatten på bekämpningsmedel och handelsgödsel till jordbruksnäringen (vilken inbegriper växthusnäringen). Uppburen skatt på

bekämpningsmedel och kväve i handelsgödsel återförs till jordbruket via ett särskilt anslag. Huvuddelen av den återförda skatten används till åtgärder för att minska växtnäringens förluster från jordbruket och minska miljörisikerna inom växtskyddsområdet. En mindre del av beloppet återförs kollektivt till jordbruksnäringen för bl.a. informations-, utbildnings-, rådgivnings- och utvecklingsinsatser med syfte att främja hållbara produktionsmetoder. Skatten på bekämpningsmedel återförs kollektivt för forsknings- och utvecklingsinsatser med syfte att främja en hållbar utveckling inom jordbruket och trädgårdsnäringen.

### *Budgetbeslutet för 2005*

Riksdagen beslutade att koldioxidskatten på dieselolja som används i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet för drift av andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar fr.o.m. den 1 januari 2005 sätts ned med 77 % (ca 2 kr per liter från 2005 års nivå). Riksdagen avslag förslag (c) om att dieselskatten skulle sänkas till 1 kr per liter för jord- och skogsbruk och förslag (m, c) om att skatterna på handelsgödsel och bekämpningsmedel skulle slopas (2004/05:SkU1y, FiU1).

### *Motionerna*

Michael Hagberg (s) anför i motion Sk410 att införandet av EU:s miniskatt på el utgör en mycket besvärande kostnadsökning för växthusodlingen som är beroende av belysning för produktionen. Liksom industrin har växthusodlingen tidigare varit befriad från skatt på el. Den gällande skattebefrielsen på el för kemisk reduktion bör även innefatta växthusodlingens el för belysning för fotosyntes.

Samme motionär påtalar i motion Sk411 att elcertifikat och kvotplikt har betydligt ökat kostnaderna för växthusföretagen och försämrat konkurrenssituationen. Regeringen har aviserat en översyn av vilka sektorer av näringslivet och vilka företag som bör komma i fråga för en befrielse från kvotplikt och elcertifikatsavgift.

Michael Hagberg (s) begär slutligen i motion Sk412 ett tillkännagivande om energiskattereduktion för kooperativa producentorganisationer inom jordbruket (fruktodlingen). Det är enligt motionären betydelsefullt med ett förtydligande om att kooperativ jordbruksverksamhet i energiskattesammanhang åtnjuter samma regelverk som enskilda fruktodlingsföretag.

Kenth Högström (s) framhåller i motion Sk485 att den föreslagna sänkningen av dieselskatten på jord- och skogsbrukets maskinpark har inneburit att de dieseldrivna motoraggregat och motorpaket som används vid sidan av den mobila fordonsparken beskattas fullt ut. Motionären ifrågasätter om inte meningen bör vara att likställa alla förekommande dieseldrivna arbetsredskap.

Rolf Gunnarsson (m) anser i motion Sk209 att ett genomförande av vissa förslag från Vägtrafikskatteutredningen kan komma att slå hårt mot jord- och skogsbruken. Det gäller förslagen om höjda drivmedels- och fordons-skatte samt kilometerskatten.

Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) föreslår i motion Sk405 yrkandena 1 och 2 att riksdagen beslutar slopa skatterna på handelsgödsel och bekämpningsmedel.

Anita Brodén m.fl. (fp) anför i motion MJ508 yrkande 6 att koldioxidutsläppen behöver sänkas och jordbruket behöver få bättre konkurrensvillkor genom skattelättnader vid inblandning av förnybara drivmedel.

Dan Kihlström m.fl. (kd) anser i motion Sk455 yrkandena 1 och 2 att det behövs en harmonisering av skattebelastningen för växthus- och trädgårds-näringarna i EU:s medlemsländer. Enligt motionen bör man utnyttja den möjlighet som finns i energiskattedirektivet att sätta ned skatten på växt- husodlingens elanvändning till noll.

Sven Gunnar Persson m.fl. (kd) slutligen, anser i motion MJ497 yrkande 35 att det är angeläget att inom EU kraftfullt driva frågan om harmonise-ring av avgifter och skatter för jordbruket. Enligt motionen bör regeringen vidare återkomma med förslag om en miljödifferntiering av skatten på bekämpningsmedel där det totala skatteuttaget inte höjs (yrkande 36).

### *Utskottets ställningstagande*

När det först gäller skattebefrielsen i samband med kemisk reduktion, som tas upp i motion Sk410, baseras denna skattebefrielse på energiskattedirektivet och infördes i den svenska lagstiftningen den 1 juli 2004 (prop. 2003/04:144, bet. 2003/04:SkU36). Utskottet anser att frågan endast har varit aktuell i samband med industriella processer och att det knappast föresvävat någon, vare sig vid direktivets tillkomst eller i samband med lagstiftningsärendet i riksdagen, att kemisk reduktion skulle omfatta de biologiska processer som äger rum i växter. Utskottet återkommer i det följande till den möjlighet som öppnas genom artikel 15.3 i energiskattedirektivet att sätta ned skatten på el till noll i bl.a. trädgårdsnäringen.

När det gäller motion Sk411 och frågan om att elcertifikat och kvotplikt har ökat kostnaderna för växthusföretagen pågår i Regeringskansliet ett arbete med anledning av en rapport från Energimyndigheten där man försöker klara ut gränsdragningsfrågorna och om och hur reglerna för elcertifikat kan behöva förändras.

Motion Sk412 gäller uppenbarligen tillämpningen och tolkningen av nuvarande bestämmelser för skattenedsättning såvitt gäller gränsdragningen mellan jordbruk och annan verksamhet. Det ankommer på skatteförvaltningen att sköta denna uppgift, och utskottet går inte närmare in på frågan.

Utskottet anser, i enlighet med vad som sägs i motion Sk485, att den av riksdagen nyligen genomförda sänkningen av koldioxidskatten på dieselolja i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet endast omfattar vissa motordrivna fordon. Något annat har inte varit riksdagens avsikt.

De förslag av Vägtrafikskatteutredningen som nämns i motion Sk209, bl.a. frågan om höjda drivmedels- och fordonsskatter samt frågan om kilometerskatt, utvärderas för närvarande i Regeringskansliet, och utskottet finner ingen anledning att föregripa detta arbete. Riksdagen har för övrigt i samband med budgetbeslutet för år 2005 tagit ställning till vissa förändringar av fordons- och drivmedelsskatterna. Riksdagen har nyligen även behandlat skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel, som tas upp i motion Sk405, och i det sammanhanget avvisat förslag om att slopa dessa skatter. En miljödifferiering av skatten på bekämpningsmedel ingick i HOBS-utredningens förslag. Eftersom frågan därmed är aktualiserad i Regeringskansliet anser utskottet att det inte behövs något uttalande från riksdagen med anledning av motion MJ497 i denna del.

Frågan om skattelättnader för jordbruket i samband med inblandning av förnybara drivmedel som berörs i motion MJ508 bör enligt utskottets mening tas upp i ett vidare sammanhang. Det är lämpligt att avvakta regeringens utvärdering av de förslag som lämnats av Utredningen för förnybara fordonsbränslen (M 2003:02).

Utskottet kan i och för sig instämma i det önskvärda i en harmonisering av skattebelastningen för jordbruks, växthus- och trädgårdsnäringarna i EU i enlighet med motionerna Sk455 och MJ497 men ser ingen anledning för riksdagen att uttala sig särskilt i frågan.

När det slutligen gäller förslaget i motion Sk455 om att undanta växthusodlingens elanvändning från elskatt vill utskottet endast anföra följande. Enligt artikel 15 punkt 3 i energiskattedirektivet får medlemsstaterna tillämpa en skattenivå ned till noll för bl.a. el som används inom jordbruk, trädgårdsskötsel eller fiskodling samt inom skogsbruk. Enligt direktivet skall rådet före den 1 januari 2008 undersöka om möjligheten att tillämpa en skattenivå ned till noll skall avskaffas. Frågan om beskattningen av näringslivets elförbrukning behandlades i Skattnedsättningskommitténs betänkande SOU 2003:38 Svåra skatter! Utredningen föreslog en enhetlig skattesats för hela näringslivet. Som framgått ovan ersattes den nollskattesats som gällde tidigare på el som förbrukas inom tillverkningsindustrin samt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna den 1 juli 2004 med en skattesats på 0,5 öre per kWh, motsvarande energiskattedirektivets miniminivå (bet. 2003/04:FiU1). Energiintensiva företag som använder elektrisk kraft i tillverkningsprocessen har sedan den 1 januari 2005 möjlighet att delta i femåriga program för energieffektivisering i utbyte mot skattebefrielse på el. Denna möjlighet är begränsad till industrin. Utskottet är inte berett att förorda att växthusodlingens elanvändning undantas från energiskatt.

Med det anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Vägtrafikbeskattning

### *Vägtrafikskatteutredningen*

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08, dir. 2001:12, dir. 2002:26 och dir. 2004:7) avlämnade i juni 2002 delbetänkandet Vissa vägtrafikskattefrågor (SOU 2002:64). I syfte att förbättra åkerinäringens konkurrenssituation och öka miljöstyrningen för tunga motorfordon, föreslog utredningen en särskild fordonsskatteskala som är differentierad efter de miljöklasser som finns för fordon. Utredningen föreslog vidare bl.a. en höjning av fordonsskatten för bensin- och dieseldrivna lätta lastbilar och bussar för att skatteuttaget skall närma sig nivån för fordonsskatt på personbilar.

Utredningen avlämnade i maj 2004 sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63). Utredningens förslag omfattar framför allt tre större områden. För det första en likformig drivmedelsbeskattning (i ett första steg skall skatten på dieselolja höjas med 50 öre per liter). För det andra en koldioxidrelaterad fordonsskatt för lätta motorfordon, och slutligen en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för tunga motorfordon.

Utredningen lämnar vidare förslag till en modern och förenklad författningsreglering av vägtrafikbeskattningen, bl.a. i form av en ny vägtrafikskattelag.

Utredningen lämnar slutligen vissa överväganden kring beskattningen av dieselolja för arbetsmaskiner och huvuddragen kring utformningen av ett svenskt kilometerskattesystem för tunga lastfordon.

### *Budgetbeslutet för 2005*

Riksdagen (bet. 2004/05:FiU1) ställde sig bakom förslaget att transportsektorn nu skall ingå i den gröna skatteväxlingen. Riksdagen beslutade höja energiskatten på bensin den 1 januari 2005 med 15 öre per liter och på dieselolja med 30 öre per liter, exklusive moms. Härutöver tillkom höjningar på grund av den årliga indexuppräknings av skattesatserna. Dessutom höjdes den särskilda avgiften vid överträdelse av användningsförbudet för märkt olja. Fordonsskatten höjdes den 1 januari 2005 med 23 % för bensindrivna personbilar, med 2 % för dieseldrivna personbilar och med 40 % för lätta bussar och lätta lastbilar.

Regeringen aviserade en miljöinriktad fordonsskatteomläggning för lätta fordon med målet att ett nytt regelverk skall kunna träda i kraft den 1 januari 2006.

Riksdagen avtog oppositionens avslagsyrkanden (m, fp, kd, c) rörande höjda drivmedels- och fordonsskatter.

## Vägavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag i olika riktningar angående ett kilometerskattesystem och om en översyn av det befintliga vägavgiftssystemet med avseende på gasdrivna lastbilar.

Jämför reservation 7 (kd) och särskilt yttrande 2 (m, c).

### *EG-direktiv m.m.*

Bindande minimiskattesatser för motorfordon finns i *direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer*.

Kommissionen har nyligen lämnat förslag till direktiv avseende

- införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullssystem i gemenskapen, KOM (2003) 132 slutlig,
- avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer, KOM (2003) 448 slutlig, eurovinjettdirektivet.

Enligt förslaget skall en obligatorisk infrastrukturavgift tas ut för alla lastbilar eller lastbilskombinationer med en bruttovikt över 3,5 ton när de kör på motorvägar i transeuropeiska vägnätet, TEN-nätet. Enligt förslaget får medlemsstaterna dock ta ut avgift även på riksväg eller huvudväg som går nära motorvägen. Avgiften föreslås kunna differentieras med avseende på fordonstyp (vägslitage, emissioner och olyckor), trängsel samt vägförhållanden. Avgiftsuttaget skall kunna kompenseras genom sänkt fordonsskatt. Kommissionen anser att intäkterna skall återföras till användarna av vägarna i form av bättre underhåll av vägnätet, och framför allt skall avgiftsintäkterna användas för att förverkliga de infrastrukturer som saknas i TEN-nätet.

### *Bakgrund*

Sverige deltar sedan den 1 januari 1998 i vägavgiftssamarbetet *Eurovinjett* tillsammans med Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7). Avgiften tas ut för tunga lastbilar eller lastbilskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton och gäller för en viss tidsperiod. Betald vägavgift ger rätt att trafikera vägarna i anslutna länder. För dessa fordon har fordonsskatten sänkts. Riksdagen beslöt hösten 2000 (bet. 2000/01:SkU11 och 2000/01:SkU13) att vägavgiften i enlighet med rådets direktiv 1999/62/EG skall differentieras efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordon motor uppfyller.

Tyskland har den 31 augusti 2003 upphört med att ta ut vägavgift. Avsikten var att fr.o.m. detta datum i stället ta ut kilometeravgift, men med hänvisning till tekniska problem har man valt att inte uppbära avgiften. En avgift har dock börjat tas ut den 1 januari 2005. Övriga samarbetsländer fortsätter att ta ut vägavgift, med Nederländerna som ansvarigt för den centrala administrationen. För att kompensera effekterna av kilometeravgiften

för åkarna kommer Tyskland att återbetala en del av avgiften mot uppvisande av bevis för att punktskatt på bränsle betalats i Tyskland. Kompensationen betalas ut oavsett nationalitet men omfattar bara fordon på minst 12 ton.

### *Motionerna*

Pär Axel Sahlberg (s) efterfrågar i motion Sk422 vassare åtgärder i trafikpolitiken för att vi skall klara klimatmålen. Sverige bör enligt motionen helst tillsammans med de övriga nordiska länderna införa miljörelaterade kilometeravgifter för vägtransporter.

Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (m) i motion Sk430 yrkande 2 anser att vägtrafikskatteutredningens förslag om kilometerskattesystem bör avvisas eftersom det innebär ökade kostnader för transportsektorn. Motionärerna vill i stället utreda hur ett framtida kilometerskattesystem kan utformas (yrkande 3).

Bengt-Anders Johansson (m) vill enligt motion MJ441 yrkande 2 se över systemet för vägavgifter när det gäller gasdrivna lastbilar. Motionären anser att vägavgiftssystemet missgynnar lastbilar som drivs med biogas eller naturgas. Orsaken är att Sverige inte klassar motorerna i bästa miljöklass trots att de miljömässigt är bättre än dieselmotorerna i bästa miljöklass.

Johnny Gylling m.fl. (kd) föreslår i motion T461 yrkande 4 att trafikbeskattningen inom EU bör harmoniseras med direkt koppling till miljöpåverkan. Enligt motionen bör en gemensam kilometerskatt införas med utrymme för lokala variationer. Samma motionärer redovisar i motion T462 yrkande 6 olika hänsynsfaktorer vid införande av kilometerskatt.

Birgitta Carlsson och Jörgen Johansson (c) föreslår i motion Sk415 att utländska lastbilar skall få betala vägavgift vid transporter inom landet och att avgiften skall kunna tas ut efter antalet körda kilometer eller efter den tid de vistas i landet.

### *Utskottets ställningstagande*

Vägtrafikskatteutredningen har i sitt slutbetänkande Skatt på väg (SOU 2004:63) lämnat vissa överväganden om huvuddragen kring utformningen av ett svenskt kilometerskattesystem för tunga lastfordon. Utredningens förslag utvärderas för närvarande i Regeringskansliet, och utskottet anser att resultatet av detta arbete bör avvaktas.

När det gäller frågan i motion MJ441 om att vägavgiftssystemet missgynnar gasdrivna tunga fordon genom att motorerna inte hänförs till bästa miljöklass, vill utskottet anföra följande. Vägavgiftens storlek är beroende av antalet axlar på fordonet och vilka krav på utsläpp av föroreningar som fordonets motor uppfyller. När avgift betalas per dag är avgiften 72 kr oavsett vilka avgaskrav fordonet uppfyller. Vid andra betalningsintervall kan nämnas att skillnaden i vägavgift för ett fordon med högst tre axlar som uppfyller de högsta respektive lägsta avgaskraven är 54 kr vid veckobetalning, ca 200 kr vid en månatlig och ca 1 900 kr vid en årlig avgiftsbetalning.



ning. Förändringar av specifikationerna i miljöklassningssystemet för drivmedel är en mycket grannlaga uppgift som fordrar ingående studier och överväganden för att förhindra negativa effekter för miljön. Utskottet är inte berett att föreslå ett tillkännagivande i frågan.

Med det anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Drivmedels- och fordonsskatt

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag om sänkta skatter på drivmedel, om förändringar av drivmedels- och fordonsskattningssystemet och om olika utredningar på området.

Jämför reservationerna 8 (m) och 9 (kd) samt särskilt yttrande 3 (c).

### *Gällande bestämmelser m.m.*

Enligt energiskattelagen är skatten på bensin (miljöklass 1) 4:96 kr per liter (energiskatt 2:84 kr och koldioxidskatt 2:12 kr) och på diesel (omärkt miljöklass 1) 3 645 kr per m<sup>3</sup> (energiskatt 1 036 kr och koldioxidskatt 2 629 kr).

Fordonsskatt, eller skatt på innehav av fordon, tas ut med visst belopp för en viss tidsperiod oavsett i vilken utsträckning fordonet faktiskt används. Fordonsskatt tas ut för motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar som är eller bör vara registrerade i bilregistret och som inte är avställda. Fordonsskattens storlek varierar bl.a. med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion.

Som exempel är fordonsskatten för en bensindriven personbil med skattevikt över 900 kg 903 kr + 183 kr för varje hundratal över lägsta skattevikt (900 kg). Fordonsskatten för motsvarande dieseldrivna personbil är 2 870 kr + 580 kr för varje hundratal över lägsta skattevikt. Den högre fordonsskatten för dieslbilar har motiverats med att dieselolja beskattas lägre än bensin och att den sammanlagda beskattningen för motoralternativen bör vara ungefär lika. Vid en årlig körsträcka på ca 1 700 mil är den sammanlagda skattebelastningen ungefär lika stor för en diesebil som för en bensinbil.

El- och elhybridbilar med en skattevikt av högst 3 500 kg är befriade från fordonsskatt i fem år.

Fordonsskatten på personbilar som ägs av boende i vissa glesbygdskommuner är sedan 1980 nedsatt och tas i dessa områden ut till den del skatten överstiger 384 kr.

Fordonsskatten på jordbrukstraktorer slopades den 1 januari 2002.

Enligt kommissionens uppfattning i meddelandet KOM (2002) 431 rörande lätta fordon bör dieselskatten höjas i nivå med bensinskatten samtidigt som den årliga vägtrafikskatten för dieslbilar anpassas till den nivå som gäller för bensindrivna bilar. Kommissionen anser vidare att registreringsskatter och årliga vägtrafikskatter skall omvandlas till helt koldioxidbaserade skatter.

### *Motionerna*

Inger Lundberg (s) efterlyser i motion Sk385 en uppföljning av effekterna för busstrafiken av den i budgeten föreslagna skattehöjningen på dieselolja.

Rolf Gunnarsson (m) vill i motion Sk219 ha en sänkning av skatten på bensen och påtalar bl.a. att nästan 70 % av bensinpriset är skatt.

Stefan Hagfeldt (m) vill i motion Sk235 också ha sänkt bensinskatt med motiveringen att enskilda och familjer skall ha råd att äga och köra bil. En sänkning förbättrar rörligheten på arbetsmarknaden och underlättar för boende i glesbygd, framhåller motionären, samtidigt som det är viktigt att transporterna blir billigare för näringslivet.

Ola Sundell och Stefan Hagfeldt (m) yrkar i motion Sk266 sänkt dieselskatt.

Anders Sjölund och Jan-Evert Rådström (m) föreslår i Sk273 att fordonsskatten på dieslbilar skall jämsställas med skatten på bensindrivna bilar.

Anita Sidén och Elizabeth Nyström (m) framhåller i motion Sk311 att skatten på bensen och diesel inte bör höjas.

Gunnar Axén och Anna Lindgren (m) anser i motion Sk350 att ytterligare skattehöjningar bör skjutas upp i avvaktan på en översyn av effekterna på glesbygden av höjda bilskatter.

Bengt-Anders Johansson (m) vill i motion Sk372 att riksdagen uttalar sig om beskattningen av bilar och bilåkning. Motionären anser att gränsen har nåtts där bilen börjar bli överbeskattad. Staten bör inte motarbeta bilanvändningen, framhåller motionären, utan medborgarna bör uppmuntras att använda bilen mer eftersom detta bidrar till mer än vad det kostar.

Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (m) föreslår i motion Sk430 yrkande 1 sänkt dieselskatt med motiveringen att höjda drivmedelskostnader är till nackdel för svensk skogsindustri.

Elizabeth Nyström m.fl. (m) tar i motion T463 yrkande 6 upp beskattningen av lätta lastbilar och framhåller att fusket med omregistrering av personbilar till lätta lastbilar bör lösas på annat sätt än genom generellt höjda fordonsskatter.

Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (m) anför i motion N396 yrkande 3 att de ökande skatterna på drivmedel utgör ett stort hinder för turismen och är starkt konkurrenshämmande gentemot grannländerna.

Runar Patriksson (fp) anser i motion Sk358 yrkande 1 att straffbeskattningen på diesel för personbilar skall avskaffas. Enligt motionen bör en utredning se över eventuella skillnader i miljöpåverkan mellan dieseldrivna

och bensindrivna personbilar (yrkande 2). Motionären vill slutligen harmonisera skattesystemet mellan diesel och bensin så att lika miljöpåverkan får samma skatt (yrkande 3).

Runar Patriksson (fp) vill vidare enligt motion Sk360 att de sociala konsekvenserna av ytterligare höjda skatter på bilismen skall utredas.

Hans Backman (fp) föreslår i motion Sk449 yrkande 2 en ändring av bensenbeskattningen så att höjningar av världsmarknadspriset inte automatiskt slår igenom i form av högre bensinskatt. Samma yrkande framför motionären i motion N346 yrkande 7.

Erling Wälivaara (kd) anser i motion Sk230 att regeringen bör utreda vilka effekter en höjning av vägtrafikskatten får för glesbygden i Norrland.

Ulrik Lindgren (kd) i motion Sk256 vill utreda frågan om en differentierad drivmedelsskatt. En differentiering innebär enligt motionären större rättvisa mellan glesbygd och övriga landet.

Ragnwi Marcelind (kd) vill i motion Sk280 att riksdagen uttalar sig om bränsleskatten för dem som bor i glesbygd med hänvisning till att beslutet att höja skatten på diesel och bensin drabbar människor i glesbygdskommuner.

Dan Kihlström (kd) anser i motion Sk285 att regeringen skyndsamt bör utreda de sociala konsekvenserna i glesbygden av höjda bilskatteer.

Erling Wälivaara och Ulrik Lindgren (kd) betonar i motion Sk414 att en differentiering av bensinskatten skulle innebära större rättvisa mellan glesbygden och övriga landet.

Johnny Gylling m.fl. (kd) anför i motion T461 yrkande 5 att skattevillkoren för diesel respektive bensin bör bli likvärdiga och att beskattningen bör utgå från den verkliga miljöpåverkan.

Kristdemokraterna anför i motion MJ6 yrkande 16 av Göran Hägglund (kd) att en omläggning av trafikbeskattningen i enlighet med Vägtrafikskatteutredningens förslag innebär höjd skatt på dieselbränsle och därför bör åtföljas av ett återbetalningssystem av den höjda dieselskatten för åkerinring, jord- och skogsbruk samt övrig yrkestrafik.

Åsa Torstensson (c) anför i motion Sk342 yrkande 1 att det behövs skatteregler som stimulerar människors val av en grön livsstil. En grön skatteväxling bör skapa goda förutsättningar för grön livsstilsväxling där avstånd och bilberoende inte bestraffas med högre skatter, säger motionären (yrkande 2).

Annika Carlsson och Kenneth Johansson (c) föreslår i motion T290 yrkande 2 att släp och lastbilar äldre än 30 år bör skattebefrias. Bilar äldre än 30 år är skattebefriade men inte släpen. Arbetet med bevarande av de historiska släpen skulle underlättas om också de befriades från skatt, framhåller motionärerna.

Sven Bergström m.fl. (c) föreslår i motion T398 yrkande 25 att det införs en differentierad fordonsskatt som tar hänsyn till koldioxid, NOx och partikelutsläpp samt är teknikneutral.

Solveig Hellquist m.fl. (m, fp, kd, c) i motion Sk475 vill utreda konsekvenserna av skattehöjningar på bensin och diesel i glesbygd.

Miljöpartiet anser i motion N307 yrkande 5 av Peter Eriksson m.fl. att frågan om en koldioxidrelaterad registreringsskatt för bilar (jeepskatt) bör utredas. Ett yrkande med samma inriktning framför Yvonne Ruwaida m.fl. (mp) i motion Sk352, enligt vilket frågan om en registreringsskatt på extremt bränsleslukande bilar snarast bör utredas.

### *Utskottets ställningstagande*

Riksdagen har genom budgetbeslutet för 2005 (bet. 2004/05:FiU1) tagit ställning till skattenivån på drivmedel som ett led i en fortsatt grön skatteväxling och i det sammanhanget avslagit oppositionens krav på sänkt skatt på bensin och diesel. Riksdagen tog vidare del av regeringens bedömning i budgetpropositionen om en miljöinriktad fordonsskatteomläggning från år 2006. Utskottet ser ingen anledning att sänka skatten på bensin och diesel eller att i övrigt förändra drivmedels- och fordonsbeskattningen på det sätt motionärerna föreslår. Hela vägtrafikbeskattningen har varit föremål för översyn av Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08), och utskottet anser att den pågående beredningen av förslagen i utredningens betänkanden bör avvaktas.

Utskottet vill med anledning av de motioner som berör effekterna i glesbygd av höjda drivmedelsskatter också erinra om att regeringen i december 2004 tillkallade en särskild utredare (dir. 2004:168) med uppdrag att analysera och lämna förslag till regionala stimulansåtgärder inom skatteområdet. Uppdraget avser främst förhöjt grundavdrag till fysiska personer inom stödområde A. I andra hand skall utredaren överväga om andra regionala stimulansåtgärder kan vidtas med syftet att stimulera den regionala utvecklingen där medborgare och företag kan ha höga utgifter till följd av långa transportavstånd och kallt klimat.

Den fråga som tas upp i motionerna Sk449 yrkande 2 och N346 yrkande 7, nämligen frågan om att höjningar av världsmarknadspriset på bensin slår igenom i form av höjd skatt på bensin, har sin grund i mervärdesskattesystemet och inte i punktskattesystemet. Denna ordning bygger på allmänna principer för beskattningen och gäller alla varor och inte bara bensin. Höjningar av priset innebär alltid ett högre mervärdesskattebelopp. Utskottet anser inte att riksdagen behöver uttala sig i frågan.

Med det anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Alternativa drivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår förslag om förlängning av skattebefrielsen för biogas, om lagändringar för att åstadkomma en skattemässig likställdhet för miljövänliga bränslen, om skatterabatt på nya bilar som drivs med alternativa bränslen och om att skatteklassa RME och diesel var för sig.

Jämför reservationerna 10 (kd) och 11 (c).

### *Bakgrund*

Statens satsningar på miljövänliga drivmedel och miljöanpassade fordon sker bl.a. genom samverkansprogram med bilindustrin och genom skatte-subsventioner av alternativa drivmedel. Biobränslen beskattas i dag endast när de används för drift av motordrivna fordon. Genom s.k. pilotprojektdis-penser sedan 1995 har emellertid all användning av biodrivmedel (inklusive biogas) varit helt eller, såvitt gäller etanol i blandning med mineraloljeprodukt, i varje fall delvis skattebefriad. Genom den av riksdagen godtagna skattestrategin för alternativa drivmedel är målsättningen att koldioxidneutrala bränslen även de kommande åren skall ha de skattevillkor som krävs för att underlätta en bred introduktion av sådana bränslen på marknaden.

Utredningen om förnybara fordonsbränslen (M 2003:02) skall föreslå nationella mål och strategier för en fortsatt introduktion av förnybara fordonsbränslen mot bakgrund av den referensnivå på 2 % för 2005 och 5,75 % för 2010 som antagits genom biodrivmedelsdirektivet. I uppdraget (dir. 2003:89) ingår att med förtur utreda frågan om skyldighet för bensinstationer att tillhandahålla minst ett förnybart fordonsbränsle 2005. Utredaren skall även analysera möjligheten att införa någon form av drivmedelscertifikat (s.k. gröna certifikat). Utredningen lämnade i januari 2004 delbetänkandet Förnybara fordonsbränslen – nationella målet 2005 och att öka tillgängligheten av dessa bränslen (SOU 2004:4). Utredningen överlämnade den 12 januari 2005 slutbetänkandet Introduktion av förnybara fordons bränslen (SOU 2004:133).

I budgetpropositionen för 2005 anför regeringen att det är angeläget att den strategi för skattenedsättning för alternativa drivmedel som lades fast i budgetpropositionen för år 2002 och utvecklades i budgetpropositionen för år 2004 kan börja tillämpas så snart erforderligt statsstödsgodkännande erhållits från kommissionen. Kommissionen har prövat och godkänt den ursprungliga skattestrategin enligt statsstödsreglerna. Den i budgetpropositionen för år 2004 utvidgade skattestrategin har anmälts till kommissionen för prövning enligt reglerna om statligt stöd. Regeringen återkommer till riksdagen med förslag till de lagändringar som är nödvändiga för att skattestrategin skall kunna tillämpas så snart kommissionens godkännande har

erhållits. Intill dess beslutar regeringen om skattenedsättning i särskild ordning genom individuella dispenser från energiskatt och koldioxidskatt för koldioxidneutrala drivmedel. De individuella dispensererna upphör att gälla när lagstiftning om generell befrielse från energiskatt och koldioxidskatt för de drivmedel som dispensererna avser träder i kraft.

### *Motionerna*

Johan Löfstrand och Berndt Sköldestig (s) föreslår i motion Sk413 att det skapas långsiktiga regler rörande alternativa bränslen. Motionärerna framhåller att biogas är skattebefriad fram till år 2008. En tydlig långsiktig inriktning på beslut skulle underlätta för konsumenter och producenter. Motionärerna anser att Sverige skulle kunna följa Tysklands exempel där reglerna gäller till år 2020.

Kristdemokraterna anser i motion MJ498 yrkande 14 av Göran Hägglund m.fl. (kd) att regeringen bör föreslå lagändringar som undanröjer den skattemässiga diskrimineringen av miljövänliga bränslen. Enligt motionen är nuvarande klassningskriterier för miljövänliga drivmedel inte tidsenliga och missgynnar nya miljövänliga drivmedel, som t.ex. ekoparaffin.

Centerpartiet föreslår i motion MJ370 yrkande 5 av Maud Olofsson m.fl. att RME och diesel skall skatteklassas var för sig. Inblandningen av rapsmetylester i diesel begränsas till 2 % enligt specifikationen i miljöklass 1. Oljebolagen ser goda tekniska möjligheter att blanda in 5 %. Detta skulle med dagens regler leda till ändrad skatteklass.

Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (c) föreslår i motion Sk381 att det införs en skatterabatt på nya bilar som drivs med alternativa bränslen. Dessa bilar betingar ett högre nypris, och för att få människor att våga satsa på en bil som drivs med alternativbränsle bör det införas en skatterabatt på 10 000 kr, framhåller motionärerna (yrkande 1). I samma motion betonas vidare att det måste finnas tankställen med alternativa drivmedel jämt fördelade över hela landet (yrkande 2).

### *Utskottets ställningstagande*

När det gäller motion Sk413 instämmer utskottet i att en långsiktighet i skattevillkoren kan underlätta introduktionen på marknaden av alternativa bränslen. Samtidigt är det viktigt att en överkompensation undviks. Den skattestrategi för alternativa drivmedel riksdagen ställt sig bakom omfattar en femårsperiod under vilken villkoren om skattebefrielse skall stå fast. Målsättningen är att koldioxidneutrala bränslen även på längre sikt skall ha de skattevillkor som krävs för att underlätta en bred introduktion av sådana bränslen på marknaden.

Förändringar av specifikationerna i klassningssystemet för drivmedel fordrar ingående studier och överväganden för att förhindra negativa effekter för miljön. Regeringen har lämnat flera uppdrag till främst Vägverket med anknytning till alternativa drivmedel. Här kan nämnas att Vägverket bl.a. skall ta fram underlag för miljöklassning av diesel med inblandning av

fettsyrametylester (FAME), bl.a. RME. Uppdraget skall redovisas den 1 juni 2005. I Regeringskansliet bereds för närvarande ett förslag från Naturvårdsverket om miljöklassning av alternativa drivmedel. Enligt vad utskottet erfarit kan förslaget komma att ligga till grund för ett nytt uppdrag till Vägverket inom kort. Likartade förslag rörande klassningssystemet för drivmedel som de i motionerna MJ498 yrkande 14 och MJ370 yrkande 5 har nyligen behandlats och avslagits av riksdagen (2004/05: MJU4) i samband med behandlingen av regeringens proposition 2004/05:9 Kvaliteten på bensin och dieselbränslen. Av det anförda framgår att miljöklassningen av alternativa drivmedel till en del nyligen har behandlats och i övrigt fortfarande är föremål för uppmärksamhet i Regeringskansliet, och utskottet anser därför att ett tillkännagivande i frågan inte behövs.

Utskottet är heller inte berett att ställa sig bakom förslaget i motion Sk381 yrkandena 1 och 2 om en skattesubventionering vid inköp av nya bilar som drivs med alternativbränsle. Utskottet ifrågasätter om ett sådant stöd verkligen behövs mot bakgrund av att försäljningen av fordon anpassade för drift med alternativa drivmedel stadigt ökar. Ett problem i sammanhanget är också att fordon som är anpassade till alternativbränsle i mycket stor utsträckning även kan köras på vanligt fossilt bränsle. Frågan om tillgängligheten av alternativa drivmedel på tankställen i landet behandlas av Utredningen om förnybara fordonsbränslen (M 2003:02) i delbetänkandet Förnybara fordonsbränslen – nationella målet 2005 och att öka tillgängligheten av dessa bränslen (SOU 2004:4). Beredningen av betänkandet bör avvaktas.

Med det ovan anförda avstyrker utskottet samtliga i avsnittet behandlade motioner i motsvarande delar.

## Skatt på avfall

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslag om en differentierad skatt på förbränning av osorterat avfall och om en utredning av frågor kring en differentierad skatt på deponi av avfall.

Jämför reservation 12 (fp) och särskilt yttrande 4 (c).

### *Bakgrund*

Lagen (1999:673) om skatt på avfall trädde i kraft den 1 januari 2000. Dess syfte är att i enlighet med EU:s avfallshierarki styra mot minskad avfallsdeponering för att främja avfallsminskning, återanvändning och återvinning.

Den s.k. BRAS-utredningen (Fi 2003:06) har i uppdrag att bl.a. granska och utvärdera avfallsskattelagen och föreslå en utformning av lagen som på mest ändamålsenliga sätt stämmer överens med EG-fördragets regler om statligt stöd. Utredningen skall lämna förslag till hur en skatt på avfall som

förbränns lagtekniskt kan utformas och bedöma lämpligheten av att införa en sådan skatt eller om andra ekonomiska styrmedel i stället bör förordas (dir. 2003:96). Utredningen beräknas avsluta sitt arbete senast den 30 juni 2005.

Riksdagen har i samband med budgetbeslutet för 2005 (2004/05:FiU1) avslagit förslag (c) om att det införs en skatt på förbränning av osorterat avfall, med hänvisning till att resultatet av det pågående utredningsarbetet bör avvaktas.

### *Motionen*

Folkpartiet föreslår i motion MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. att det införs en differentierad skatt på förbränning av osorterat avfall (yrkande 36). Förbränning har i dag, enligt motionen, en gynnad situation som vid betraktande av avfallshierarkin inte är rimlig från miljösynpunkt. I motionen föreslås vidare en utredning av frågor kring en differentierad skatt på deponi av avfall (yrkande 37).

### *Utskottets ställningstagande*

Enligt utskottets mening bör resultatet av BRAS-utredningens arbete med frågan om en förbränningsskatt på avfall respektive översyn av avfallsskattebelägg avvaktas. Utskottet avstyrker motion MJ369 yrkandena 36 och 37.

## Skatt på naturgrus

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslag om att avveckla respektive sänka skatten på naturgrus.

Jämför reservation 13 (m).

### *Bakgrund*

Naturgrus är en icke förnybar resurs, och en skatt infördes den 1 juli 1996 (prop. 1995/96:87, bet. 1995/96:SkU18) i syfte att öka hushållningen med naturligt förekommande grus och sand. Lagstiftningen bygger på betänkandet Naturgrusskatt m.m. (SOU 1995:67). Efter förslag i budgetpropositionen för 2003 höjdes skatten på naturgrus från 5 till 10 kr per ton den 1 januari 2003.

Riksdagen har i samband med budgetbeslutet för 2005 (bet. 2004/05:FiU1) ansett att skatten på naturgrus skall bibehållas på nuvarande nivå och avslagit förslag (m) om en sänkning med 5 kr per ton.



### *Motionerna*

Rolf Gunnarsson (m) anser i motion Sk218 att skatten på naturgrus bör halveras till tidigare nivå för att inte hota åkare i norra Dalarna.

Krister Hammarbergh och Jan-Evert Rådström (m) går i motion Sk314 längre och föreslår att naturgrusskatten avvecklas eftersom den inte är miljömässigt motiverad och skapar konkurrensnackdelar för svenska företag.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet ser ingen anledning att riksdagen omprövar nivån på naturgrusskatten och avstyrker motionerna Sk218 och Sk314.

## Skatt på spel

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår förslag om en översyn av skatteberäkning och fördelning av utfallet vid totospel mellan staten och berörda travorganisationer.

### *Bakgrund*

Lotterilagen (1994:1000) bygger på att lotterier är tillståndpliktiga och att alla tillstånd står under statlig kontroll. Inkomster från lotterier är förbehållna det allmänna eller allmännyttiga ändamål. Endast i undantagsfall tillåts kommersiella intressen. Privata aktörer kan utöva s.k. restaurangkasinospel (roulett-, tärnings- och kortspel) och spel på varuautomater. Spelmarknaden är uppdelad på tre huvudaktörer: AB Svenska Spel, AB Trav och Galopp (ATG) samt folkrörelserna.

ATG bildades år 1973 och ansvarar för totalisatorspel på trav- och galopptävlingar efter tillstånd av regeringen som utfärdas med stöd av ett bemyndigande i lotterilagen. Bolaget ägs gemensamt av Svenska Travsportens Centralförbund och Svenska Galoppförbundet. Staten tillsätter sex av de elva styrelseledamöterna, inklusive ordföranden. Spelverksamheten regleras dels i det s.k. totalisatorsavtalet med staten, som omförhandlas med viss periodicitet, dels i regeringsbeslut om att bevilja ATG tillstånd att bedriva totalisatorspel. Regeringen har den 18 juni 2003 träffat ett fyraårigt avtal med ATG om riktlinjerna för hästtävlingar med totalisatorspel. Regeringen har vidare den 22 december 2004 givit ATG tillstånd att t.o.m. den 31 december 2006 anordna vadhållning i samband med hästtävlingar på vissa villkor.

Enligt lagen (1991:1482) om lotteriskatt tas skatt ut av anordnaren med 36 % av behållningen sedan vinsterna räknats av från insatserna. Ideella föreningar som bedriver allmännyttig verksamhet är undantagna. Det-

samma gäller sedan 1996 även AB Svenska Spel. Det är således i realiteten bara ATG som betalar lotteriskatt. Beskattningen av roulett-, tärnings- och kortspel regleras i en annan lag, lagen (1972:820) om skatt på spel.

ATG och AB Svenska Spel är enligt inkomstskattelagen frikallade från skattskyldighet för all annan inkomst än sådan som hänför sig till innehav av fastighet. Den som deltar i svenska lotterier och spel betalar som regel ingen skatt på vinsten.

På grundval av rapporten De statligt styrda spelbolagens koncessioner och organisationer m.m. (Ds 1995:61) och ett avtal mellan staten och trav- och galoppporten höjde riksdagen lotteriskatten den 1 juli 1997 från 35 % till 36 % och ändrade i viss mån skatteunderlaget (prop. 1996/97:98, bet. 1996/97:SkU18).

Regeringen (dir. 2004:76) tillkallade i maj 2004 en särskild utredare med uppdrag att se över lagstiftningen, inklusive skattereglerna, inom spel- och lotteriområdet. Uppdraget skall redovisas senast den 15 december 2005.

### *Motionen*

Runar Patriksson (fp) föreslår i motion Sk359 en översyn av skatteberäkning och fördelning av utfallet vid totospel mellan staten och berörda travorganisationer. Enligt motionären bör en ändring ske till förmån för travbanornas verksamhet.

### *Utskottets ställningstagande*

Lagstiftningen på spelområdet är för närvarande föremål för översyn, och ett tillkännagivande till regeringen i enlighet med motionen är därför inte påkallat. Utskottet avstyrker därmed motion Sk359.

## Skatt på fritidsbåtar

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår dels ett förslag om att införa en skatt på fritidsbåtar, dels ett förslag om att en sådan skatt inte bör införas.

### *Bakgrund*

Finansministern uppgav i ett frågesvar (fr. 2003/04:437) i december 2003 att Sjöfartsverket i januari 2003 fått regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister, att Sjöfartsverket redovisat uppdraget till regeringen i oktober samma år, att resultatet av Sjöfartsverkets utredning bereddes inom Regeringskansliet och att det först därefter enligt finansministern är meningsfullt att pröva frågan om båtskatt. Utskottet (2003/04:SkU24) instämde i finansministerns bedömning. Enligt budgetpro-

positionen för 2005 (utg.omr. 22) avser regeringen att återkomma till registerfrågan i den kommande transportpolitiska propositionen som skall presenteras våren 2005.

#### *Motionerna*

Hillevi Larsson (s) anser i motion T262 yrkande 2 att regeringen bör återkomma med förslag om att införa båtskatt. Motsatt uppfattning redovisar Karin Enström (m) i motion T263 yrkande 2 som anser att en båtskatt inte bör införas.

#### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet anser att det finns anledning att avvakta regeringens ställningstagande i registerfrågan och avstyrker båda motionerna.

## Skatt på djurförsök

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår ett förslag om att införa en skatt på djurförsök.

#### *Motionen*

Gustav Fridolin och Ulf Holm (mp) föreslår i motion Sk305 att en utredning bör se över möjligheten att införa en skatt på djurförsök. Motionärerna vill att intäkterna från skatten skall användas till forskning kring alternativ till djurförsök.

#### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet konstaterar att staten sedan början av 1980-talet, genom Centrala försöksdjursnämnden och från 2004 genom Djurskyddsmyndigheten, satsar skattemedel på utvecklingen av alternativa metoder till djurförsök. Anslaget har under de senaste åren stegvis ökat, och enligt Djurskyddsmyndighetens regleringsbrev skall minst 15 miljoner kronor användas för ändamålet. Utskottet har genom åren hävdat att all statlig verksamhet bör underkastas normal budgetprövning, och utskottet har därför konsekvent motsatt sig förslag som innebär en specialdestinering av skattemedel. Utskottet ser ingen anledning att frånga denna princip i detta fall och avstyrker motion Sk305.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## 1. Energibeskattning, allmänt, punkt 1 (m)

av Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m) och Stefan Hagfeldt (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om energibeskattning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05:Sk354, 2004/05:Sk405 yrkandena 3 och 4, 2004/05:Sk453 yrkande 12, 2004/05:N348 yrkande 3, 2004/05:N397 yrkande 1 och 2004/05:N405 yrkandena 4–7 och avslår motionerna 2004/05:Sk262, 2004/05:Sk268, 2004/05:Sk284, 2004/05:Sk424, 2004/05:Sk428, 2004/05:Sk461, 2004/05:U311 yrkande 18, 2004/05:MJ6 yrkande 20, 2004/05:MJ369 yrkande 5, 2004/05:MJ498 yrkande 10, 2004/05:N276 yrkande 2, 2004/05:N307 yrkande 8, 2004/05:N410 yrkandena 4–6, 14, 15, 20 och 21 samt 2004/05:N415 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Moderata samlingspartiets energipolitik har två övergripande mål: att energipolitiken skall främja en säker och konkurrenskraftig el- och energiförsörjning i hela Sverige samt att all energiproduktion skall klara högt ställda miljö- och säkerhetskrav. Det första målet innebär att energibeskattningen inte markant bör avvika från våra konkurrentländers och att osäkerheten inom energipolitiken måste reduceras så att kraftföretagen kan våga investera i ny produktionskapacitet.

För att nå dessa mål måste energibeskattningen göras om i grunden. Syftet med olika skatter på energiområdet måste renodlas. Skatter som främst har till syfte att generera intäkter för staten bör tas ut i konsumentledet, medan miljöstyrande skatter tas ut i producentledet. Miljöskatter bör tas ut så nära föroreningskällan som möjligt. I den mån det är möjligt att använda utsläppsskatter är detta att föredra. De särskilda produktionskatterna och subventionerna, som utan ordentliga miljöskäl försämrar energimarknadens funktionssätt, bör tas bort. Den särskilda effektskatten på kärnkraftsel är djupt skadlig och minskar direkt reinvesteringsutrymmet i kärnkraftsanläggningarna. Effektskatten bör successivt reduceras. Det enda uttag som är

motiverat är det som skulle motsvara en tänkt, kommersiell försäkringspremie för kärnkraftens riskkostnader. I ett första steg bör skatteuttaget sänkas samtidigt som effektskatten omvandlas till energiskatt.

Grunden för miljöskatterna bör vara den samhällsekonomiska skada som orsakas av energiproduktionen. Det finns således ingen anledning att särskilt gynna s.k. förnybara energikällor utöver vad som följer av deras miljöegenskaper. Särskilt egendomlig är koldioxidskattebefrielsen för torv, som av de flesta bedömare betraktas som ett fossilt bränsle och inte som ett förnybart.

Moderaterna avvisar därmed tanken om skatteväxling. Miljöskatter skall användas för att minska miljöbelastningen från energiproduktionen. Det finns också fiskala skäl att beskatta energi, likaväl som andra varor. Det finns dock inte övertygande skäl att utan närmare analys lägga en ytterligare skattebörda på energisektorn. Nivån på beskattning av energi, utöver de rena miljöskatterna, bör fastställas genom en sedvanlig avvägning mellan beskattning av olika skattebaser, med syfte att minimera de samlade snedvridande effekterna av skattesystemet.

För att den gemensamma nordiska, och snart europeiska, elmarknaden skall fungera är det av stor vikt att beskattningen, liksom regelverket i övrigt, är likartat i dessa länder. På denna punkt har regeringen underlåtit att agera. Skillnaderna i skatte- och avgiftssystem mellan de nordiska länderna har snarare ökat än minskat. Detta leder till en rad snedvridningseffekter som gör att de gemensamma produktionsresurserna inte utnyttjas optimalt. Det leder också till orättvisa konkurrensförhållanden mellan olika kraftproducenter i olika nordiska länder. Hög beskattning av svensk industris utsläpp kan dessutom leda till att produktionen flyttar utomlands. I de fall svensk industri i utgångsläget har mer miljövänlig produktion kan det innebära att de globala utsläppen ökar.

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

## **2. Energibesättning, allmänt, punkt 1 (fp)**

av Anna Grönlund Krantz (fp) och Anne-Marie Ekström (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05:Sk268 och 2004/05:MJ369 yrkande 5, bifaller delvis motion 2004/05:Sk354 och avslår motionerna 2004/05:Sk262, 2004/05:Sk284, 2004/05:Sk405 yrkandena 3 och 4, 2004/05:Sk424, 2004/05:Sk428, 2004/05:Sk453 yrkande 12, 2004/05:Sk461, 2004/05:U311 yrkande 18, 2004/05:MJ6 yrkande 20, 2004/05:MJ498 yrkande 10, 2004/05:N276

yrkande 2, 2004/05:N307 yrkande 8, 2004/05:N348 yrkande 3, 2004/05:N397 yrkande 1, 2004/05:N405 yrkandena 4–7, 2004/05:N410 yrkandena 4–6, 14, 15, 20 och 21 samt 2004/05:N415 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Folkpartiet anser att EU har unika möjligheter att minska de gränsöverskridande miljöproblemen. Tack vare EU:s arbete omsattes klimatkonventionen från Rio 1992 i ett konkret åtagande från i-världens sida att reducera sina utsläpp genom Kyotoöverenskommelsen 1997.

För att riva hindren mot en rationell klimatpolitik måste EU få ökad makt över den nationella klimatpolitiken. En europeisk miniminivå för koldioxidavgift är ett första steg. Trots att samtliga partier säger sig förespråka en sådan är Sverige i realiteten en av de värsta bromsklossarna mot en sådan utveckling. Skälet är att socialdemokrater och moderater har bildat en oheilig allians och vägrar låta EU:s beslutsregler förändras så att beslut om miljöskatter kan fattas med majoritet. Eftersom enighet krävs kommer det medlemsland som har lägst miljöambition att stoppa en rationell klimatpolitik. Risker är stor att problemen ökar när nya medlemmar med stor kolproduktion får vetorätt. Det är därför angeläget att regeringen snabbt ändrar sin inställning och börjar driva frågan om ekonomiska styrmedel i klimatpolitiken på EU-nivå.

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

### **3. Energibesättning, allmänt, punkt 1 (kd)**

av Lars Gustafsson (kd).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05:Sk284, 2004/05:Sk428, 2004/05:MJ6 yrkande 20, 2004/05:MJ498 yrkande 10 och 2004/05:N410 yrkandena 4–6, 14, 15, 20 och 21 samt avslår motionerna 2004/05:Sk262, 2004/05:Sk268, 2004/05:Sk354, 2004/05:Sk405 yrkandena 3 och 4, 2004/05:Sk424, 2004/05:Sk453 yrkande 12, 2004/05:Sk461, 2004/05:U311 yrkande 18, 2004/05:MJ369 yrkande 5, 2004/05:N276 yrkande 2, 2004/05:N307 yrkande 8, 2004/05:N348 yrkande 3, 2004/05:N397 yrkande 1, 2004/05:N405 yrkandena 4–7 och 2004/05:N415 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Sverige behöver ett nytt energiskattesystem där skatter och miljöavgifter utformas så att välfärd och sysselsättning inte drabbas. Systemet måste EU-harmoniseras och vara långsiktigt. Det skall utformas så att vi minimerar

miljöbelastningen men säkerställer tillgången till energi. Det svenska energiskattesystemet är extremt komplext och svåröverblickbart, och vi anser att det är dags att ta ett helhetsgrepp och presentera ett uthålligt skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och verkningsgrad vid elproduktionen premieras.

Kristdemokraterna anser att konkurrenssnedvridande produktionsskatter bör avvecklas. En avtrappning av effektskatten på kärnkraft bör påbörjas snarast. Regeringen bör snarast lägga fram förslag som innebär att avtrappningen av effektskatten kan påbörjas. En övergång till konsumtionsbeskattning är en möjlig finansieringsväg – det finns dock andra möjligheter.

Regeringen bör genom förhandlingar med Danmark och andra kraftproducerande länder införa en miljöavgift på importerad kolkraft.

Kristdemokraterna anser att Sverige inom EU bör vara aktivt pådrivande för att skattesystem och statliga subventioner verkar i riktning mot effektiv energianvändning. Kraftvärme får inte missgynnas skattemässigt. Det måste bli stopp för medlemsländernas subventioner av fossila bränslen och det bör finnas kraftfulla incitament för odling av energigrödor.

Kristdemokraterna har länge drivit kravet att EU skall göras mer handlingskraftigt på miljöområdet, eftersom miljöpolitik bör vara en av EU:s huvuduppgifter. Ett viktigt steg i den riktningen vore att fatta beslut om miljöavgifter med kvalificerad majoritet. Hittills har det, just på grund av ett fåtal länders blockering, visat sig omöjligt att driva igenom t.ex. en gemensam miniminivå för koldioxidavgifter. Den svenska regeringen har konsekvent motsatt sig en förändring, med hänvisning till att skattefrågor är en nationell angelägenhet. Vi anser att miljöfrågor är gränsöverskridande problem som bör hanteras i ett internationellt sammanhang.

Kristdemokraterna anser vidare att svensk energiproduktion är bäst om den är decentraliserad. Det minskar sårbarheten i hela energisystemet och skapar sysselsättning i hela landet. Det är därför viktigt att byggande av t.ex. vindkraft stimuleras även skattemässigt. Den gräns för vilken skattefrihet gäller för dem som använder egenproducerad vindkraftsel bör höjas kraftigt eller t.o.m. slopas. Enligt nuvarande regler kan exempelvis en lantbrukare inte bygga större vindkraftverk än 50 kW utan att behöva betala energiskatt på den el som han själv förbrukar. Det ligger i statsmaktens intresse att Sverige blir så självförsörjande som möjligt. Därför är det självklart att den som är beredd att bygga ett vindkraftverk också skall slippa betala skatt på den el som förbrukas i den egna verksamheten. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär antingen att gränsen för skattefri egenproducerad vindkraftsel helt slopas eller åtminstone en kraftigt höjd gräns.

Förnyelsen av det svenska elnätet har låtit vänta på sig. För att skapa incitament för elbolagen att höja leveranssäkerheten bör bl.a. elskatten sänkas. Reducerad elskatt under 5–10 år i de hårt stormdrabbade områdena i

västra och södra Sverige kan snabba på processen och hålla elpriset oförändrat för elkunderna trots de betydande investeringar som krävs av elbolagen med risk för åtföljande taxehöjningar.

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

#### **4. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibeskattningspunkt 2 (m)**

av Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m) och Stefan Hagfeldt (m).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibeskattningspunkt. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05:Sk209 och 2004/05:Sk405 yrkandena 1 och 2 samt avslår motionerna 2004/05:Sk410, 2004/05:Sk411, 2004/05:Sk412, 2004/05:Sk455 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk485, 2004/05:MJ497 yrkandena 35 och 36 samt 2004/05:MJ508 yrkande 6.

##### *Ställningstagande*

Moderata samlingspartiet anser att det svenska jordbrukets konkurrensförmåga måste bli avsevärt bättre än i dag. Svenska jordbruksprodukter måste bli billigare. Vi anser därför bl.a. att punktskatterna på jordbrukets produktionsmedel som växtnäring och bekämpningsmedel skall tas bort helt. Vi är kritiska till att Vägtrafikskatteutredningens förslag om höjd dieselskatt, höjd fordonsskatt för lätta lastbilar och en kilometerskatt för tunga lastbilar verkar i motsatt riktning och försämrar jord- och skogsbrukets konkurrensförmåga.

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

#### **5. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibeskattningspunkt 2 (fp)**

av Anna Grönlund Krantz (fp) och Anne-Marie Ekström (fp).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibeskattningspunkt. Därmed bifaller riksdagen delvis motion 2004/05:MJ508 yrkande



6 och avslår motionerna 2004/05:Sk209, 2004/05:Sk405 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk410, 2004/05:Sk411, 2004/05:Sk412, 2004/05:Sk455 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk485 och 2004/05:MJ497 yrkandena 35 och 36.

### *Ställningstagande*

Folkpartiet anser att det är angeläget att det blir långsiktiga och enhetliga spelregler och att det skapas en framtidstro hos jordbruksföretagarna. Det svenska lantbruket har sämre konkurrensvillkor än andra länder på flera områden. Det beror bl.a. på högre skattebelastning.

Folkpartiet anser vidare att det är viktigt att minska användningen av fossila bränslen. Regeringen borde ge lantbruket ekonomiska incitament att öka användningen av förnybara alternativ. Det skulle exempelvis kunna ske genom en skattelättnad vid inblandning av förnybara drivmedel. En inblandning av exempelvis RME i diesel ökar andelen förnybart bränsle och minskar koldioxidutsläppen. Med hänsyn till EG-direktivet om att varje medlemsland skall nå upp till 5,7 % förnybara drivmedel fram till år 2007 är behovet av långsiktiga ekonomiska incitament än viktigare. Enligt vår mening skulle den nyligen genomförda sänkningen av skatten på dieselolja som används i jordbruk, skogsbruk och vattenbruk bara gälla i samband med inblandning av RME eller annat biobränsle.

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

## **6. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibeskattningspunkt 2 (kd)**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibeskattningspunkt 2. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05:Sk455 yrkandena 1 och 2 samt 2004/05:MJ497 yrkandena 35 och 36 samt avslår motionerna 2004/05:Sk209, 2004/05:Sk405 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk410, 2004/05:Sk411, 2004/05:Sk412, 2004/05:Sk485 och 2004/05:MJ508 yrkande 6.

### *Ställningstagande*

Den svenske bonden står sig väl i konkurrensen så länge den sker på lika villkor. Problemet är att skatter och avgifter är olika i viktiga konkurrentländer. Kristdemokraterna anser att det är angeläget att Sverige inom EU driver frågan om harmonisering av avgifter och skatter för jordbruket. Om inte det sker kommer fler svenska lantbruk att läggas ned och arbetslöshe-

ten öka i jordbruksnäringen och i livsmedelsindustrin. Den nyligen genomförda sänkningen av skatten på dieselolja i jordbruk, skogsbruk och vattenbruk bör ses som ett första steg i den harmoniseringsprocessen.

Kristdemokraterna motsätter sig höjd skatt på bekämpningsmedel. Vi anser att regeringen bör ta fasta på HOBS-utredningens förslag om en differentierad skatt på bekämpningsmedel, men utan en höjning av det totala skatteuttaget, och återkomma till riksdagen i frågan.

Växthusodlingen är en mycket energointensiv näringsgren som är utsatt för en stark internationell konkurrens. Växthusodlingens elanvändning avser huvudsakligen processenergi för att driva fotosyntesen och utgör därmed en förutsättning för en marknadsanpassad åretruntproduktion. Kristdemokraterna anser att växthusodlingen skall undantas från elskatt i enlighet med den möjlighet som ges i energiskattedirektivet.

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

## **7. Vägavgifter, punkt 3 (kd)**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservationen om vägavgifter. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05:T461 yrkande 4 och 2004/05:T462 yrkande 6 och avslår motionerna 2004/05:Sk415, 2004/05:Sk422, 2004/05:Sk430 yrkandena 2 och 3 samt 2004/05:MJ441 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Kristdemokraterna anser att trafikbeskattningen i EU bör bli mer harmoniserad i jämförelse med dagens situation. En gemensam kilometerskatt inom EU bör införas, men med utrymme för lokala variationer. Beskattningen skall vara entydigt kopplad till utsläppen av miljöpåverkande ämnen.

Vägtrafikskatteutredningen har i betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63) utrett huvuddragen kring utformningen av ett svenskt kilometerskattesystem för tunga fordon. Kilometerskatt torde vara ett sätt att någorlunda rättvist beskatta de tunga vägtransporter som orsakar det största vägsplitaget samt buller och utsläpp. Kilometerskatten är lika för alla, utländska som inhemska fordon, samt ger en möjlighet att premiera miljövänligare motorer. Man kan också styra trafiken till de vägar man helst önskar att den tunga, långväga trafiken bör använda. Det är dock viktigt att betänka att varje extra beskattning på godset innebär en prishöjning som konsumenterna i slutändan får betala. Därför måste nivån på kilometerskatten noga avvägas mot befintliga skatter såsom fordonsskatt och dieselskatt.

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

## 8. Drivmedels- och fordonsskatt, punkt 4 (m)

av Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m) och Stefan Hagfeldt (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om drivmedels- och fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05:Sk219, 2004/05:Sk235, 2004/05:Sk266, 2004/05:Sk273, 2004/05:Sk311, 2004/05:Sk350, 2004/05:Sk372, 2004/05:Sk430 yrkande 1, 2004/05:T463 yrkande 6 och 2004/05:N396 yrkande 3 och avslår motionerna 2004/05:Sk230, 2004/05:Sk256, 2004/05:Sk280, 2004/05:Sk285, 2004/05:Sk342 yrkandena 1 och 2, 2004/05:Sk352, 2004/05:Sk358 yrkandena 1–3, 2004/05:Sk360, 2004/05:Sk385, 2004/05:Sk414, 2004/05:Sk449 yrkande 2, 2004/05:Sk475, 2004/05:T290 yrkande 2, 2004/05:T398 yrkande 25, 2004/05:T461 yrkande 5, 2004/05:MI6 yrkande 16, 2004/05:N307 yrkande 5 och 2004/05:N346 yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Moderata samlingspartiet anser att den höga drivmedelsskatten slår hårt mot alla som bor där allmänna kommunikationer inte kan användas för nödvändiga transporter. Den drabbar inte bara barnfamiljer i glesbygd, som tvingas ha två bilar, utan också pensionärer och många andra. Det är nödvändigt att successivt sänka både bensinskatten och fordonsskatten på dieselbilar. Under de senaste åren har det utvecklats nya avancerade typer av dieselmotorer som är mycket bränslesnåla och samtidigt ger låga utsläpp av hälso- och miljöfarliga avgaser. Kombinationen av nya diesellojor och nya dieselmotorer innebär ett överlägset alternativ som inte längre bör missgynnas i fråga om beskattning. Fusket med omregistrering av personbilar till lätta lastbilar bör lösas på annat sätt än genom höjd fordonsskatt på lätta lastbilar. Hittills har en oförsvarligt liten del av de samlade fordonsskatterna och avgifterna återförts till investeringar i vägar, annan infrastruktur och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Vad ovan anförs bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 9. Drivmedels- och fordonsskatt, punkt 4 (kd)

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om drivmedels- och fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05: MJ6 yrkande 16, bifaller delvis motionerna 2004/05: Sk230, 2004/05: Sk256, 2004/05: Sk280, 2004/05: Sk285, 2004/05: Sk414 och 2004/05: T461 yrkande 5 och avslår motionerna 2004/05: Sk219, 2004/05: Sk235, 2004/05: Sk266, 2004/05: Sk273, 2004/05: Sk311, 2004/05: Sk342 yrkandena 1 och 2, 2004/05: Sk350, 2004/05: Sk352, 2004/05: Sk358 yrkandena 1–3, 2004/05: Sk360, 2004/05: Sk372, 2004/05: Sk385, 2004/05: Sk430 yrkande 1, 2004/05: Sk449 yrkande 2, 2004/05: Sk475, 2004/05: T290 yrkande 2, 2004/05: T398 yrkande 25, 2004/05: T463 yrkande 6, 2004/05: N307 yrkande 5, 2004/05: N346 yrkande 7 och 2004/05: N396 yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Höjningarna av drivmedelsskatterna i budgetbeslutet för 2005 har försämrat förutsättningarna för de virkestransporter som blivit nödvändiga efter stormkatastrofen i södra Sverige. Kristdemokraternas budgetalternativ innebär en sänkning av dieselskatten med 30 öre per liter, vilket sammantaget skulle ge 1 miljard kronor i skattelättnader för den hårt prövade åkerinringen.

Vägtrafikskatteutredningens förslag innebär att dieselbränslet kan komma att beskattas med ytterligare ca 2 kronor per liter. De nya väg- och energiskatter som utredningen har föreslagit beräknas öka skogsnäringskostnader med 1,8 miljarder kronor årligen. Kristdemokraterna anser att en omläggning av trafikbeskattningen i enlighet med utredningens förslag skall åtföljas av ett system för återbetalning av den höjda dieselskatten för åkerinäring, jord- och skogsbruk samt övrig yrkestrafik.

Kristdemokraterna anser att vägtrafikbeskattningen i så stor utsträckning som möjligt skall läggas på de utsläpp som faktiskt sker. Energiskatten på bränslen bör minska och beskattningen i stället öka på de utsläpp som förbränningen ger upphov till. Vi föreslår en fordonsbeskattning som utgår från den miljöpåverkan de olika fordonen har och anser inte att man skall göra någon skillnad på bensindrivna bilar och dieseldrivna bilar.

Regeringens beslut om att införa nya skatter på diesel och bensin drabbar människor som bor i glesbygdskommuner. Kristdemokraterna anser att en utredning bör göra en konsekvensanalys av effekterna av en höjd vägtrafikbeskattning. En differentiering av drivmedelsskatten skulle innebära att större rättvisa skapas mellan glesbygden och övriga landet. Enligt vår mening bör en djupstudie göras i syfte att hitta en modell för hur en differentiering av drivmedelsskatten kan utformas.

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

## 10. Alternativa drivmedel, punkt 5 (kd)

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05: MJ498 yrkande 14 och avslår motionerna 2004/05: Sk381 yrkandena 1 och 2, 2004/05: Sk413 och 2004/05: MJ370 yrkande 5.

### *Ställningstagande*

Kristdemokraterna anser att nuvarande skattesituation för alternativa drivmedel skapar snedvriden konkurrens och hindrar utvecklingen av nya produkter. Producenter av alternativa drivmedel pekar på att nuvarande klassningskriterier för miljövänliga drivmedel inte är tidsenliga utan snarare missgynnar nya miljövänliga drivmedel, som t.ex. ekoparaffin. Det har fått till följd att vissa miljövänliga bränslen knappt säljs i Sverige. Riksdagen beslöt år 2000 enhälligt att skattereglerna skulle ändras, men beslutet har inte genomförts. Kristdemokraterna anser att regeringen snarast skall återkomma med förslag till lagstiftning som undanröjer den skattemässiga diskrimineringen av miljövänliga bränslen.

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

## 11. Alternativa drivmedel, punkt 5 (c)

av Jörgen Johansson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05: MJ370 yrkande 5 och avslår motionerna 2004/05: Sk381 yrkandena 1 och 2, 2004/05: Sk413 och 2004/05: MJ498 yrkande 14.

### *Ställningstagande*

Ett exempel på regler som motverkar klimatmålen är att låginblandningen av metylester (vanligen RME) i diesel begränsas till 2 % enligt specifikationen för miljöklass 1. Detta beror på att skatteklasserna baseras på kokpunkten, och den förändras vid en inblandning över 2 %. Oljebolagen ser goda tekniska möjligheter att blanda in upp till 5 % RME men det finns alltså ett skattemässigt hinder för detta. Centerpartiet anser att problemet skall lösas genom att RME och diesel skatteklassas var för sig.

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

## **12. Skatt på avfall, punkt 6 (fp)**

av Anna Grönlund Krantz (fp) och Anne-Marie Ekström (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om skatt på avfall. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05: MJ369 yrkandena 36 och 37.

### *Ställningstagande*

Folkpartiet vill införa en differentierad skatt på förbränning av osorterat avfall och att en utredning görs kring utformningen av en differentierad skatt på deponi av avfall. Avfallsförbränning vid energiproduktion är befriad från både energiskatt och koldioxidavgift. Avfallsförbränningsanläggningarna ingår heller inte i systemet med handel med utsläppsätter. Det ger förbränning av osorterat avfall en gynnad situation, som från miljösynpunkt inte är rimlig. Folkpartiet har länge föreslagit en avgift på förbränning av osorterat avfall eftersom vi anser att avgifterna i avfallshanteringen skall ge incitament för att följa avfallshierarkin: återvinning, sortering, förbränning och deponi. Regeringen har trots förslag från flera utredningar inte lagt fram något förslag. Folkpartiet föreslår en utformning av skatten som bygger på andelen fossilt material i avfallet. Det är naturligtvis inte den enda tänkbara utformningen av avgiften. Viktigt är dock att avgiften är betydligt lägre än deponiskatten. Baserat på Svenska Renhållningsverksförningens (RVF) uppskattning av emissionsfaktorer från blandat avfall och en koldioxidavgift på 91 öre per kilo koldioxid innebär detta en avgift på 209,09 kr per ton sopor. Deponiskatten är i dag 370 kr per ton avfall och för att markera avfallshierarkin föreslår vi därför en höjning till 400 kr av avgiften för deponi. Detta skulle ge en förbränningsavgift på ca 585 miljoner kronor och en ökning av deponiskatten på 74 miljoner kronor.

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

## **13. Skatt på naturgrus, punkt 7 (m)**

av Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m) och Stefan Hagfeldt (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om skatt på naturgrus. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna 2004/05:Sk218 och 2004/05:Sk314.

### *Ställningstagande*

Socialdemokraterna och Miljöpartiet genomförde i budgeten för 2003 en kraftig höjning av den s.k. naturgrusskatten. Skatten höjdes från 5 kr till 10 kr per ton. Höjningen kan tyckas vara en bagatell, men eftersom t.ex. Finland inte har skatt på naturgrus innebär det ojämlika konkurrensförhållanden för svenska entreprenörer i gränstrakterna. Kraftiga reaktioner hörs också från åkare i norra Dalarna, där man ser att norska åkare kan jobba i området utan att beröras av naturgrusskatten. Enligt uppgifter är det ett sextiotial lastbilar och åkare i norra delen av Dalarna som berörs. Skatten bör halveras till tidigare nivå.

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

## Särskilda yttranden

### **1. Jordbrukets och trädgårdsnäringens miljö- och energibeskattnings, punkt 2 (c)**

Jörgen Johansson (c) anför:

Centerpartiets budgetalternativ för 2005 i fråga om jordbrukets skatter framgår av motion 2004/05:Fi259 av Maud Olofsson m.fl. Vi anser att svenska jordbrukare skall få samma villkor som övriga jordbrukare i EU, och vi vill sänka skatten på diesel för jord- och skogsbruk till 1 kr per liter och helt slopa skatten på handelsgödsel.

### **2. Vägavgifter, punkt 3 (m, c)**

Lennart Hedquist (m), Ulf Sjösten (m), Jörgen Johansson (c) och Stefan Hagfeldt (m) anför:

I Tyskland har man beslutat att införa en kilometerskatt för tunga lastbilar. Vi anser att kilometerskatt är rätt modell för att ta ut avgifter för transporter. Vi ställer oss dock avvisande till Vägtrafikskatteutredningens förslag som innebär ökade pålagor för en redan kostnadstyngd transportsektor.

Regeringen bör låta utreda hur ett framtida kilometerskattesystem i Sverige skulle kunna utformas.

### **3. Drivmedels- och fordonsskatt, punkt 4 (c)**

Jörgen Johansson (c) anför:

Centerpartiets politik när det gäller drivmedels- och fordonsskatt framgår av vårt budgetalternativ för 2005 som redovisas i motion 2004/05:Fi259 av Maud Olofsson m.fl. Centerpartiet avvisar höjningarna av bensin- och dieselskatten samt fordonsskatten. Den s.k. gröna skatteväxlingen är tyvärr misslyckad. Höjda bensinskatter genomdrivs för att minska bränsleanvändningen men den förda politiken skapar inte möjlighet att byta bränsle. På många håll i Sverige är faktiskt bilen oundgänglig eftersom alternativ saknas. Centerpartiet avsätter budgetmedel för att stimulera alternativen så att människor får möjlighet att välja ett miljövänligt bränsle.

Centerpartiet delar Vägtrafikskatteutredningens bedömning att fordonsskatten borde differentieras utifrån koldioxidutsläpp. Vi anser också att fordonsskatten skall ta hänsyn till kväveoxid och partikelutsläpp och att den bör vara teknikneutral.



#### **4. Skatt på avfall, punkt 6 (c)**

Jörgen Johansson (c) anför:

Den deponiskatt på avfall som infördes 2000 har varit positiv för att minska mängden avfall som deponeras. Samtidigt har detta lett till att förbränning av avfall har blivit relativt sett mer lönsamt eftersom detta är skattebefriat. Centerpartiet vill att avfall i större utsträckning skall sorteras. Förbränning av osorterat avfall riskerar att skada miljön, och därmed även människor, främst genom ökade dioxinutsläpp. Därför bör en skatt införas för att neutralisera deponiskatten samt att göra avfallssortering mer ekonomiskt lönsamt.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Motion väckt med anledning av händelse av större vikt

*2004/05: MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (kd):*

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafikbeskattningen.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om reducerad elskatt.

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05: Sk209 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatter inom skogs- och jordbruket.

*2004/05: Sk218 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatten på naturgrus.

*2004/05: Sk219 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en sänkning av skatten på bensin.

*2004/05: Sk230 av Erling Wälivaara (kd):*

Riksdagen begär att regeringen utreder vilka effekter en höjning av vägtrafikskatten får för glesbygden i Norrland.

*2004/05: Sk235 av Stefan Hagfeldt (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av bensinskatten.

*2004/05: Sk256 av Ulrik Lindgren (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda frågan om en differentierad drivmedelsskatt.

*2004/05: Sk262 av Claes Västerteg och Eskil Erlandsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge svensk hotell- och restaurangnäring lika villkor som övrig tillverkningsindustri i energibeskattningen.

*2004/05:Sk266 av Ola Sundell och Stefan Hagfeldt (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt dieselskatt.

*2004/05:Sk268 av Anna Grönlund Krantz (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upphäva dubbelbeskattningen på lågbeskattad finsk olja och göra införseln för eget bruk legal och på så sätt stoppa den illegala införseln som i dag breder ut dig.

*2004/05:Sk273 av Anders Sjölund och Jan-Evert Rådström (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fordonsskatten på dieselmotorer skall jämföras med skatten på bensindrivna bilar.

*2004/05:Sk280 av Ragnwi Marcelind (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bränsleskatten för dem som bor i glesbygden.

*2004/05:Sk284 av Chatrine Pålsson m.fl. (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avveckling av effektskatten.

*2004/05:Sk285 av Dan Kihlström (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utredning av de sociala konsekvenserna i glesbygden av höjda bilskatter.

*2004/05:Sk305 av Gustav Fridolin och Ulf Holm (båda mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en utredning om möjligheterna för ett införande av en beskattning av djurförsöken i Sverige.

*2004/05:Sk311 av Anita Sidén och Elizabeth Nyström (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inte höja skatten på bensin och diesel.

*2004/05:Sk314 av Krister Hammarbergh och Jan-Evert Rådström (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att skatten på naturgrus skall upphöra.

*2004/05:Sk342 av Åsa Torstensson (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att skapa skatteregler som stimulerar människors val av en grön livsstil.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att grön skatteväxling skapar goda förutsättningar för grön livsstilsväxling där avstånd och bilberoende inte bestraffas med högre skatter.

*2004/05:Sk350 av Gunnar Axén och Anna Lindgren (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av effekterna på glesbygden av höjda bilskatter.

*2004/05:Sk352 av Yvonne Ruwaida m.fl. (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en registreringsskatt på extremt bränsleslukande bilar snarast utreds.

*2004/05:Sk354 av Krister Hammarbergh (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att helt legalisera införseln av röd finsk olja för eget bruk och att avskaffa den dubbla punktbeskattningen av röd finsk olja.

*2004/05:Sk358 av Runar Patriksson (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att avskaffa straffbeskattningen på diesel för personbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utreda eventuella skillnader i miljöpåverkan mellan dieseldrivna personbilar och bensindrivna personbilar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att omgående harmonisera skattesystemen mellan dieselskatten och bensinskatten så att lika miljöpåverkan får samma skatt.

*2004/05:Sk359 av Runar Patriksson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av fördelningen av skatt på totospel mellan staten och berörda travorganisationer.

*2004/05:Sk360 av Runar Patriksson (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en social konsekvensanalys av höjda bilkostnader.

*2004/05:Sk372 av Bengt-Anders Johansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beskattning av bilar och bilåkning.

*2004/05:Sk381 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en skatterabatt på nya bilar som drivs med alternativa bränslen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det måste finnas tankställen med alternativa drivmedel jämnt fördelade över hela landet.

*2004/05:Sk385 av Inger Lundberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om uppföljning av effekterna för busstrafiken av den i budgeten föreslagna skattehöjningen på dieselolja.

*2004/05:Sk405 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):*

1. Riksdagen beslutar att skatten på handelsgodset tas bort.
2. Riksdagen beslutar att skatten på bekämpningsmedel tas bort.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett nytt energiskattesystem.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anpassning av de svenska skatterna.

*2004/05:Sk410 av Michael Hagberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att även växthusodlingens användning av el för belysning för fotosyntesen skall omfattas av skattebefrielse.

*2004/05:Sk411 av Michael Hagberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om växthusodlingens kostnadssituation och konkurrenssituation avseende elcertifikatavgiften.

*2004/05:Sk412 av Michael Hagberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om energiskattereduktion för kooperativa producentorganisationer inom jordbruket (fruktodlingen).

*2004/05:Sk413 av Johan Löfstrand och Berndt Sköldestig (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa långsiktiga regler rörande alternativa bränslen.

*2004/05:Sk414 av Erling Wälivaara och Ulrik Lindgren (båda kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en differentierad bensinskatt.

*2004/05:Sk415 av Birgitta Carlsson och Jörgen Johansson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta utländska lastbilar betala vägavgift vid transporter inom vårt land eftersom de sliter hårt på våra vägar och försämrar vår miljö.

*2004/05:Sk422 av Pär Axel Sahlberg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om miljörelaterade avgifter för vägtransporter.

*2004/05:Sk424 av Claes-Göran Brandin och Rolf Lindén (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att slopa dubbla styrmedel för koldioxid för mindre anläggningar.

*2004/05:Sk428 av Mikael Oscarsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om frivilligorganisationers och samfunds behov av en kompensation för energiskattehöjningar.

*2004/05:Sk430 av Jan-Evert Rådström och Elizabeth Nyström (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkta dieselskatter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa ett kilometerskattesystem som innebär ökade kostnader för transportsektorn.
3. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om hur ett framtida kilometerskattesystem kan utformas.

*2004/05:Sk449 av Hans Backman (fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att systemet för bensinbeskattning skall ändras så att höjningar av världsmarknadspriset inte automatiskt slår igenom i form av högre bensinskatt.

*2004/05:Sk453 av Lennart Hedquist m.fl. (m):*

12. Riksdagen beslutar övergå från effektskatt till skatt på producerad energi i kärnkraft.

*2004/05:Sk455 av Dan Kihlström m.fl. (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering av skattebelastningen för EU-medlemsländernas växthus- och trädgårdsnäringar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om undantag från EU:s energibeskattningsdirektiv för växthusnäringens elanvändning.

*2004/05:Sk461 av Yvonne Ruwaida m.fl. (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en landningsskatt på inrikes flygtrafik under 50 mil snarast utreds.

*2004/05:Sk475 av Solveig Hellquist m.fl. (fp, m, kd, c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda konsekvenserna av skattehöjningar på bensin och diesel i glesbygd.

*2004/05:Sk485 av Kenth Högström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om beskattningen av fordon och maskiner inom jord- och skogsbruk.

*2004/05:U311 av Rosita Runegrund m.fl. (kd):*

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen genom EU bör verka för att en obligatorisk koldioxidskatt på flygbränsle införs på en global nivå.

*2004/05:T262 av Hillevi Larsson (s):*

2. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till riksdagen om att införa båtskatt.

*2004/05:T263 av Karin Enström (m):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att båtskatt inte skall införas.

*2004/05:T290 av Annika Carlsson och Kenneth Johansson (båda c):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att släp och lastbilar äldre än 30 år skattebefrias.

*2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c):*

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en fordonsskatt som dels tar hänsyn till koldioxid, dels till NOx och partikelutsläpp samt att den är teknikneutral.

*2004/05:T461 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att harmonisera trafikbeskattningen inom EU med  
direkt koppling till miljöpåverkan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om likvärdiga skattevillkor för diesel respektive bensin.

*2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om hänsynsfaktorer vid införande av kilometerskatt.

*2004/05:T463 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om lätta lastbilar.

*2004/05:MJ369 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en europeisk koldioxidavgift.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att införa en differentierad skatt på förbränning av  
osorterat avfall.
37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en utredning kring differentierad skatt på deponi av  
avfall.

*2004/05:MJ370 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att skatteklassa RME och diesel var för sig.

*2004/05:MJ441 av Bengt-Anders Johansson (m):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om vägavgifter för gasdrivna lastbilar.

*2004/05:MJ497 av Sven Gunnar Persson m.fl. (kd):*

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att inom EU harmonisera avgifter och skatter för  
jordbruket.
36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en miljödifferentialisering av skatten på bekämpnings-  
medel.



*2004/05: MJ498 av Göran Hägglund m.fl. (kd):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige skall verka inom EU för att skattesystem och statliga subventioner verkar i riktning mot effektiv energianvändning och stopp för subventioner av fossila bränslen.
14. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagändring som, i enlighet med vad som anförs i motionen, undanröjer den skattemässiga diskrimineringen av miljövänliga bränslen.

*2004/05: MJ508 av Anita Brodén m.fl. (fp):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att sänka koldioxidutsläppen samt ge jordbruket bättre konkurrensvillkor genom skattelättnader vid inblandning av förnybara drivmedel.

*2004/05: N276 av Yvonne Andersson och Anna Lindgren (kd, m):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en översyn av effektskatten på kärnkraft.

*2004/05: N307 av Peter Eriksson m.fl. (mp):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en koldioxidrelaterad registreringsskatt för bilar snarast bör utredas.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skatten på kärnkraft bör höjas.

*2004/05: N346 av Hans Backman m.fl. (fp):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att systemet för bensinbeskattning skall ändras så att höjningar av världsmarknadspriset inte automatiskt slår igenom i form av högre bensinskatt.

*2004/05: N348 av Lars Lindblad m.fl. (m):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om effektskatten på kärnkraft.

*2004/05: N396 av Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (båda m):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade skatter på drivmedel.

*2004/05: N397 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om energi- och drivmedelsskatter.

*2004/05:N405 av Anne-Marie Pålsson m.fl. (m):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en reformerad energibeskattnings.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om principerna för energibeskattnings.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om harmonisering av energiskatter och miljöavgifter i Norden.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den särskilda effektskatten på kärnkraftsel.

*2004/05:N410 av Maria Larsson m.fl. (kd):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om effektskatten.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att förhandlingar bör upptas med Danmark och andra exportländer så att kolkraftsproducerad el vid import till Sverige kan beläggas med miljöavgift.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Utredningen om energiskatter bör arbeta med inriktning på ett uthålligt skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och hög elproduktion premieras.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU skall kunna fatta beslut om miljöavgifter med kvalificerad majoritet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miniminivåer för koldioxidavgifter i EU.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att höja den övre gränsen för när elproducerande vindkraftverk får erhålla s.k. miljöbonus.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att slopa eller kraftigt höja den övre gränsen för när producenter kan konsumera egenproducerad el utan elskatt.

*2004/05:N415 av Axel Darvik och Nyamko Sabuni (båda fp):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avveckla effektskatten på kärnkraft.