



Allmänna motioner om punktskatter

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet ett nittiotal motioner från den allmänna motionstiden 2001. I ett inledande avsnitt om allmänna energibeskattningsfrågor behandlas bl.a. yrkanden om utformningen av en skatteväxling och reformeringen av energibeskattningsystemet, elproduktionen och den nordiska elmarknaden, energiskatter i produktionsledet, gemensamma miniminivåer inom EU för energi- och koldioxidskatter, användning av kvalificerad majoritet i rådet, huruvida torv skall klassas som ett förnybart bränsle och kraftvärmeproduktionen och naturgasens roll i energisystemet. I de följande avsnitten behandlas jordbrukets miljö- och energiskatter, trafikbeskattning (åkerinäringen, fossila drivmedel, alternativa drivmedel, fordonsskatt etc.) och alkohol- och tobaksskattefrågor m.m.

Utskottet avstyrker samtliga motionsyrkanden. Utskottet föreslår slutligen att riksdagen tar upp ärendet för avgörande efter endast en bordläggning.

Vid betänkandet fogas 23 reservationer (m, kd, c, fp, mp).

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	7
Utskottets överväganden	8
Energibeskattning, allmänt	8
Jordbrukets miljö- och energiskatter	14
Vägförbrukning	18
Alkohol- och tobaksfrågor.....	31
Avfallsskatt.....	37
Skatt på kväveutsläpp från reningsverk	39
Avgift på amalgam	40
Skatt på spel.....	40
Reservationer.....	44
1. Energibeskattning, allmänt (punkt 1) – m.....	44
2. Energibeskattning, allmänt (punkt 1) – kd.....	45
3. Energibeskattning, allmänt (punkt 1) – c.....	46
4. Energibeskattning, allmänt (punkt 1) – fp	48
5. Energibeskattning, allmänt (punkt 1) – mp.....	49
6. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – m.....	50
7. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – kd.....	51
8. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – fp.....	52
9. Åkerinäringen (punkt 3) – m, kd	53
10. Åkerinäringen (punkt 3) – fp.....	54
11. Fossila drivmedel (punkt 4) – m.....	55
12. Alternativa drivmedel (punkt 5) – kd	55
13. Alternativa drivmedel (punkt 5) – c.....	57
14. Alternativa drivmedel (punkt 5) – fp	58
15. Fordonsskatt (punkt 6) – kd.....	58
16. Differentierad drivmedels- och fordonsskatt (punkt 7) – kd.....	59
17. Alkoholbeskattning (punkt 8) – m.....	60
18. Privatinförsel av alkohol och tobak (punkt 9) – m.....	61
19. Avfallsskatt (punkt 11) – c	62
20. Avfallsskatt (punkt 11) – fp.....	62
21. Skatt på kväveutsläpp från reningsverk (punkt 12) – mp	63
22. Avgift på amalgam (punkt 13) – mp.....	63
23. Skatt på spel (punkt 14) – kd	63
Särskilda yttranden	65
1. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – c	65
2. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – mp.....	65
3. Alternativa drivmedel (punkt 5) – mp	66

Bilaga

Förteckning över behandlade förslag	68
Motioner från allmänna motionstiden	68

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Med hänvisning till de motiveringar som framförs under Utskottets överväganden föreslår utskottet att riksdagen fattar följande beslut:

1. Energibeskattnng, allmänt

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:K426 yrkande 26, 2001/02:Sk212, 2001/02:Sk218, 2001/02:Sk286, 2001/02:Sk369, 2001/02:Sk420, 2001/02:Sk427, 2001/02:Sk443, 2001/02:Sk455, 2001/02:Sk478, 2001/02:Sk489 yrkande 28, 2001/02:Sk491 yrkandena 9 och 23, 2001/02:U301 yrkande 43, 2001/02:U302 yrkande 6, 2001/02:U348 yrkande 7, 2001/02:MJ337 yrkandena 6 och 7, 2001/02:MJ521 yrkande 9, 2001/02:N35 yrkande 8, 2001/02:N213 yrkande 6, 2001/02:N238 yrkande 1, 2001/02:N269 yrkande 2 och 2001/02:N371 yrkandena 4, 5, 18 och 19.

Reservation 1 (m)

Reservation 2 (kd)

Reservation 3 (c)

Reservation 4 (fp)

Reservation 5 (mp)

2. Jordbrukets miljö- och energiskatter

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk326, 2001/02:Sk362 yrkande 1, 2001/02:Sk417 yrkandena 1, 2 och 5, 2001/02:Sk433 yrkandena 2 och 6, 2001/02:Sk450 yrkande 5, 2001/02:Sk468 yrkandena 1–3, 2001/02:MJ336 yrkande 5, 2001/02:MJ340 yrkande 2, 2001/02:MJ341 yrkande 1, 2001/02:MJ343 yrkandena 4 och 5, 2001/02:MJ423 yrkande 10, 2001/02:MJ464 yrkande 4 och 2001/02:MJ526 yrkande 14.

Reservation 6 (m)

Reservation 7 (kd)

Reservation 8 (fp)

3. Åkerinäringen

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk222, 2001/02:Sk244, 2001/02:Sk248, 2001/02:Sk407, 2001/02:Sk418 yrkandena 1–3 och 2001/02:MJ521 yrkande 13.

Reservation 9 (m, kd)

Reservation 10 (fp)

4. Fossila drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk202, 2001/02:Sk203, 2001/02:Sk204, 2001/02:Sk215, 2001/02:Sk231, 2001/02:Sk285, 2001/02:Sk289 yrkande 1, 2001/02:Sk433 yrkande 1, 2001/02:Sk450 yrkande 3 och 2001/02:N265 yrkande 4.

Reservation 11 (m)

5. Alternativa drivmedel

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk346, 2001/02:Sk406, 2001/02:Sk419, 2001/02:Sk435, 2001/02:Sk475, 2001/02:MJ287 yrkande 2, 2001/02:MJ423 yrkandena 4, 6 och 13 och 2001/02:N265 yrkande 5.

Reservation 12 (kd)

Reservation 13 (c)

Reservation 14 (fp)

6. Fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Fi230 yrkande 2, 2001/02:Sk201, 2001/02:Sk267, 2001/02:Sk314, 2001/02:Sk329, 2001/02:Sk347, 2001/02:Sk405 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Sk448, 2001/02:MJ342 yrkande 2 och 2001/02:MJ423 yrkande 3.

Reservation 15 (kd)

7. Differentierad drivmedels- och fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk216, 2001/02:Sk293, 2001/02:Sk312 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Sk353 och 2001/02:N372 yrkande 7.

Reservation 16 (kd)

8. Alkoholbeskattning

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk230, 2001/02:Sk350, 2001/02:Sk409, 2001/02:So275 yrkande 2, 2001/02:So616 yrkande 2 och 2001/02:So629 yrkandena 1 och 5.

Reservation 17 (m)

9. Privatinförsel av alkohol och tobak

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk408, 2001/02:So616 yrkande 3 och 2001/02:So629 yrkande 4.

Reservation 18 (m)

10. Försäljning i flygplatsernas taxfreebutiker

Riksdagen avslår motion 2001/02:Sk252.

11. Avfallsskatt

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk239, 2001/02:MJ337 yrkandena 24 och 25 och 2001/02:MJ521 yrkande 12.

Reservation 19 (c)

Reservation 20 (fp)

12. Skatt på kväveutsläpp från reningsverk

Riksdagen avslår motion 2001/02:MJ466 yrkande 7.

Reservation 21 (mp)

13. Avgift på amalgam

Riksdagen avslår motion 2001/02:So636 yrkande 6.

Reservation 22 (mp)

14. Skatt på spel

Riksdagen avslår motionerna 2001/02:Sk279, 2001/02:Sk297, 2001/02:Sk305 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Sk447 och 2001/02:MJ524 yrkande 2.

Reservation 23 (kd)

Utskottet föreslår att riksdagen avgör ärendet efter endast en bordläggning.

Stockholm den 5 mars 2002

På skatteutskottets vägnar

Arne Kjörnsberg

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Arne Kjörnsberg (s), Carl Fredrik Graf (m), Lisbeth Staaf-Igelström (s), Per Rosengren (v), Kenneth Lantz (kd), Per Erik Granström (s), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Ulla Wester (s), Lena Sandlin-Hedman (s), Marie Engström (v), Sven Brus (kd), Catharina Hagen (m), Gudrun Lindvall (mp), Rolf Kenneryd (c), Lennart Kollmats (fp), Per-Olof Svensson (s) och Anna Kinberg (m).

Redogörelse för ärendet

Riksdagen har under hösten 2001, efter beredning i bl.a. skatteutskottet, godtagit regeringens inkomstberäkning i budgetpropositionen för 2002 och regeringens förslag i budgetpropositioner till förändringar på skatteområdet bl.a. avseende punktskatterna. Riksdagen avsåg samtidigt oppositionspartiernas budgetpåverkande motioner med alternativa inkomstberäkningar och skatteförslag (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1). Skatteutskottet behandlar nu i detta betänkande de motionsyrkanden angående punktskatter som återstår efter höstens budgetbehandling. Ett tjugotal motioner om reklamskatt som skulle ha behandlats i detta betänkande har brutits ut och kommer att tas upp senare under våren i ett särskilt betänkande.

Utskottets överväganden

Energibeskattnig, allmänt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner rörande utformningen av en skatteväxling och reformeringen av energibeskattningsystemet, elproduktion och den nordiska elmarknaden och energiskatter i produktionsledet, gemensamma miniminivåer inom EU för energi- och koldioxidskatter, användning av kvalificerad majoritet i rådet, huruvida torv skall klassas som ett förnybart bränsle och kraftvärmeproduktionen och naturgasens roll i energisystemet. Jfr reservationerna 1 (m), 2 (kd), 3 (c), 4 (fp) och 5 (mp).

Inledande bakgrund

Riksdagen har ställt sig bakom den strategi för en successivt ökad miljörelatering av skattesystemet genom grön skatteväxling som presenterades i budgetpropositionen för 2001. En reformering av energiskattesystemet utgör därvid en central del och Skatteväxlingskommitténs principskiss utgör utgångspunkten för reformarbetet (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1). Grunden för strategin är att höjda skatter på energi- och miljöområdet växlas mot sänkta skatter på arbete. Skatteväxlingsstrategin beräknas under en tioårsperiod omfatta sammanlagt 30 miljarder kronor. Under inledningsåret 2001 var den totala omslutningen 3,3 miljarder kronor. Inriktningen var då att ge koldioxidskatten en ökad tyngd i förhållande till energiskatten. Skattehöjningarna på energiområdet koncentrerades till fossila bränslen för uppvärmning, till elförbrukning och till dieselolja. Dessa höjningar växlad mot höjda grundavdrag för löntagare och pensionärer och sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter för egenföretagare.

Riksdagen har vidare i samband med den gångna höstens budgetberedning godtagit det andra steget i skatteväxlingen som för 2002 innebär en skatteväxling på ca 2 miljarder kronor. Skatteväxlingen bestod av höjda grundavdrag i inkomstskatten, höjd koldioxidskatt på bränslen för uppvärmning, höjd energiskatt på el samt höjd avfallsskatt (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1). I budgetpropositionen för 2002 drar regeringen även upp riktlinjerna för en skattestrategi för alternativa drivmedel i syfte att stimulera introduktionen av sådana drivmedel.

En reformering av energiskattestrukturen och ett stegvis införande av skatteväxlingskommitténs modell bedöms skapa en energiskattemiljö som säkerställer en effektiv miljöstyrning och en varaktig finansiering av sänkta skatter på arbete. Det reducerade skatteuttaget för de konkurrensutsatta sektorerna bör kunna behållas och alternativa avgränsningar av dessa områden med reducerade skatter, bl.a. i förhållande till tjänstesektorn, skall utredas. Inom

Regeringskansliet pågår ett omfattande arbete när det gäller reformeringen av energibeskattningen.

Utredningar har initierats i fråga om utformningen av nedsättningsreglerna för tillverkningsindustrin, växthusnäringen samt jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna, vägtrafikbeskattningen och i fråga om övriga miljörelaterade skatter. Dessutom görs analyser av alternativa ekonomiska styrmedel. Det gäller bl.a. handel med utsläppskvoter och system för handel med förnybar el med hjälp av s.k. gröna certifikat. Ytterligare styrmedel som studeras vid sidan av skatter är driftsbidrag och investeringsbidrag. I vissa frågor föreligger redan förslag från utredningar.

Regeringen har också tillkallat en utredare (dir. 2001:122) som skall granska och utvärdera insatserna inom 1997 års energipolitiska program och analysera behovet av förändringar. Utredaren skall lämna förslag till riktlinjer för det långsiktiga energipolitiska programmet inför den planeringsperiod som börjar 2003. Utredaren skall redovisa insatser som skall leda till en långsiktigt hållbar energiförsörjning.

En energipolitisk proposition är aviserad att avlämnas under mars 2002.

Motioner

I *Moderata samlingspartiets partimotion N213 yrkande 6 av Bo Lundgren m.fl. (m)* anförs att det brådskar att få till stånd en ökad anpassning av principerna för energibeskattningen mellan de nordiska länderna. Skilda beskattningsprinciper mellan länderna hotar effektiviteten på den gemensamma nordiska elmarknaden vilket leder till samhällsekonomiska kostnader och en ökad miljöpåverkan.

I *Moderata samlingspartiets kommittémotion Sk491 av Carl Fredrik Graf m.fl. (m)* anförs att inga fiskala energiskatter bör tas ut i produktionsledet (*yrkande 9*) och att Sveriges internationellt sett stora och energikrävande industrisektor drabbats hårt av produktionsskatterna på el. I motionen föreslås också att energiskatterna för hotell- och restaurangbranschen skall ses över (*yrkande 23*). Motionärerna framhåller att branschen får betala konsumentskatt på energi, medan livsmedelsindustrin har lägre skattetariff.

I *Kristdemokraternas partimotion K426 yrkande 26 av Alf Svensson m.fl. (kd)* och *kommittémotion N371 yrkande 19 av Inger Strömbom m.fl. (kd)* betonas att det krävs gemensamma europeiska åtgärder för att sänka koldioxidutsläppen. Ett effektivt medel vore att i EU lagstifta om miniminivåer för miljöavgifter.

Enligt *Kristdemokraternas kommittémotioner N35 yrkande 8 och N371 yrkande 4 av Inger Strömbom m.fl. (kd)* bör förhandlingar inledas med bl.a. Danmark så att kolkraftproducerad el vid import till Sverige kan beläggas med miljöavgift. Motionärerna anför vidare i motion N371 att regeringen bör presentera ett skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och hög elproduktion premieras medan produktion baserad på fossila bränslen beläggs med miljöavgifter (*yrkande 5*). Enligt motionen bör EU bli mer

handlingskraftigt på miljöområdet. Beslut om miljöavgifter bör därför kunna tas med kvalificerad majoritet (*yrkande 18*).

I *Centerpartiets partimotion MJ337 yrkande 6 av Agne Hansson m.fl. (c)* anförs att ett nytt system för energibesättning skall bygga på att förorenaren betalar och att de olika energislagens marknadspris speglar samhällets totala kostnader. Regeringen och riksdagen bör, enligt motionen, sätta tydliga miljömässiga ramar för energisystemet inom vilka marknadsekonomins dynamik och utvecklingskraft skall verka i miljöns tjänst.

Centern anför vidare i samma motion (*yrkande 7*) och i *partimotion Sk489 av Agne Hansson m.fl. (yrkande 28)* att en skatteväxling måste utformas så att en framtida handel med utsläppsrättigheter underlättas. Det innebär, enligt motionärerna, att de nuvarande nedsättningsreglerna för industrin successivt bör fasas ut och skillnaden i miljöbesättning mellan hushållen och industrin jämnas ut.

I *Centerns partimotion U302 yrkande 6 av Agne Hansson m.fl. (c)*, slutligen, anförs att Sverige i EU bör driva frågan om miniminivåer för miljöskatter. Det vore bra för miljön och ett bra sätt att skapa likvärdiga konkurrensvillkor, t.ex. för det svenska jordbruket.

I *Folkpartiets partimotion U301 yrkande 43 av Lars Leijonborg m.fl. (fp)* anförs att en skärpt koldioxidskatt som beslutas nationellt riskerar att försämra den inhemska industrins konkurrenskraft. Sverige bör i EU verka för en gemensam miniminivå för koldioxidskatt (tkg).

Folkpartiet framhåller i *partimotion MJ521 yrkande 9 av Lars Leijonborg m.fl. (fp)* vidare att EU måste ges makt över klimatpolitiken. Regeringen måste snabbt ändra inställning till frågan om majoritetsbeslut avseende miljöskatter och, föreslår motionärerna, som ett första steg verka för en europeisk miniminivå för koldioxidskatten.

I *Miljöpartiets kommittémotion U348 yrkande 7 av Yvonne Ruwaida m.fl. (mp)* föreslås att regeringen i EU bör verka för en plan för att underlätta användandet av miljörelaterade skatter bl.a. genom framtagande av gemensamma miniminivåer för energi- och koldioxidskatter.

I *motion Sk420 av Ola Sundell (m)* föreslås att energitorv bör jämföras med andra biobränslen och undantas från koldioxidskatt. I *motion Sk218 av Harald Nordlund (fp)* däremot föreslås införande av koldioxidskatt på torv.

I *motion Sk286 av Elizabeth Nyström och Kent Olsson (m)* föreslås att effektskatten på kärnkraft avskaffas med motivering att skatten är kontraproduktiv eftersom den diskriminerar svensk kraftindustri och drabbar konsumenterna samt att den också har negativa miljöeffekter.

I *motion Sk427 av Berit Adolfsson (m)* sägs att det är dags att sänka elskatten. Sedan 1996 har hushållens elskatter höjts med 100 %. Därtill kommer produktionsskatt på kärnkraftsel och moms som beräknas också på den påförda skatten.

I ett flertal motioner berörs kraftvärmeproduktionen och naturgasens roll i energisystemet.

I *motion Sk369 av Urban Ahlin och Kjell Nordström (s)* sägs att skattereglerna inte underlättar kommunernas energiomställning genom exempelvis uppbyggande av kraftvärmeproduktion och fjärrvärme. Flera fjärrvärmebolag har svårt att få industrin att ansluta sig till nätet eftersom reglerna gynnar oljeuppvärmning för industrin. Det behövs enligt motionen därför en översyn av reglerna.

I *motion Sk212 av Anna Åkerhielm och Jan Backman (m)* anförts att betydande delar av kolkraften i norra Europa skulle kunna ersättas av naturgaseldad kraftvärme. Det är angeläget att svenska energiskatter anpassas så att effektiv elproduktion med liten miljöpåverkan kan konkurrera ut kolkraften.

I *motion Sk443 av Ingvar Eriksson och Maud Ekendahl (m)* anförts att regeringen utan dröjsmål bör miljöanpassa energiskatterna så att naturgaseldad kraftvärme kan tränga tillbaka smutsig kolkraft.

I *motion Sk455 av Ewa Thalén Finné och Lars Lindblad (m)* betonas att svensk energi- och skattepolitik måste skapa förutsättningar för en effektiv och miljövänlig produktion av el och värme. Med rätt förutsättningar kan naturgaseldade kraftvärmeverk tillsammans med biobränsle, vatten-, vind-, sol- och kärnkraft konkurrera ut elproduktion med kol och olja.

I *motion N238 yrkande 1 av Kenneth Lantz och Lars Gustafsson (kd)* anförts att kraftvärmebeskattningen behöver ses över så att naturgaseldad kraftvärme blir konkurrenskraftig. Det är ett viktigt steg för att miljömålen skall uppnås.

I *motionerna N269 yrkande 2 av Eva Flyborg (fp) och Sk478 av Annelie Enochson m.fl. (kd, m)* anförts att kraftvärmebeskattningen bör ändras så att kraftvärme kan konkurrera med övrig elproduktion på likvärdiga villkor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att reformeringen av energiskattesystemet är en mycket komplicerad och grannlaga uppgift och som framgått av den inledande bakgrunden pågår ett omfattande utredningsarbete rörande olika delar av systemet. Utskottet anser att det fordras ingående övergripande analyser för att sammanfoga de olika komponenterna till en sammanhållen politik på energibeskattningsområdet. Många av de frågor som tas upp i de nu aktuella motionerna rör områden som är under överväganden eller som initierats i olika utredningar, och enligt utskottets mening bör riksdagen inte föregripa regeringens beredningsarbete utan avvakta de överväganden som det pågående arbetet på området föranleder.

Utskottet delar motionärernas syn när det gäller vikten av att Sverige håller en fortsatt hög ambitionsnivå när det gäller att begränsa koldioxidutsläppen. Sverige och några andra länder har valt att ligga steget före vid beskattning av koldioxidutsläpp och tar på detta sätt ett särskilt ansvar för de globala miljöproblemen och risker som utsläppen av växthusgaser ger upphov till. Ett viktigt inslag i denna strategi är att Sverige på ett aktivt sätt söker förmå andra länder att följa efter och införa motsvarande ekonomiska styrmedel. En sådan internationell beskattning är målet med Sveriges agerande på detta område och

skulle dessutom minska behovet av särskilda regler för den konkurrensutsatta svenska industrin. I promemorian Förslag till program för långsiktigt avtal med energiintensiv industri (Ds 2001:65) presenteras ett principförslag till ett program för långsiktiga avtal för att främja energieffektivisering och andra åtgärder inom energiintensiv industri som kan påverka utsläppen av klimatpåverkande gaser. Syftet med programmet är att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser som bidrag till uppfyllandet av det svenska klimatmålet.

Utskottet tar härfter upp frågan om *elproduktion och den nordiska elmarknaden samt frågan om energiskatter i produktionsledet*. Dagens svenska energibesättning är i huvudsak utformad som konsumtionsskatt, dock med inslag av beskattning i produktionsledet. All elproduktion i Sverige är i dag skattefri. Kvarvarande rester av en produktionsskatt på el finns i form av den effektskatt som tas ut på kärnkraftverk. Riksdagen avskaffade produktionsskatten på el producerad i vattenkraftverk den 1 januari 1999 (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU20). Den del av fastighetsskatten på markvärdet av vattenkraftverk som svarade mot den tidigare produktionsskatten togs bort vilket innebar en sänkning av skatten på markvärdet från 2,21 % till 0,5 %. Kvarvarande del svarar mot den skatt som utgår på industrifastigheter. Produktionsskatten på kärnkraft lades om fr.o.m. den 1 juli 2000 till en skatt på installerad effekt (prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22). Omläggningen från en rörlig skatt var avsedd att minska riskerna för snedvridningar i elproduktionssystemet. Vid införandet av effektskatt på kärnkraftverk aviserade regeringen sin avsikt att noga följa vilka konsekvenser en övergång till en fast skatt skulle få, för att säkerställa att det inte uppkommer några icke avsedda effekter.

Elmarknadens avreglering och internationalisering har som motionärerna påpekar fått vissa negativa konsekvenser från miljösynpunkt. I Sverige har svensk kondenskraft i viss mån ersatts av importerad elkraft producerad i Danmark på mindre miljövänligt sätt. Det kan möjligen bero på lägre miljökrav på dessa anläggningar och att elmarknaden i Danmark inte varit avreglerad i samma omfattning som i de övriga nordiska länderna. Enligt utskottets bedömning finns det ingen grund för uppfattningen att dansk elbesättning skulle diskriminera svensk el. I Sverige beskattas all el oavsett ursprung i konsumtionsledet. Förslaget om en särskild miljöbesättning i Sverige som bara träffar danskproducerad el från vissa anläggningar är enligt utskottets mening knappast genomförbart. Det finns anledning att anta att ökande krav kommer att ställas på bl.a. elproduktion som inte är miljövänlig i samband med att staterna skall minska utsläppen av växthusgaser i syfte att säkerställa åtagandena under Kyotoprotokollet.

Utskottet tar härfter upp frågan om *gemensamma minimivåer inom EU för energi- och koldioxidskatter*. Inom EU har Sverige verkat för att gemensamma minimiskattesatser skall införas också på naturgas och kol och har tillsammans med andra länder sökt få till stånd en lösning som innebär att nuvarande mineraloljedirektiv byggs ut till ett energiskattedirektiv. Dessa

ansträngningar ledde till att kommissionen i mars 1997 föreslog ett ramdirektiv om energibeskattnings där skattebasen utvidgas till samtliga energiprodukter. Förslaget innebär höjda minimiskattesatser och samtidigt en ökad flexibilitet för medlemsstaterna i förhållande till det nuvarande mineraloljedirektivet, vad gäller möjligheterna till differentiering utifrån bränslets miljöegenskaper. Målsättningen är att alla energiprodukter skall omfattas av en positiv skattesats. Sverige har i en arbetsgrupp under rådet kraftfullt stött arbetet med ett ramdirektiv på energiskatteområdet och lyckades under sitt ordförandeskap få i gång diskussionen efter två års dödläge.

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. Den svenska inställningen har varit att skattefrågor inom unionen även fortsättningsvis skall beslutas med enhällighet, dvs. att medlemsländerna skall ha kvar sin vetorätt. 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 har ändrats. Europaparlamentet har fått en större roll i lagstiftningsarbetet. Amsterdamfördraget innebar också att området för beslut med kvalificerad majoritet utsträcktes till nya områden.

Energibeskattningsen av *naturgaseldad kraftvärme* berörs i flera motioner. Kraftvärmeproduktion är ett av områdena som är prioriterade enligt 1997 års långsiktiga energipolitiska program. I ett kraftvärmeverk sker samtidig produktion av el och värme. Kraftvärmeverk finns i ett relativt stort antal kommuner samt i ett antal industrier (s.k. industriellt mottryck). Några kraftvärmeverk har möjlighet att producera el utan samtidig produktion av värme, s.k. kondensdrift. För bränsle som förbrukas för samtidig produktion av värme och el får avdrag göras med halva energiskatten.

Naturgas har ett antal miljömässiga fördelar jämfört med andra fossila bränslen, och även jämfört med biobränsle. Naturgas ger upphov till mindre mängd koldioxid än olja och kol samt till mindre utsläpp av stoft, svavel, kväveoxider och oförbrända kolväten än samtliga andra bränslen. Innehållet av tungmetaller är helt försumbart, och naturgasen kräver inget transportarbete i form av bil eller båt. Sedan den 1 augusti 2000 finns en naturgaslag i Sverige som syftar till att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 98/30/EG om gemensamma regler för den inre marknaden för naturgas. Direktivet syftar till att öppna och öka tillträdet till systemen för naturgas och därmed öka konkurrensen.

Riksdagen antog år 1998 riktlinjer för naturgasanvändningen i Sverige. Enligt dessa skall bl.a. investeringar i rörledningar och inköp av gas ske efter strikt kommersiella principer. Gasen skall av egen kraft konkurrera på den svenska energimarknaden. Naturgasen är med dagens skattesystem det konkurrenskraftigaste fossila bränslet i värmeproduktionen. Detta förklaras av att framför allt energiskatten är låg, men även av ett relativt lågt kolinnehåll, dvs. låg koldioxidskatt. I elproduktionen beskattas i dag inte fossila bränslen,

vilket innebär att både bränslekostnaden för kol och eldningsolja är lägre än för naturgas. Priset på naturgas i Sverige anses vara relativt högt jämfört med priset på kontinenten. Elproduktion i kraftvärmeverk kan därför ofta inte konkurrera prismässigt, och det har varit billigare för t.ex. kommunerna att köpa el än att producera den själv. Enligt analysen i promemorian Utvärdering av Skatteväxlingskommitténs energiskattmodell (Ds 2000:73) är priset avgörande för naturgasens framtida konkurrenskraft, vilket i sin tur beror på tillförseln och tillgången på naturgas i Sverige.

Meningarna har varit delade om *huruvida torv skall klassas som ett förnybart bränsle* eller ett icke-förnybart bränsle. I samband med 1990–1991 års skattereform undantogs torven från koldioxidbeskattning, dock utan att klassas som biobränsle. Skatteväxlingskommittén ansåg att det fanns starka skäl från miljösynpunkt att klassa torv som ett fossilt bränsle. En utredning (N2000:10) ser för närvarande över torvens roll i ett uthålligt energisystem (dir. 2000:110).

Utskottet anser att överväganden rörande beskattningen av kraftvärmeproduktion ingår i det pågående arbetet med en sammanhållen energibeskattnings och att riksdagen inte bör föregripa dessa bedömningar. Utskottet avstyrker med det ovan anförda samtliga de nu berörda motionerna i motsvarande delar i den mån de inte är tillgodosedda med vad utskottet anfört.

Jordbrukets miljö- och energiskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om energiskatter, gödselmedelsskatter och bekämpningsmedelsskatter i jordbruket.
Jfr reservationerna 6 (m), 7 (kd) och 8 (fp).

Gällande bestämmelser

Sedan den 1 juli 2000 omfattas jordbrukssektorn av samma skattelättnader som tillverkningsindustrin vid förbrukning av el och bränslen. På bränslen som används för uppvärmning och drift av stationära motorer vid yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet (inklusive växthusnäringen) utgår således ingen energiskatt, och en reducerad koldioxidskatt motsvarande 30 % av den generella nivån tas ut. De reducerade skattesatserna gäller dock inte för bensin (oavsett användning) eller andra bränslen som förbrukas för drift av motordrivna fordon. Ingen energiskatt betalas heller på el som förbrukas i dessa sektorer.

Företag med stor energiförbrukning kan få viss ytterligare nedsättning av koldioxidskatten. Om den koldioxidskatt som belastar ett företag överstiger 0,8 % av försäljningsvärdet sätts skatten ned så att den överskjutande skattebelastningen inte överstiger 24 % av det överskjutande skattebeloppet för bränslet (0,8-procentsregeln). EG-rätten innehåller dock minimiskattesatser som inte får underskridas.

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 20 kr för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet.

Motioner

I *Moderata samlingspartiets kommittémotion Sk417 yrkandena 1 och 2 av Göte Jonsson m.fl. (m)* betonas att regeringen utifrån en helhetssyn måste verka för konkurrensneutralitet mellan länderna och för samordnade regelverk för växthusnäringen inom EU. Motionärerna begär vidare att trädgårdsnäringens särskatter och växthusodlingens skatter på bränsle för uppvärmning skyndsamt bör ses över (*yrkande 5*).

I *Moderata samlingspartiets kommittémotion MJ343 yrkande 4 av Göte Jonsson m.fl. (m)* anförs att regeringen höjt dieselskatten trots jordbrukets negativa konkurrensituation. Enligt motionen bör dieselskatten sänkas till 53 öre per liter för jordbruket, skogsmaskiner och arbetsredskap. I motionen poängteras slutligen att skatteinstrumentet inte är det bästa sättet att bedriva miljöarbete och förhindra läckage från jordbruket. Handelsgödselskatten på kväve bör därför slopas (*yrkande 5*).

I *Vänsterpartiets kommittémotion Sk468 yrkande 1 av Jonas Ringqvist m.fl. (v)* föreslås att bekämpningsmedelsskatten skall höjas och att dagens viktbaserade skatt skall kompletteras med en dosbaserad skatt. Skatten bör enligt motionen återföras till jordbruksnäringen. I motionen anförs vidare att nuvarande handelsgödselskatt på kväve och kadmium är ett trubbigt instrument för att minska växtnäringssläckaget och därför bör få en annan utformning. Det kan innebära lägre skatetryck men med bibehållen miljöstyrning (*yrkande 2*). I motionen sägs slutligen att det är orimligt att jord- och skogsbruket skall betala en del av vägtrafikens kostnader och att diesel för arbetsmaskiner endast bör belastas med samma energiskatt som eldningsolja (*yrkande 3*).

I *Kristdemokraternas kommittémotion MJ340 yrkande 2 av Caroline Hagström m.fl. (kd)* föreslås att 0,8-procentsregeln skall avvecklas och att den svenska trädgårdsnäringen i övrigt skall få samma konkurrensvillkor som övriga EU och konkurrentländer.

I *Kristdemokraternas kommittémotion MJ423 yrkande 10 av Lars Gustafsson m.fl. (kd)* föreslås att skatten sänks på alkylatbensin (grön bensin) för motorsågar och trädgårdsredskap.

I *Folkpartiets kommittémotion MJ526 yrkande 14 av Harald Nordlund och Lennart Kollmats (fp)* framhålls att skatten på handelsgödsel är nödvändig för att minska övergödningen av sjöar och vattendrag. Sverige bör enligt motionen driva kravet om en beskattning baserad på kväveeffektivitet-/kväveförlust på EU-nivå för att ge bönderna goda konkurrensförutsättningar.

I *Miljöpartiets kommittémotion MJ464 yrkande 4 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp)* anförs att det är lika angeläget att komma ifrån gifterna i lantbruket i Sverige som i Danmark. I Danmark är skatten på bekämpningsmedel tio gånger högre, framhåller motionärerna. Enligt deras mening behövs en avvecklingsplan där det ingår att göra en översyn av skatten på bekämpningsmedel i syfte att minska användningen.

I *motion Sk362 yrkande 1 av Lars Hjertén och Lars Elinderson (m)* anförs att regeringens löfte om bättre konkurrensförhållanden för jordbruket, t.ex. genom återföring av de s.k. gödselskatterna, inte har infriats. Enligt motionen bör kväveskatten på handelsgödsel avskaffas, och skatten på diesel som används i jord- och skogsbruket bör sänkas med 2:51 kr per liter till 53 öre per liter.

I *motion Sk433 yrkandena 2 och 6 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m)* anförs att jordbrukets produktionsskatter är på en nivå som innebär betydande konkurrensnackdelar i förhållande till övriga EU. Motionären föreslår att skatten på diesel, eldningsolja, el och handelsgödsel sänks. Skatten på dieselolja för jord- och skogsbruket bör enligt motionen sänkas till 53 öre per liter.

I *motion Sk450 yrkande 5 av Anders Sjölund (m)* sägs att det är viktigt att ge skogs- och jordbruksföretag samma konkurrensförutsättningar som i grannländerna. Skatterna på drivmedel för jordbruksredskap måste enligt motionären tas bort.

I *motion Sk326 av Mikael Oscarsson (kd)* sägs att lantbruket behöver få lika villkor när det gäller skatt på diesel och handelsgödsel som övriga EU.

I *motion MJ336 yrkande 5 av Holger Gustafsson (kd)* föreslås att lantbrukets lönsamhet skall stärkas genom en återföring av handelsgödselskatten till näringen och en sänkning av dieselskatten till EU-nivå.

I *motion MJ341 yrkande 1 av Gunnel Wallin (c)*, slutligen, framhålls att jordbruket arbetar i fråga om miljö och djuromsorg under högre krav än på andra håll i EU. Därtill kommer för Sverige unika konkurrenstyngande skatter och avgifter. Motionären föreslår att kväveskatten slopas.

Utskottets ställningstagande

Motionärerna framför krav på bl.a. sänkta skatter på bränslen och drivmedel och yrkanden med olika inriktning om skatten på handelsgödsel och bekämpningsmedel i jordbruket (inklusive växthusnäringen).

Riksdagen höjde 2001 energiskatten på dieselolja med 10 öre per liter med hänvisning till att det inte från miljösynpunkt var motiverat att ha lägre skatt på diesel än på bensin (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1). Höjningen hade genomslag på jordbruket, tillverkningsindustrin och transportområdet.

Riksdagen höjde vidare vid årsskiftet 2001/02 koldioxidskatten på bränslen med 15 %, men beträffande drivmedel motsvarades höjningen av en motsvarande sänkning av energiskatten. Omläggningen utformades vidare så att skattebelastningen på tillverkningsindustrin, jordbruks- (inklusive växthusnäringen), skogsbruks- och vattenbruksnäringarna blev oförändrad, vilket åstadkoms genom att den generella koldioxidskattelättnaden på bränslen i

dessa sektorer höjdes från 65 till 70 %. Vid årsskiftet slopades vidare fordonsskatten på jordbrukstraktorer. I samband med att riksdagen tog ställning till bränslebeskattningen avvisades förslag från oppositionen om sänkt skatt på bl.a. diesel (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1).

Skattenedsättningskommittén (Fi 2001:09) skall se över utformningen av nedsättningssystemet för bl.a. jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna (inklusive trädgårdsnäringen). Översynen skall omfatta beskattningen av såväl fossila bränslen som el. Kommittén skall bl.a. utreda förutsättningarna för en annan avgränsning av området för energiskattenedsättning för de konkurrensutsatta sektorerna än vad som gäller i dag och särskilt beakta gränstytorna mot andra sektorer samt el- och värmeproduktionen. Konsekvenserna för de berörda verksamheterna när det gäller bl.a. deras konkurrenskraft skall analyseras.

Beskattningen av dieselolja för jordbrukets arbetsmaskiner ses med förtur över av Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:8), (dir. 2001:12). Utredningen har i en promemoria i februari 2002 i ett preliminärt ställningstagande ansett att om dieseloljebeskattningen för arbetsmaskiner skall sänkas bör det ske till den s.k. uppvärmningsnivån, vilket skulle motsvara sänkt skatt med 62 öre per liter. Det slutliga ställningstagande i frågan tas när utredningen utrett de grundläggande principerna för trafikbeskattningen.

Beträffande motion MJ423 med förslag om sänkt skatt på alkylatbensin för motorsågar och trädgårdsredskap hänvisar utskottet till vad regeringen anförde i budgetpropositionen för 2002. Regeringen bedömer att det av miljöskäl är motiverat att öka användningen av alkylatbensin i tvåtaktsmotorer och att en skattesänkning skulle kunna användas som styrmedel. Naturvårdsverket har undersökt de tekniska förutsättningarna för och de miljömässiga effekterna av en skattesänkning. En rapport presenterades i januari 2002. I budgeten nämns en sänkning på 1,50 kr per liter och en ram på 0,1 miljarder kronor avsätts fr.o.m. år 2003.

Riksdagen har efter förslag i budgetpropositionen för 2002 beslutat om en återföring av skatten på bekämpningsmedel och handelsgödsel till jordbruksnäringen (vilken inbegriper växthusnäringen). Beslutet innebär att under innevarande år återförs 363 miljoner kronor och för åren 2003 och 2004 beräknas anslaget till 420 respektive 430 miljoner kronor. Regeringen skall till kommissionen överlämna ett förslag till hur återföringen bör ske.

Sverige har sedan 1980-talet haft olika handlingsprogram för att minska hälso- och miljöriskerna vid användningen av bekämpningsmedel i jordbruket och trädgårdsnäringen. Det gällande programmet avsåg perioden 1996–2001. Jordbruksverket och Kemikalieinspektionen i samråd med andra myndigheter arbetar med ett nytt program.

Regeringen har i juni 2001 tillkallat en särskild utredare (dir. 2001:55) med uppgift att utvärdera skatterna på bekämpningsmedel och handelsgödsel i ett längre perspektiv. Utredaren skall dels analysera och bedöma skatternas påverkan på användningen av bekämpningsmedel respektive handelsgödsel, dels bedöma vilka effekter de har på miljön. Med utgångspunkt i detta skall

det utredas om skatterna bör förändras så att de kan fungera som effektivare styrmedel på miljöområdet utan att kraven på kostnadseffektivitet eftersätts.

Utskottet avstyrker med det ovan anförda samtliga de nu berörda motionerna i motsvarande delar i den mån de inte är tillgodosedda med vad utskottet anfört.

Vätrafikbeskattning

Åkerinäringen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om bl.a. sänkt skatt på diesel, sänkta arbetsgivaravgifter och införande av kilometerskatt.

Jfr reservationerna 9 (m, kd) och 10 (fp).

Bakgrund

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

Sverige deltar sedan den 1 januari 1998 i det gemensamma vägavgiftssystem som Belgien, Danmark, Luxemburg, Nederländerna och Tyskland tidigare infört, det s.k. Eurovignettssystemet (prop. 1997/98:12, bet. 1997/98:SkU7). Avgiften gäller för lastbilar och lastbilsekipage med en totalvikt på minst 12 ton. För dessa fordon har fordonsskatten sänkts. Bevis för betald vägavgift ger rätt att trafikera vägarna i anslutna länder. Riksdagen beslöt hösten 2000 (bet. 2000/01:SkU11 och bet. 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's motor uppfyller.

Tyskland har aviserat att man har för avsikt att lämna vägavgiftssamarbetet vid utgången av 2002 och i stället införa en kilometerskatt.

En samlad handlingsplan för åkerinäringen redovisades för riksdagen våren 2000 (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11). Regeringen konstaterade bl.a. att det är nödvändigt att intensifiera arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring. I en debatt den 25 januari 2001 med anledning av interpellation 2000/01:170 uppgav näringsministern att arbetet med de olika åtgärderna i denna plan pågår i samarbete med företrädare för branschen.

Riksdagen beslutade efter förslag i budgetpropositionen för 2001 att höja energiskatten på dieselolja med 100 kr per kubikmeter jämte indexuppräknning av skatten (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1). Enligt regeringens och riksdagens mening fanns det från miljösynpunkt inte skäl att ta ut lägre skatt för dieselolja än för bensin. I propositionen hänvisades vidare till att den lägre skattenivån för dieselolja jämfört med bensin hade motiverats med hänsyn till

den yrkesmässiga trafikens konkurrenssituation och att frågan om en framtida harmonisering av drivmedelsskatterna borde kunna tas upp i den aviserade utredningen om en ökad miljörelatering av vägtrafikbeskattningen.

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:8) tillsattes i april 2001 för att se över vägtrafikbeskattningens utformning (dir. 2001:12). Enligt tilläggsdirektiv (dir. 2002:26) skall utredningen analysera hur ett svenskt kilometerskattesystem kan utformas. Ett delbetänkande väntas i juni/juli 2002.

Kommissionen har nyligen lämnat en vitbok, *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*. Kommissionen menar bl.a. att kostnaderna för vägtransporter skall betalas av dem som använder vägarna. Med kostnader avses i detta sammanhang även externa kostnader såsom miljöpåverkan. I vitboken diskuteras även hur de intäkter som kommer från vägtrafiken skall användas. Vidare pekar vitboken på praktiska svårigheter som uppkommit p.g.a. utformningen av direktivet (1999/62/EG). Ett exempel är att kilometerskatt som endast får tas ut på motorvägar, vilket i praktiken gör det omöjligt att införa en kilometerskatt i Sverige. Kommissionen har för avsikt att utarbeta ett förslag till direktiv om transporter i Europa och ett nytt direktiv om avgifter på tunga godsfordon.

Motioner

I *Folkpartiets partimotion MJ521 yrkande 13 av Lars Leijonborg m.fl. (fp)* betonas att transportnäringens problem bör tas på allvar och att Folkpartiet i dagsläget motsätter sig ytterligare höjningar av dieselskatten. Enligt motionen bör regeringen i stället arbeta inom EU för införandet av en gemensam kilometerskatt på lastbilstrafik, en miljöåtgärd som rimmar väl med strävan efter en enhetlig inre marknad med konkurrens på lika villkor.

I *motion Sk407 Alf Eriksson (s)* föreslås att det genomförs en skatteväxling mellan fordonsskatt och kilometerskatt. Det innebär, enligt motionären, en bättre konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkare som kör i Sverige och skulle minska utsläppen från godstrafiken.

I *motion Sk222 av Margareta Cederfelt (m)* anføres att den svenska åkerinäringen har svårt att hävda sig i konkurrensen med utländska åkare och att dieselskatten behöver sänkas.

I *motion Sk244 av Christel Anderberg (m)* sägs att kostnadsbördan för åkerinäringen behöver sänkas till en internationellt konkurrenskraftig nivå. Det gäller sänkta arbetsgivaravgifter, sänkt dieselskatt och fordonsskatt.

I *motion Sk248 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlsson (m)* anføres att analyser visar att svenska åkerier har kostnader som ligger 20 % över kostnaderna för åkerier i konkurrentländerna och att situationen har förvärrats genom riksdagens beslut att höja dieselskatten. I motionen föreslås att riksdagen skall sänka dieselskatten med en krona per liter.

I *motion Sk418 yrkandena 1–3 av Ingvar Eriksson och Olle Lindström (m)* anføres att svensk åkerinäring måste, för att hävda sig, få sänkta kostnader och därmed chans att konkurrera på lika villkor. Motionärerna framhåller att Sverige förlorar skatteintäkter om företagen läggs ned eller flyttar till andra

länder. Motionärerna föreslår att regeringen skall lägga fram förslag om en harmonisering av svenska skatter och avgifter på åkerinäringen till vad som gäller i övriga EU.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill med anledning av yrkandena om sänkt skatt på diesel erinra om att riksdagen nyligen med anledning av budgetpropositionen för 2002 tagit ställning till skattenivån på drivmedel (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1). Riksdagens beslut innebar en generell höjning av koldioxidskatten med 15 % på bränslen. Det sammanlagda skatteuttaget på drivmedel ändrades dock inte eftersom energiskatten sänktes lika mycket som koldioxidskatten höjdes. I det sammanhanget avvisade riksdagen förslag från oppositionen om sänkt skatt på bl.a. diesel.

Utvecklingen på transportmarknaden under senare år har inneburit att en ökande andel av transporter inom samt till och från Sverige nu utförs av åkerier som är etablerade i andra länder och som i huvudsak beskattas i sina hemländer. Utskottet anser att åkerinäringens konkurrensproblem inte ensidigt kan knytas till skatten på dieselbränsle utan det finns en rad faktorer som bidrar till kostnadsskillnader mellan svenska åkerier och åkerier i andra EU-länder. Det handlar bl.a. om löner och arbetstider. Det rör sig även om en s.k. social dumpning som innebär att åkeriföretag i Europa använder sig av tredjelandsschaufförer med låga löner och som har långa körtider. Utskottet anser att åkerinäringens problem måste angripas från ett vidare perspektiv och att frågan måste lösas inom ramen för EU-samarbetet.

Åkerinäringens konkurrenssituation har uppmärksamats, bl.a. genom det transport- och näringspolitiska program för svensk åkerinäring som presenterades våren 2000 och genom det arbete inom Regeringskansliet med programmet som bedrivits i samarbete mellan representanter för branschen. Utgångspunkten för programmet är att regeringen vill samverka med åkeribranschen för att åstadkomma en livskraftig svensk åkerinäring. Programmet innefattar planerade åtgärder inom bl.a. områden som myndighetskontroll av tung trafik och EU-arbete med harmonisering, beskattningsfrågor av olika art, kvalitetssäkring och kompetensutveckling.

Vägrafikskatteutredningen (Fi 2001:8) skall med förtur redovisa de delar av uppdraget som särskilt påverkar åkerinäringens konkurrenssituation. Förutom fordonsskatten och drivmedelsskatten skall utredaren analysera för- och nackdelar med en kilometerskatt och hur ett system med kilometerskatt i Sverige kan utformas.

De frågor motionärerna tar upp kommer således att behandlas inom ramen för det pågående utredningsarbetet, och det behövs därför inga tillkännagivanden från riksdagen av det slag som efterlyses i motionerna. Utskottet avstyrker därför samtliga i avsnittet behandlade motioner i berörda delar.

Fossila drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om sänkta drivmedelsskatter och avdragsrätt för bensinstationer som bestulits på bensin.

Jfr reservation 11 (m).

Gällande bestämmelser

Beskattning av fordonsbränslen regleras av energiskattelagen (1994:1776). Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på bensin och dieselolja enligt skattesatser som anges i 2 kap. 1 § i tabellform. Koldioxidskatten beräknas utifrån kolinnehållet medan energiskatten utgår med bestämda belopp per vikt eller volym.

Skatten på bensin (miljöklass 1) är 4,62 kr per liter (energiskatt 3,16 kr och koldioxidskatt 1,46 kr) och på diesel (omärkt miljöklass 1) 3 121 kr per m³ (energiskatt 1 323 kr och koldioxidskatt 1 798 kr).

Enligt det s.k. mineraloljedirektivet (rådets direktiv 92/81/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor) skall alla motorbränslen beskattas och vissa minimiskattenivåer måste iakttas vad gäller beskattningen av samtliga fordonsbränslen. Direktivet innehåller möjligheter till full eller partiell skattebefrielse för viss användning. Medlemsländerna kan härutöver hos rådet begära tillåtelse att tillämpa undantag i form av skattebefrielse eller skattenedsättning enligt ett särskilt förfarande som fastställts i artikel 8.4 i mineraloljedirektivet, s.k. 8.4-undantag. Sverige har fem sådana undantag bl.a. i form av skattereduktion för dieselbränsle i enlighet med indelning i miljöklasser samt en differentiering av skatten på blyfri bensin efter miljöklasser.

Motioner

I *Kristdemokraternas kommittémotion N265 yrkande 4 av Ulf Björklund m.fl. (kd)* föreslås att boende i glesbygd bör kompenseras med sänkt skatt på diesel med 31 öre över hela landet och på bensin inom stödområde A.

I *motion Sk202 av Rolf Gunnarsson (m)* föreslås att skattefrihet införs för bensinstationer när bensin stjäls. Motionären anser vidare i *motionerna Sk203 och Sk204* att bensinskatten bör sänkas eftersom den höga skatten slår hårt mot alla som bor där allmänna kommunikationer inte kan användas för nödvändiga transporter. Motionären anser också att skatten på diesel bör sänkas eftersom den slår hårt mot jordbruk och åkerier.

I *motion Sk215 av Stefan Hagfeldt (m)* anförs att bensinskatten bör sänkas eftersom den slår hårt mot alla som är beroende av bil och speciellt mot dem som bor i glesbygd.

I *motion Sk231 av Margareta Cederfelt (m)* anförs att bensinskatten snarast måste sänkas i syfte att göra det möjligt för den enskilde att välja transportmedel efter behov och inte efter skattekraft.

I motion Sk285 av Björn Leivik och Elisabeth Nyström (m) sägs att en av de viktigaste regionalpolitiska reformerna är att sänka bränsleskatterna.

I motion Sk289 yrkande 1 av Ingvar Eriksson och Anders G Högmark (m) betonas att landsbygden måste kunna utvecklas och att skatten på bensin därför bör sänkas med mellan 0,75 kr och 1 kr per liter.

I motion Sk433 yrkande 1 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m) anförs likaledes att det måste bli lättare att leva på landet. Skatten på bensin och diesel bör, enligt motionärerna, sänkas med 70 öre per liter och reseavdraget bör höjas till 20 kr per mil.

I motion Sk450 yrkande 3 av Anders Sjölund (m), slutligen, påtalas att det förutom en uppgradering av vägstandarden i Norrland fordras en påtaglig sänkning av drivmedelsskatten så att både arbetspendling och sociala möten kan ske på lika villkor. Bilavdraget bör enligt motionären höjas till 20 kr per mil.

Utskottets ställningstagande

Den strategi för en grön skatteväxling på energiområdet som riksdagen ställde sig bakom hösten 2000 innebar bl.a. höjda skatter på fossila bränslen. Bensin undantogs dock från skatteväxlingen (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:FiU1).

Riksdagen har tagit ställning till skattenivån på drivmedel genom budgetbeslutet för 2002 (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1) som bl.a. innebar en generell höjning av koldioxidskatten på bränslen med 15 %. Drivmedlen fick motsvarande sänkning av energiskatten där så var möjligt. De drivmedel som endast belastades med koldioxidskatt undantogs från höjningen. Riksdagen avvisade i det sammanhanget oppositionens krav om bl.a. sänkt skatt på bensin och diesel.

För att mildra effekten av höjningarna på arbetsresor har riksdagen höjt det avdragsgilla beloppet för kostnader för resor med egen bil mellan bostad och arbetsplats och i tjänsten såväl 1998 som 2001. Fordonsskatten på personbilar som ägs av boende i vissa glesbygdskommuner är nedsatt sedan år 1980.

Utskottet anser att skatterna på bl.a. bensin och diesel utgör viktiga styrmedel i miljöpolitiken som syftar till att minska utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Utskottet ser inga skäl att sänka skatten på bensin och diesel och erinrar om att drivmedelspriserna också styrs av en kommersiell komponent. Med det anförda avstyrker utskottet motionerna N265, Sk203, Sk204, Sk215, Sk231, Sk285, Sk289, Sk433 och Sk450 i förekommande fall i berörda delar.

I motion Sk202 föreslås skattefrihet för mackägare när bensin stjäls. Den nuvarande ordningen för detta område ligger i linje med EU-rätten som föreskriver att skatt skall betalas även för varor som försvunnit genom t.ex. svinn eller stöld från skatteupplag. Det är också enligt utskottets uppfattning från allmänna beskattningssynpunkter önskvärt att det utgår punktskatter på all bensin som förbrukas i landet oavsett om den är stulen eller säljs legalt. Utskottet avstyrker motion Sk202.

Alternativa drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om skattenedsättning för alternativa drivmedel, fler pilotprojektdispenser, etanolinblandning i bensen, beskattningen av biogas, innebörden av begreppet koldioxidneutral och innebörden av ”motsvarande bränsle” i energiskattelagen m.m. Jfr reservationerna 12 (kd), 13 (c) och 14 (fp).

Gällande bestämmelser m.m.

Enligt energiskattelagen (1994:1776) tas energiskatt, koldioxidskatt och sva-velskatt ut på bensen, eldningsolja, dieselolja, fotogen, gasol, naturgas, kol och petroleumkoks. Skattesatsen för dessa s.k. direkt skattepliktiga bränslen är uttryckta i 2 kap. 1 § i tabellform. Utöver dessa bränslen skall skatt även utgå på övriga bränslen (i praktiken främst biodrivmedel) som säljs eller förbrukas som motorbränsle eller som tillsats till motorbränsle eller som medel för att öka motorbränslets volym. Dessa bränslen beskattas efter den skattesats som gäller för motsvarande direkt skattepliktiga mineraloljeprodukt, dvs. i praktiken dieselolja eller bensen beroende på vilket fossilt bränsle som det alternativa bränslet ersätter.

Enligt energiskattelagen kan regeringen i särskilda fall medge nedsättning av eller befrielse från energi- och koldioxidskatterna på bränslen som används i försöksverksamhet inom ramen för pilotprojekt som syftar till att utveckla mer miljövänliga bränslen. Bestämmelsen grundar sig på artikel 8.2 d i det s.k. mineraloljedirektivet (rådets direktiv 92/81/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor).

Regeringen har under åren 1995–1998 beviljat ett flertal pilotprojektdispenser för olika aktörer på den svenska marknaden, som i praktiken har inneburit att all användning av biodrivmedel (främst etanol och rapsmetylester) varit helt eller – vad gäller etanol i blandning med mineraloljeprodukt – i vart fall delvis skattebefriad.

Regeringen beslutade i november 2001 att de pågående pilotprojekt som har skattenedsättning för produktion av etanol och rapsmetylester för drivmedel skall förlängas t.o.m. utgången av 2002 med samma villkor och volymer. Förlängning ges till de bolag som har verksamhet i dag och som ansökt om att få fortsätta. Det är Svensk Etanolkemi AB i Örnsköldsvik och Svenska Ecobränsle AB i Skåne. I december 2001 gav regeringen vidare Preem Petroleum AB och Agrooil AB tillåtelse för pilotprojekt avseende fortsatt produktion av rapsmetylester t.o.m. 2002. Elva ansökningar avslogs. Tillståndet för pilotprojekt för Agroetanol AB som producerar etanol gäller enligt tidigare beslut t.o.m. 2003. Statens energimyndighet följer årligen på regeringens uppdrag upp och utvärderar pågående pilotprojekt avseende kostnadsutveckling och miljöaspekter.

Biogas är befriad från energi- och koldioxidskatt i energiskattelagen med stöd av ett rådsbeslut inom EU (art. 8.4 mineraloljedirektivet) om skatte-

befrielse för biologiskt framställd metan och andra avfallsgaser. I annat fall skulle metanet ha beskattats som naturgas. I Sverige har detta tolkats som att också biogas som drivmedel kan skattebefrias.

I direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (Auto/oil-direktivet) begränsas inblandning av etanol i bensin till en volymhalt om högst 5 %. Direktivet innebär inte något hinder mot fortsatt användning av E85 (85 % etanol och återstoden främst bensin); inte heller påverkas möjligheterna att använda ren etanol i bussar i kollektivtrafik. Skälet är att bränsle med så hög inblandning av etanol inte betraktas som bensin. Bestämmelserna i direktivet tillämpas i medlemsstaterna fr.o.m. den 1 januari 2000.

Direktivet har genomförts i svensk lagstiftning genom ändringar i miljöbalken (prop. 1999/2000:9, bet. 1999/2000:SkU11). Numera finns bestämmelserna i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Kommissionen tog i november 2001 beslut om två direktivförslag och ett meddelande för minskad användning av fossil energi. Enligt förslagen skall medlemsländerna ha rätt att skattesubventionera biobränslen med upp till 50 %, i vissa fall mer. Målet är att senast år 2020 minst 20 % av bensin- och dieselförbrukningen är ersatt med etanol och andra biobränslen.

Motioner

I *Kristdemokraternas kommittémotion MJ423 yrkande 4 av Lars Gustafsson m.fl. (kd)* sägs att skatteuttaget på vägtrafiken skall motsvaras av kostnader. De förnybara drivmedlen bör, enligt motionen, befrias från koldioxidskatt. Politiken måste, säger motionärerna, inriktas på att genom långsiktiga mål driva på utvecklingen för energieffektiva och miljövänliga fordon och nya bränslen. I motionen anförs vidare att fler pilotprojektdispenser för alternativa bränslen bör beviljas, t.ex. för framställning av ekoparaffin (*yrkande 6*). Motionärerna påtalar slutligen att den uppskjutna skattefriheten för E85 till 2003 betyder att konsumenten måste betala 10,95 kr för den E85 som behövs för att ersätta en liter bensin som i dag kostar 9,45 kr. Detta kommer, framhålls i motionen, att leda till färre inköp av etanolbilar (*yrkande 13*).

I *Kristdemokraternas kommittémotion N265 yrkande 5 av Ulf Björklund m.fl. (kd)* anförs att regeringen bör ta vara på den möjlighet till alternativa bränslen som bl.a. inblandning av etanol i redan befintliga motorer ger. Möjligheten till inhemsk produktion och skattelättnader för etanol skall inte behöva dra ut på tiden, anser motionären.

I *motion Sk475 av Berndt Ekholm (s)* erinras om att den etanol som finns inblandad i all bensin i dag är 5 % och skattefri. Enligt motionären bör skatten från miljösynpunkt reduceras även på högre etanolinblandning.

I *motion MJ287 yrkande 2 av Kenneth Lantz och Gunnel Wallin (kd, c)* anförs att beskattningen av biogas bör ses över. Motionärerna framhåller att gasen är ett utmärkt drivmedel för fordon men att bl.a. priset måste bli användarvänligt. En låg beskattning uppmuntrar inköp av fordon avsedda för biogasdrift trots att inköpspriset är högre, säger motionärerna.

I motionerna Sk346 av Catharina Elmsäter-Svärd (m) och Sk435 av Harald Nordlund m.fl. (fp, c mp) sägs att innebörden av begreppet ”mot-svarande bränsle” i energiskattelagen bör klargöras.

I flerpartimotionen Sk406 av Sven Bergström m.fl. (c, v, fp, mp) anföras att begreppet koldioxidneutral, i samband med en skattestrategi för alternativa drivmedel (se budgetpropositionen avsnitt 8.6.4), måste få en så vid innebörd att det inte inskränker utvecklingsarbetet mot minskade nettoutsläpp av koldioxid.

I motion Sk419 av Ingegerd Saarinen (mp) sägs att fördelningen mellan de två budgetpottorna ”reduktion av koldioxidskatt för koldioxidneutrala drivmedel” respektive ”pilotprojekt” lämpligen bör vara flexibel så att en del av utrymmet i den förstnämnda potten får användas för att öka den sistnämnda potten.

Utskottets ställningstagande

Inom det långsiktiga energipolitiska program för ett ekologiskt och ekonomiskt uthålligt energisystem som riksdagen godkände 1997 (prop. 1996/97:84, bet. 1996/97:NU12) gör staten en kraftfull satsning på forskning och utveckling bl.a. med syfte att sänka produktionskostnaderna för alternativa drivmedel.

Reformeringen av energiskattesystemet, vilken är en central del i den gröna skatteväxlingen, skall bidra bl.a. till att gynna användningen av alternativa bränslen som leder till påvisbara miljövinster. Bland annat biobränslena får genom skatteväxlingen en stärkt konkurrenskraft genom att beskattningen av fossila bränslen ökar. Skattesubventioner för att gynna introduktion av alternativa drivmedel på marknaden måste, enligt utskottets mening, dock alltid vägas mot de statsfinansiella effekterna.

Riksdagen (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1) har nyligen tagit del av regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2002 om hur en strategi fr.o.m. 2003 för nedsättning av skatten på alternativa drivmedel skall utformas. Huvudkomponenterna i strategin innefattar skattelättnader i form av dels energi- och koldioxidskattebefrielse för pilotprojektdispenser i enskilda fall, dels en generell koldioxidskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel med stöd av ett beslut enligt artikel 8.4 i mineraloljedirektivet.

Utskottet anser att den redovisade skattestrategin för alternativa drivmedel i allt väsentligt sammanfaller med de intentioner som redovisas i motion MJ423 om att förnybara drivmedel bör befrias från koldioxidskatt och om att driva på utvecklingen av nya bränslen.

I fråga om att ta fram miljövänliga fordon görs betydande satsningar. Regeringen har initierat ett samverkansprogram med bilindustrin för att främja utvecklingen av mer miljöanpassade fordon. Staten har för detta ändamål avsatt 500 miljoner kronor under en sexårsperiod.

Att strategin, som påtalas i motion MJ423, kan börja tillämpas först 2003 hänger samman med att rådet måste godkänna en ansökan om 8.4-undantag enligt mineraloljedirektivet och att EG-kommissionens godkännande fordras

enligt statsstödsreglerna avseende både pilotprojekt och den generella koldioxidskattebefrielsen. Det hänger också samman med att regeringen avser att se över den närmare innebörden av vilka produkter som ryms inom begreppet koldioxidneutrala drivmedel samt hur skattebefrielsen för sådana drivmedel bör utformas i skattelagstiftningen.

När det gäller frågan om att bevilja fler pilotprojektdispenser, t.ex. för ekoparaffin, erinrar utskottet om att det åligger regeringen att pröva sådana dispensansökningar. Det är emellertid viktigt att understryka att skattenedsättningar bara bör komma i fråga för alternativa drivmedel som innebär miljömässiga vinster. Den bedömningen bör innefatta inte bara bränslet som sådant utan även hur bränslet produceras och vad det produceras av.

Etanolinblandning i bensen berörs i motionerna N265 och Sk475. Med anledning av den förstnämnda motionen vill utskottet framhålla att regeringen som framgått ovan i flera fall beviljat skattenedsättningar för etanolproduktion inom ramen för pilotprojektdispenser. I den senare motionen föreslås att även en större etanolinblandning än 5 volymprocent bör vara tillåten.

Enligt budgetpropositionen för 2002 har regeringen agerat i fråga om etanolinblandning och i de ännu pågående förhandlingarna inom Auto/oil-programmet föreslagit att gränsvärdet för inblandning av etanol i bensen skall höjas. I fråga om dispens bedömer regeringen att direktivet inte ger utrymme för ett sådant undantag. När de pågående förhandlingarna slutförts kommer regeringen att aktualisera frågan under förutsättning att direktivet ändras.

Utskottet anser att det inte behövs något tillkännagivande från riksdagen i fråga om etanolinblandning i bensen eftersom frågan redan är aktualiserad i Regeringskansliet.

Utskottet anser att motion MJ287 om beskattningen av biogas som drivmedel är tillgodosedd i och med att biogas (metan framställd genom biologiska processer) är skattefri med stöd av en särskild undantagsregel i 2 kap. 11 § energiskattelagen. Regeln har införts med stöd av ett rådsbeslut (artikel 8.4 i mineraloljedirektivet) om skattebefrielse för biologiskt framställd metan och andra avfallsgaser.

Två motioner, Sk435 och Sk346, tar upp frågan om vad som avses med "motsvarande bränsle" i energiskattelagen i samband med beskattningen av alternativa drivmedel. Skatt för ett alternativt drivmedel skall betalas enligt den skattesats som gäller för motsvarande direkt skattepliktiga mineraloljeprodukt, dvs. i regel dieselolja eller bensen beroende på vilket fossilt bränsle som det alternativa bränslet ersätter. Utskottet har förståelse för motionärernas synpunkter att det kan uppstå tillämpningsproblem. Utskottet räknar dock med att problemen inte är större än att beskattningsmyndigheten, dvs. Riksskatteverket eller andra rättstillämpande myndigheter kan lösa de frågor som uppkommer.

När det gäller motion Sk406 om innebörden av begreppet koldioxidneutral i samband med en skattestrategi för alternativa drivmedel erinrar utskottet om att regeringen aviserat att frågan om vilka produkter som ryms inom begrep-

pet koldioxidneutrala drivmedel skall utredas. Riksdagen bör inte föregripa denna prövning.

I motion Sk419, slutligen, tar man upp frågan om fördelningen av budgetutrymmet mellan skattenedsättningar för pilotprojekt för alternativa drivmedel respektive nedsättningar för koldioxidneutrala drivmedel. I budgetpropositionen för 2002 har regeringen bedömt intäktsbortfallet fr.o.m. 2003 till 0,15 miljarder kronor respektive 0,75 miljarder kronor. Riksdagen hade vid höstens budgetberedning inget att invända mot regeringens bedömning i det aktuella avseendet, och utskottet anser inte att det finns anledning att ompröva detta ställningstagande. När regeringen har presenterat ett förslag till regelverk för skattestrategin för alternativa drivmedel finns det bättre förutsättningar för att bedöma intäktsbortfallen och riksdagen får återkomma i det sammanhanget.

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

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om sänkt fordonsskatt m.m.
Jfr reservation 15 (kd).

Gällande bestämmelser m.m.

Fordonsskatt, eller skatt på innehav av fordon, infördes på 1920-talet. Motivet bakom införandet var att fordonägarna skulle få svara för kostnader i form av vägunderhåll och vägslitage. Fordon registrerade i Sverige beskattas med fordonsskatt. Fordonsskatt är en fast skatt som tas ut med visst belopp för en viss tidsperiod oavsett i vilken utsträckning fordonet faktiskt används. Enligt fordonsskattelagen (1988:327) tas fordonsskatt ut för motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar, traktorer, tunga terrängvagnar, motorredskap och släpvagnar som är eller bör vara registrerade i bilregistret och som inte är avställda. Fordonsskattens storlek varierar bland annat med fordonsslag, skattevikt, drivmedel och fordonets konstruktion. Tjänstevikten är skattevikt för personbil, motorcykel, traktor och motorredskap. Totalvikten är skattevikt för buss, lastbil, tung terrängvagn och släpvagn. Skatten tas ut med ett grundbelopp och ett tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen.

Fordonsskatten på jordbrukstraktorer slopades den 1 januari 2002.

För vägavgiftspliktiga fordon tillämpas sänkt fordonsskatt.

Uttaget av fordonsskatt på tunga godsfordon får inte understiga de minimiskattesatser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användning av vissa infrastrukturer.

Som exempel på fordonsskattens storlek kan nämnas att fordonsskatten för personbil (bensin) med skattevikt över 900 kg är 734 kr + 149 kr för varje

hundratal kg över lägsta skattevikt (900 kg). Fordonsskatten för motsvarande personbil (diesel) är 2 814 kr + 569 kr för varje hundratal kg över lägsta skattevikt.

Före den 1 januari 2001 gällde en generell befrielse från fordonsskatt för motorcyklar, personbilar, lastbilar och bussar som var 30 år eller äldre. Bestämmelsen var emellertid inte förenlig med direktivet 1999/62/EG och reglerna ändrades såvitt gällde lastbilar (prop. 2000/01:31, bet. 2000/01:SkU11 och bet. 2000/01:SkU13) så att en förutsättning för skattebefrielse numera är att fordonet inte är vägavgiftspliktigt. Samtidigt ändrades reglerna för vägavgift, och undantag från vägavgiftsplikten gäller numera för lastbilar som är 30 år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik.

Motioner

I *Kristdemokraternas kommittémotion MJ423 yrkande 3 av Lars Gustafsson m.fl. (kd)* anförs att regeringen i enlighet med Trafikskatteutredningen bör lägga fram förslag om borttagande av vägavgifter och fordonsskatt för veteranlastbilar som inte går i yrkesmässig trafik.

I *motion Sk329 av Leif Jakobsson (s)* anförs att seriösa utövare av veteranfordonshobbyn bör genom medlemskap i förening kunna få undantag från de regelverk och skatter som är till för masstrafiken.

I *motion Fi230 yrkande 2 av Olle Lindström (m)* sägs att dieselbränslet i stort sett är lika dyrt som bensin och att fordonsskatten därför bör sänkas till samma nivå som gäller för bensinbilar.

I *motion Sk267 av Jeppe Johnsson och Anders G Högmark (m)* påtalas att fordonsskatten på dieseldrivna bilar är ca fyra gånger så hög som på motsvarande bensindrivna modeller trots att prisskillnaden mellan bensin och diesel är betydligt mindre än tidigare. Detta anser motionärerna är fel och bör föranleda ändring.

I *motion Sk314 av Jan-Evert Rådström och Anders G Högmark (m)* erinras om att när vägavgift för tunga lastbilar infördes var det tänkt att det sammanlagda skatteuttaget inte skulle förändras. Enligt motionen har det i praktiken blivit skattehöjningar eftersom vägavgiften nämligen inte gör det lönsamt att ställa av fordon under en kortare period. Motionärerna föreslår att reglerna för återbetalning av vägavgift ses över.

I *motion Sk347 av Catharina Elmsäter-Svärd (m)* föreslås att dieslbilar bör betraktas som miljöfordon i samband med fordonsskatt och tjänstebilsregler.

I *motion Sk448 av Anders Sjölund (m)* anförs att med insikten om moderna dieselmotorers förtjänster från miljösynpunkt bör fordonsskatten på dieslbilar harmoniseras eller ligga lägre än skatten för bensindrivna bilar.

I *motion MJ342 yrkande 2 av Carl G Nilsson (m)* föreslås att för att öka intresset för en återanvändning av äldre bussar, lastbilar och entreprenadmaskiner skulle en ekonomisk stimulans kunna ges till fordonsägare i deras medverkan till en bättre miljö.

I motion Sk405 yrkandena 1 och 2 av Ulla-Britt Hagström (kd) sägs att Naturvårdsverket bör ompröva sin syn på dieselbilars hälsoeffekter och att Sverige inte längre på otydliga grunder kan beskatta dieselbilar och dieselbränsle på nuvarande godtyckliga sätt. Skatten bör sänkas, föreslår motionären.

I motion Sk201 av Rolf Gunnarsson (m), slutligen, reagerar motionären mot följande formulering i ett debiteringsbeslut: "Även om du anser att debiteringen är felaktig måste du betala in skatten i tid." Enligt motionen bör texten förändras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har ovan redovisat att reglerna om skattebefrielse för veteranlastbilar har justerats fr.o.m. den 1 januari 2001. Sådana fordon är befriade från både vägavgift och fordonsskatt under förutsättning att de inte används i yrkesmässig trafik. I övrigt gäller oförändrade regler om skattefrihet för veteranfordon såvitt avser motorcyklar, personbilar och bussar. Utskottet kan därmed konstatera att yrkandet i motion MJ423 yrkande 3 redan har tillgodosetts.

I motionerna Sk329 och MJ342 yrkande 2 begärs skatterabatter för utövare av veteranfordonshobbyn respektive ekonomisk stimulans, t.ex. skatterabatt, för fordonsägare som ägnar sig åt att återanvända äldre bussar och lastbilar och förbättra dieselmotorerna. Utöver den befrielse från fordonsskatt som gäller i dag för veteranfordon anser utskottet inte att det bör införas särskilda skatterabatter för begränsade kategorier fordonsägare.

I motionerna Fi230, Sk267 föreslås en sänkning av fordonsskatten för dieselbilar med hänvisning till att prisskillnaden mellan dieselbränsle och bensin inte är så stor. Utskottet vill angående denna fråga framhålla att i dagens skattesystem är kombinationen av drivmedelsskatt och fordonsskatt olika för bensin- och dieseldrivna bilar. För en dieseldriven bil är drivmedelsskatten lägre medan fordonsskatten är högre. Utskottet anser att nuvarande skillnad i beskattning mellan dieselbilar och bensinbilar är väl avvägd, och utskottet är inte berett att tillmötesgå motionärernas krav om en sänkning av fordonsskatten på dieselbilar. Det bör tilläggas att skillnader i pris på bensin respektive diesel inte enbart styrs av skillnader i drivmedelsskatt mellan bränsleslagen. Prisskillnader kan också bero på skillnader i bensinbolagens vinstmarginaler för respektive bränsleslag.

I motionerna Sk347, Sk448 och Sk405 framhålls dieselbilarnas miljöför tjänster som motiv för yrkanden om sänkt fordonsskatt. Utskottet anser att det ännu inte finns tillräckliga miljömässiga skäl för att skattemässigt gynna dieselbilar i förhållande till bensinbilar. Utskottet stöder sig därvid på de slutsatser som dras i Trafikbeskattningsutredningens slutbetänkande Bilen, miljön och säkerheten (SOU 1999:62). Utredningens ståndpunkt är att det från miljömässiga utgångspunkter bör råda konkurrensneutralitet mellan dieseldrivna och bensindrivna bilar. Utredningens slutsats är att fordonsskatten på dieseldrivna bilar även i fortsättningen bör vara högre än på mot-

svarande bensindrivna fordon för att kompensera för att drivmedlet diesel beskattas lindrigare än bensin. Regeringen har initierat en översyn av vägtrafikbeskattningen. Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:8) skall bl.a. se över fordonsskatten och drivmedelsskatten (dir. 2001:12), och enligt utskottets mening finns det anledning att avvakta resultatet av utredningens arbete.

I motion Sk201 berörs utformningen av ett beskattningsbeslut, och utskottet kan endast konstatera att utformningen i sak är korrekt. Texten återspeglar vad som gäller allmänt inom beskattningen nämligen att debiterad skatt måste betalas även om den skattskyldige anser debiteringen felaktig och vederbörande eventuellt tänker begära omprövning eller överklaga. Något uttalande från riksdagen i frågan behövs knappast.

I motion Sk314 påtalas de nackdelar som vägavgiftssystemet inneburit vid avställning av tunga lastbilar. Utskottet anser att problemet torde bero på att vägavgift betalas för ett helt år i förskott. Vid avställning betalas avgift motsvarande återstående hela månader av avgiftsperioden tillbaka med avdrag för en administrationsavgift, vilket innebär en fördyring för ägaren. Problemet var särskilt påtagligt för vägavgiftspliktiga veteranlastbilar. Frågan löstes emellertid för dessa fordon i samband med riksdagens beslut att endast veteranlastbilar som används i yrkesmässig trafik skall vara vägavgiftspliktiga (prop. 2000/01:31, bet. 2000/01:SkU11 och bet. 2000/01:SkU13) samt riksdagens beslut om att återbetalning av vägavgift skall ske från tidpunkten när avgiftsplikten upphörde och inte som tidigare när vägavgiftsbeviset kom in till beskattningsmyndigheten. Frågan är väl känd inom Regeringskansliet varför något uttalande från riksdagen knappast behövs.

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

Differentierad drivmedels- och fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om regionalt differentierade drivmedelsskatter och om att Vägtrafikskatteutredningen särskilt skall se över frågan om differentierad fordonsskatt för bussar.
Jfr reservation 16 (kd).

Motioner

I *Kristdemokraternas kommittémotion N372 yrkande 7 av Harald Bergsström m.fl. (kd)* föreslås att glesbygdsbor kompenseras för merkostnader genom en generell skattesänkning på diesel med 25 öre per liter (31,25 öre inkl. moms). För att jämställa diesel och bensin inom stödområde A bör skatten på bensin inom detta område, enligt motionärerna, sänkas med 25 öre (31,25 öre inkl. moms).

I *motionerna Sk293 av Erling Wälivaara och Gunilla Tjernberg (kd), Sk353 av Dan Kihlström och Jan Erik Ågren (kd) samt Sk216 av Kenneth Johansson*

och Eskil Erlandsson (c) föreslås att frågan om differentierad drivmedelsskatt utreds.

I motion Sk312 yrkandena 1 och 2 av Kenneth Johansson (c) anförts att utredaren av vägtrafikbeskattningen särskilt bör överväga hur ett grönt fordonsskattesystem kan införas genom en differentiering av fordonsskatten på bussar utifrån mängden avgasutsläpp. Motionären anser vidare att kollektivtrafiken bör användas som ett verktyg i arbetet med att skapa ett grönt transportsystem och för att uppnå de transportpolitiska målen. Enligt motionären spelar skattepolitiken därvid en nyckelroll.

Utskottets ställningstagande

Motioner om regional differentiering av skatten på fordonbränslen har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2000/01:SkU17. Motionerna har avstyrkts med motiveringen att ett sådant system som motionärerna efterlyser skulle medföra stora administrativa svårigheter och problem från kontrollsynpunkt samt snedvrída konkurrensen och ge upphov till gränshandel. Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker motionerna N372, Sk293, Sk353 och Sk216 i berörda delar.

I vissa glesbygdskommuner tas fordonsskatten för personbilar ut endast till den del skatten överstiger 384 kr. Frågan om fordonsskatten i glesbygdsområden har varit föremål för överväganden i Trafikbeskattningsutredningen (Fi 1996:11). Utredningen föreslog inte någon ändring av nuvarande bestämmelser. Regeringen har som framgått ovan i april 2001 tillsatt Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:8) som skall se över vägtrafikbeskattnings utformning (dir. 2001:12).

Utskottet bedömer att det står Vägtrafikskatteutredningen fritt att behandla de frågor som tas upp i motion Sk312 och att motionen därmed är tillgodosedd. Motionen avstyrks därmed.

Alkohol- och tobaksfrågor

Alkoholbeskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om sänkta respektive höjda alkoholskattesatser, att Sverige i EU skall verka för minimiskattesats på vin och om införande av alkoholskadeavgift.

Jfr reservation 17 (m).

Gällande bestämmelser m.m.

Sveriges medlemskap i EU föranledde förändringar i beskattningen av alkoholhaltiga drycker. Den progressiva skatteskala som infördes 1992 har ersatts av en i princip proportionell beskattning efter alkoholhalt.

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

Skatten på vin och andra jästa drycker än vin eller öl, t.ex. cider, sänktes den 1 december 2001 (prop. 2000/01:144, bet. 2000/01:SkU2) med 18,8 % efter krav från EG-kommissionen. Samtidigt aviserade regeringen ett tillskott till den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador under 2001–2003 på ytterligare 100 miljoner kronor.

Skattesatsen på öl över 2,8 volymprocent är 1,47 kr för varje volymprocent alkohol och liter. Vid en alkoholhalt på 5 % är skatten 7,35 kr per liter.

Skatten på lättvin tas ut i ”trappsteg” och uppgår till 22,08 kr per liter för vin över 8,5 upp till 15 volymprocent.

Skatten på 70 centiliter starksprit är ca 140 kr.

Den 1 juli 1998 trädde lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkohol- och tobaksvaror och mineraloljeprodukter i kraft. Den nya lagen har gett tullen utökade befogenheter att kontrollera yrkesmässiga vägtransporter av sådana varor. Tullmyndigheterna har också getts befogenhet att undersöka om postförsändelser (kommersiella och privata) från andra EU-länder innehåller alkohol- eller tobaksvaror.

Den 1 januari 2001 trädde en ny lag om straff för smuggling i kraft. Som ett led i kampen mot den grova brottsligheten innehåller lagen en särskild straffskala för grov olovlig befattning med smuggelgods. I samband med införandet av den nya smugglingslagen (2000:1225) skedde en skärpning av straffbestämmelsen i privatinförsellagen (prop. 1999/2000:124, bet. 2000/01:JuU2) som innebär att även försök till överträdelse av privatinförsellagen skall föranleda straffansvar.

Motioner

I Moderata samlingspartiets kommittémotion So275 yrkande 2 av Chris Heister m.fl. (m) anføres att problemet med svartsprit, illegalt tillverkad, smugglad eller lagligt införd av privatpersoner, bör resolut angripas genom alkoholskattesänkningar.

I flerpartimotionen So616 yrkande 2 av Göran Magnusson m.fl. (s, v, kd, c, fp, mp) föreslås att Sverige skall göra en framställan till EU om att det skall införas en positiv minimiskatt på vin. Dessutom bör punktskatterna, enligt motionärernas mening, höjas för samtliga slag av alkoholdrycker i relation till alkoholstyrkan.

I motion Sk230 av Margareta Cederfelt (m) påtalas att svenska bryggerier har orättvisa konkurrensförhållanden gentemot omvärlden i och med att svensk ölskatt är avsevärt högre än i omvärlden. Skatten på öl måste därför sänkas.

I motion Sk350 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (m) föreslås att skatten på öl med en alkoholhalt över 2,8 % skall sänkas till 0,85 kr per procent och liter för att ge bryggeriindustrin bättre konkurrensvillkor.

I motion Sk409 av Anneli Enochson och Fanny Rizell (kd) sägs att det inte kan uteslutas att statens inkomster från alkohol kommer att minska framöver och att en särskild alkoholskadeavgift bör tas ut på alkoholhanteringen som skall kunna finansiera alkoholrelaterade kostnader i samhället.

I motion So629 yrkandena 1 och 5 av Elver Jonsson (fp) anföras att kraven från EG-kommissionen om sänkta vinskatter bör tillbakavisas och att Sverige inom EU bör verka för höjning av miniminivåerna i alkoholbeskattningen.

Utskottets ställningstagande

Sverige håller fast vid en restriktiv alkoholpolitik som syftar till att begränsa alkoholens skadeverkningar genom en minskad totalkonsumtion. Politiken utgörs främst av en kombination av höga skatter och restriktioner som på olika sätt begränsar tillgängligheten samt information, opinionsbildning och behandlingsinsatser. EU-medlemskapet och den ökade internationella rörligheten har medfört ändrade förutsättningar för alkoholpolitiken. Prioriteringar måste därför göras till de områden där insatserna ger störst effekt. En strävan att hålla fast vid de mest verkningsfulla alkoholpolitiska medlen så länge de har effekt och ta bort sådana restriktioner som bedöms ha mindre alkoholpolitisk betydelse och som ifrågasätts från EG-rättslig synpunkt var också regeringens utgångspunkt för de förslag som lades fram i proposition 1998/99:134 Vissa alkoholfrågor och som riksdagen ställde sig bakom hösten 1999.

Riksdagen har i den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador (prop. 2000/01:20, bet. 2000/01:SoU8) antagit åtgärder för att Sverige fortsättningsvis, även vid höjda införselkvoter, skall kunna behålla målet om att begränsa alkoholens skadeverkningar och verka för att minska den totala alkoholkonsumtionen.

Riksdagen har nyligen beslutat (prop. 2000/01:144, bet. 2001/02:SkU2) om en nedjustering av skatten på vin fr.o.m. den 1 december 2001 för att tillgodose krav från kommissionen om en viss utjämning av skatten på öl och skatten på vin. Motion So629 är således i den delen inte längre aktuell.

När det gäller förslagen om en sänkning av alkoholskattesatserna har riksdagen i samband med behandlingen av budgeten för 2002 (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1, yttr. 2001/02:SkU1y) avvisat krav på ytterligare sänkt skatt på vin och sänkt skatt på öl.

Utskottet anser att ett av de viktigaste alkoholpolitiska medlen fortfarande är prispolitiken och att det inte är lämpligt att genomföra sådana skattesänk-

ningar på spritdrycker som föreslås i motionerna So275. Problem med s.k. svartsprit bör i första hand angripas med andra medel.

Av samma alkoholpolitiska skäl och för att inte rubba balansen i förhållande till skatten på vin avstyrker utskottet ånyo förslag enligt motionerna Sk230 och Sk350 om sänkta skattesatser på öl.

Med anledning av motionerna So616 och So629 erinrar utskottet om att regeringen i EU hävdade att en höjning av minimiskattesatserna för alkoholdrycker bör ske samt att det inte bör vara möjligt för medlemsstaterna att ha nollskattesats på vin. På svenskt initiativ antog EU:s hälsoministrar under det svenska ordförandeskapet en rådsresolution om behovet av en gemensam strategi inom EU för att minska alkoholens skadeverkningar. I resolutionen understryker hälsorådet att en hög hälsoskyddsnivå måste tillförsäkras inom de politikområden som är viktiga för folkhälsan. I detta sammanhang nämns särskilt punktskatter på alkohol. Kommissionen arbetar på en rapport till våren 2002 angående funktionen av gällande skattestrukturer och skattesatser på alkoholområdet som kan komma att innehålla förslag till direktivändringar. När det gäller yrkandet i motion Sk409 om en särskild avgift på alkoholdrycker för att finansiera bl.a. hälso- och sjukvårdens kostnader för alkoholrelaterade skador skall erinras om att utskottet tidigare i olika sammanhang tagit avstånd från specialdestinerade skatter med motiveringen att de verksamheter som motionärerna vill gynna bör underställas en normal budgetprövning. Utskottet finner inte skäl att göra någon annan bedömning med anledning av nu aktuellt yrkande.

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

Privatinförsel av alkohol och tobak

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att Sverige skall verka för sänkta privatinförselkvoter för alkoholdrycker samt om skärpta sanktioner vid överträdelser i samband med privatinförsel av alkohol och tobak.

Jfr reservation 18 (m).

Gällande bestämmelser m.m.

Enligt rådets direktiv 92/12/EEG, det s.k. cirkulationsdirektivet, får den som reser mellan EU-länder medföra 10 liter sprit, 20 liter starkvin, 90 liter vin, 110 liter öl samt 800 cigaretter, 400 cigariller, 200 cigarrer och 1 kilo rök-tobak utan att betala skatt i införsellandet om varorna inköpts beskattade i en annan EU-stat och är avsedda för privat konsumtion.

Den 30 juni 2000 beslutade rådet, i enlighet med kommissionens förslag och med vad som tidigare underhand överenskommits mellan Sverige och kommissionen, att Sverige, i likhet med Danmark och Finland, får fortsätta att

t.o.m. den 31 december 2003 ha regler som avviker från cirkulationsdirektivet och skall under tiden fram till detta datum successivt öka införselkvoterna (direktiv 2000/44/EG).

Riksdagen har i enlighet härmed beslutat om ökade kvoter för privatinförsel av vin, starköl och tobaksvaror fr.o.m. den 1 juli 2000 och av vin och öl fr.o.m. den 1 januari 2001. Införselkvoten för spritdrycker ökades från 1 till 2 liter fr.o.m. den 1 januari 2002 (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1, ytr. 2001/02:SkU1y). Sedan årsskiftet gäller således enligt privatinförsellagen (1994:1565) följande privatinförselkvoter: 2 liter spritdrycker, 6 liter starkvin, 26 liter vin, 32 liter starköl, 400 cigaretter, 200 cigariller, 100 cigarrer eller 550 gram röktobak. Vid större införsel skall svensk punktskatt betalas för varorna.

Den 1 juli 1999 upphörde den skattefria försäljningen (den s.k. taxfreeförsäljningen) inom EU. Sedan detta datum kan endast alkohol- och tobaksvaror som beskattats i ett annat medlemsland föras in (prop. 1998/99:86, bet. 1998/99:SkU21). Skattefria alkoholdrycker och tobaksvaror kan fortfarande säljas till resenärer som reser till tredje land samt föras in från sådant land till Sverige. Införseln och de begränsningar som därvid gäller regleras i lagen (1994:1551) om frihet från skatt vid import, m.m.

Enligt privatinförsellagen gäller att den som för in en vara för vilken punktskatt skall betalas är skyldig att självant deklarerera detta. Om införseln görs på bemannad tullplats skall deklarationen lämnas till tulltjänsteman och i andra fall skall deklarationen inom fem dagar lämnas till Riksskatteverket (RSV). Skatten skall betalas inom två veckor från beskattningsbeslutet. Försening leder till dröjsmålsavgift, och oriktiga uppgifter i deklarationen leder till särskilda avgifter. Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet underlåter att lämna deklaration eller i en deklaration lämnar oriktig uppgift eller underlåter att lämna föreskriven uppgift och därigenom ger upphov till fara för att skatt undandras det allmänna döms till böter. Om en punktskattepliktig vara förs in kan tullen omhändertaga varan om det finns en påtaglig risk för att skatten inte kommer att betalas.

Riksdagen har godtagit rådets beslut om en övergångsperiod för införselbegränsningarna i förhållande till cirkulationsdirektivet som finns intaget i rådets direktiv 2000/44/EEG. Beslutet grundar sig på en överenskommelse mellan regeringen och kommissionen och innebär att de svenska införselkvoterna successivt skall öka och att allmänna EG-regler skall gälla fr.o.m. den 1 januari 2004. Riksdagen har i enlighet härmed så sent som under hösten 2001 beslutat om en höjning fr.o.m. den 1 januari 2002 av privatinförselkvoten såvitt gäller spritdrycker (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1, ytr. 2001/02:SkU1y). Genom den nationella handlingsplanen för att förebygga alkoholskador (prop. 2000/01:20, bet. 2000/01:SoU8) har riksdagen antagit åtgärder för att Sverige fortsättningsvis, även vid höjda införselkvoter, skall kunna begränsa alkoholens skadeverkningar och verka för att minska den totala alkoholkonsumtionen. Regeringen har under hösten 2001 (prop. 2000/01:144, bet. 2001/02:SkU2) aviserat ett tillskott till den nationella

handlingsplanen för att förebygga alkoholskador under åren 2001–2003 på ytterligare 100 miljoner kronor.

Motioner

I *flerpartimotion So616 yrkande 3 av Göran Magnusson m.fl. (s, v, kd, c, fp, mp)* och i *motion So629 yrkande 4 av Elver Jonsson (fp)* anförs att Sverige bör verka för sänkta privatinförselkvoter för alkoholdrycker mellan EU-länderna.

I *motion Sk408 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (s)* begärs en skärpning av de skatterättsliga sanktionerna vid missbruk i samband med privatinförsel av sprit- och tobaksvaror.

Utskottets ställningstagande

Yrkandena i motionerna So616 och So629 är oförenliga med den överenskommelse som träffats med kommissionen om en successiv anpassning av de svenska införselkvoterna för alkohol och tobak till cirkulationsdirektivets nivåer. Utskottet finner det föga troligt att Sverige skulle kunna få gehör inom EU för sänkta privatinförselkvoter och avstyrker motionen.

I likhet med motionärerna i motion Sk408 anser utskottet att det är angeläget att motarbeta missbruk i samband med privatinförsel och håller det inte för uteslutet att det behövs skärpta sanktioner eller andra åtgärder för att komma till rätta med problemet. Riksskatteverket och Tullverket har begärt att kontrollbefogenheterna på området ändras för att förbättra möjligheterna att bekämpa privatinförsel i kommersiellt syfte.

I samband med införandet av den nya smugglingslagen (2000:1225) skedde en skärpning av straffbestämmelsen i privatinförsellagen (prop. 1999/2000:124, bet. 2000/01:JuU2) som innebär att även försök till överträdelse av privatinförsellagen skall föranleda straffansvar.

Alkoholinspektionen har i december 2000 till regeringen överlämnat rapporten Smuggling, hembränning och olaglig försäljning – illegal alkoholhantering (alkoholinspektionen 2001:1) vari föreslås bl.a. ett flertal åtgärder för förbättrad gränskontroll.

Inom Finansdepartementet har utarbetats en promemoria Straffrättslig sanktionering av EG:s punktskatteregler för alkohol, tobak och mineraloljor, Ds 2001:58, där frågan om att skärpa den straffrättsliga sanktioneringen av EG:s beskattningsordning för dessa varor utreds. Även Tullverkets kontrollbefogenheter avseende förflyttningar av varor inom denna beskattningsordning utvärderas. Dessutom behandlas förslag om lagändringar som Tullverket och Riksskatteverket har lagt fram. Myndigheternas förslag syftar till att förbättra möjligheterna att kontrollera punktskattepliktiga varor som förs in till Sverige från andra EG-länder. Promemorian bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Enligt utskottets mening är möjligheterna till kännbara sanktioner i samband med illegal alkoholhantering betydande, och viktiga skärpningar har skett under senare tid. Det finns dock anledning att noga följa frågan, och

utskottet räknar med att de uppslag som förs fram i motion Sk408 är kända i Regeringskansliet och beaktas i beredningsarbetet. Utskottet anser inte att det behövs något uttalande från riksdagen i frågan och avstyrker motion Sk408.

Försäljning i flygplatsernas taxfreebutiker

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om försäljning av beskattade varor till EU-resenärer i taxfreebutiker eftersom motionen i huvudsak är tillgodosedd.

Motion

I motion Sk252 av Per Bill (m) föreslås att resenärer inom EU skall tillåtas handla i svenska flygplatsernas taxfreebutiker, förutsatt att skatt betalas för varorna.

Utskottets ställningstagande

Genom en lagändring (prop. 1999/2000:105, bet. 1999/2000:SkU22) som trädde i kraft den 1 juli 2000 är det numera tillåtet att i exportbutiker sälja beskattade varor till EU-resenärer. Undantag gäller dock för beskattade alkoholdrycker som ju enligt alkohollagen bara får säljas av Systembolaget. Motion Sk252 avstyrks därmed.

Avfallsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att ersätta avfallsskatten med ett produktansvar, om höjd avfallsskatten, och om att införa en skatt på kväveoxidutsläpp i samband med förbränning.

Jfr reservation 19 (c) och 20 (fp).

Gällande bestämmelser m.m.

Riksdagen har med anledning av budgetpropositionen för 2002 beslutat höja skatten på avfall som deponeras fr.o.m. den 1 januari 2002 från 250 kr till 288 kr per ton (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02:FiU1). Enligt propositionen finns anledning att ge både enskilda, kommuner och producenter ett ökat ekonomiskt incitament att minska mängden avfall som deponeras. Detta ligger i linje med den avfallsstrategi som har utvecklats inom EU och som primärt syftar till att styra bort mängden avfall från deponering genom minskning av mängden avfall och en ökad grad av återanvändning och återvinning.

Den 1 januari 1992 infördes en miljöavgift på utsläpp av kväveoxider (SFS 1990:613). Avgiften omfattar fasta förbränningsanläggningar för energiproduktion, medan förbränning som är direkt knuten till den industriella processen är undantagen. Avgiften tas ut med 40 kr per kg kväveoxid som släpps ut från större förbränningsanläggningar för el- och värmeproduktion.

Regeringen tillsatte under våren 2001 (dir. 2001:13) en särskild utredare som skall göra en utvärdering av hur systemet med avfallsbeskattning fungerar. Utredaren skall vidare bl.a. utvärdera och analysera de ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av att införa en skatt på förbränning av avfall. Avfallsskatteutredningen har nyligen avlämnat betänkandet Skatt på avfall i dag – och i framtiden (SOU 2002:9). Betänkandet remissbehandlas för närvarande.

Motioner

I *Centerpartiets partimotion MJ337 yrkande 24 av Agne Hansson m.fl. (c)* föreslås att deponiskatten skall höjas utöver vad regeringen föreslagit i budgetpropositionen (tkg). Motionärerna föreslår också att det skall utredas om ett system liknande NOx-avgiften kan införas ovanpå deponiskatten (*yrkande 25*).

I *Folkpartiets partimotion MJ521 yrkande 12 av Lars Leijonborg m.fl. (fp)* föreslås införandet av en viktbaserad skatt på förbränning på samma nivå som deponiskatten (tkg).

I *motion Sk239 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)* begärs att avfallsskatten skall avskaffas och ersättas med ett produktansvar för vissa byggmaterial liknande det som finns för exempelvis vitvaror.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ställde sig vid höstens budgetbehandling bakom (yttr. 2001/02:SkU1y) den av riksdagen sedermera beslutade höjningen av avfallsskatten. Utskottet ansåg vidare att Centerpartiets yrkande om en större höjning av skatten gick alltför långt, och yrkandet avstyrktes därför. Även frågan om införande av en skatt på förbränning var aktuell vid budgetberedningen, och utskottet avstyrkte ett motionsyrkande om införande av en sådan skatt med hänvisning till att resultatet av Avfallsskatteutredningens arbete borde avvaktas. Utskottet vidhåller denna ståndpunkt och anser att Regeringskansliets beredning av Avfallsskatteutredningens förslag bör avvaktas. Därmed avstyrks motionerna MJ337 och MJ521 i nu berörda delar.

Avfallsfrågor har, förutom i den nyss nämnda Avfallsskatteutredningen, behandlats bl.a. i betänkandet Resurs i retur (SOU 2001:102) som överlämnats i december 2001 vari föreslås ökade åtaganden från producenterna, t.ex. för byggsektorn. Även detta utredningsförslag bereds inom Regeringskansliet, och utskottet avstyrker därför även motion Sk239.

Skatt på kväveutsläpp från reningsverk

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa en miljöskatt på de kommunala reningsverkens utsläpp av kväve.
Jfr reservation 21 (mp).

Motion

I motion MJ466 yrkande 7 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp) föreslås införandet av ett system med miljöskatter på kväveutsläpp från de kommunala reningsverken i syfte att minska utsläppen av kväve i vatten.

Utskottets ställningstagande

I budgetpropositionen för 2002 anförts att de huvudsakliga insatserna för att minska övergödningen görs inom jordbrukssektorn och i avloppsreningsverk. Inom industrin svarar skogsindustrin för huvuddelen av utsläppen. Utbyggnaden av kväverening vid reningsverk fortsätter. Utsläppen beräknas ha minskat med ungefär 35 % jämfört med år 1985.

Miljökvalitetsmålet inom området ”ingen övergödning” är att halterna av gödande ämnen i mark och vatten inte skall ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten. Som delmål gäller åtgärdsprogram för sjöar, vattendrag och kustvatten enligt det s.k. ramdirektivet för vatten (dir. 2000/60/EG) i syfte att minska de vattenburna utsläppen av bl.a. kväve.

Regeringen har godkänt en strategi innehållande bl.a. åtagande om att utveckla en gemensam nordisk strategi för att minska övergödningen. Regeringen gav våren 2001 Naturvårdsverket i uppdrag att se över gränsvärdena för avloppsslam och lägga fram förslag för en långsiktigt hållbar återföring av avloppsslam. Inom ramen för miljö- och landsbygdsprogrammet lämnas vidare ersättning för flera åtgärder som skall minska näringsläckaget.

Statens jordbruksverk som haft i uppdrag att se över det svenska miljö- och landsbygdsprogrammet och analysera behovet av förändringar i programmet har överlämnat en rapport i december 2001. Rapporten remissbehandlas för närvarande.

Riksdagen avslög motsvarande yrkande våren 1997. Skatteutskottet (bet. 1996/97:SKU17) hänvisade till det arbete som bedrivs i syfte att minska kväveutsläppen och att det inte fanns skäl att söka styra de kommunala reningsverkens utsläpp av kväve genom en särskild skatt. Utskottet vidhåller denna inställning och avstyrker motion MJ466 i motsvarande del.

Avgift på amalgam

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att införa en avgift på amalgam.
Jfr reservation 22 (mp).

Motion

I Miljöpartiets kommittémotion So636 yrkande 6 av Kerstin-Maria Stalin m.fl. (mp) föreslås att amalgam skall beläggas med en miljöavgift i enlighet med principen att förorenaren betalar.

Utskottets ställningstagande

Tandvårdsersättning för amalgamfyllningar slopades per den 1 januari 1999, och inriktningen är att amalgam skall slopas som tandfyllningsmaterial (bet. 1997/98:SoU25). Sverige bedriver sedan lång tid arbete med inriktningen att begränsa och fasa ut användningen av kvicksilverhaltiga produkter av miljöskäl, både nationellt och internationellt. Avvecklingen av användningen av kvicksilver är en av de frågor som är aktuella inom ramen för arbetet med en hållbar utveckling, och en rad åtgärder har vidtagits för att begränsa omsättningen av kvicksilver i samhället. Användningen av kvicksilver i Sverige skall upphöra senast 2010, med ett fåtal undantag där mycket begränsade mängder används på dispens i slutna kretslopp. Av regeringens skrivelse 2001/02:50 Hållbara Sverige – uppföljning av åtgärder för en ekologiskt hållbar utveckling framgår att Kemikalieinspektionen bevakar och redovisar hur avvecklingen av kvicksilver går.

Ett motsvarande yrkande om miljöavgift på amalgam avslogs av riksdagen våren 2000 (bet. 1999/2000:SkU16 s. 36). Utskottet avstyrkte förslaget med hänvisning till det pågående arbetet med att begränsa och fasa ut användningen av kvicksilverhaltiga produkter, inklusive amalgam, och att det härutöver inte fanns skäl att belägga produkten med en särskild skatt. Utskottet vidhåller detta ställningstagande och avstyrker motion So636 i motsvarande del.

Skatt på spel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om sänkt lotteriskatt, en översyn av lotteri- och spelbeskattningen, en översyn av hästnäringen i stort och var i Regeringskansliet travsportens frågor skall beredas.
Jfr reservation 23 (kd).

Gällande bestämmelser m.m.

Den svenska lotterilagstiftningen bygger på att privata vinstintressen inte skall få styra lotterimarknaden utan att den skall vara förbehållen det allmänna eller allmännyttiga ändamål. Marknaden är uppdelad på tre huvudaktörer, AB Svenska Spel, som är helägt av staten, AB Trav och Galopp (ATG), som ägs av Svenska Travsportens Centralförbund (STC) och Svenska Galoppförbundet (SG) samt ideella föreningar. Kommersiella intressen är tillåtna i begränsad omfattning i fråga om visst automatspel, roulettspel, täringsspel och kortspel – samt marknads- och tivolinöjen.

ATG har sedan 1973 ansvaret för totalisatorspel på trav- och galopptävlingar. Bolagets särskilda och exklusiva rättigheter regleras inte direkt i lotterilagen utan bolaget har i stället fått sina rättigheter genom beslut av regeringen med stöd av ett bemyndigande i 45 §. Detaljregler för spel på trav- och galopphästar regleras dels i avtal, det s.k. totalisatoravtalet, som med viss periodicitet omförhandlas mellan företrädare för trav- och galoppsporterna och staten, dels i regeringsbeslut om att bevilja ATG tillstånd att bedriva totalisatorspel.

Skattepliktiga lotterier beskattas enligt olika lagar beroende på vilken typ av spel eller lotteri det är fråga om och vem som arrangerat spelet. Enligt lagen (1991:1482) om lotteriskatt tas skatt ut av lotterianordnaren med 36 % av den behållning som återstår sedan de sammanlagda vinsterna som betalats ut till vinnarna i lotteriet räknats av från de sammanlagda insatserna. Ideella föreningar som har till huvudsakligt syfte att bedriva allmännyttig verksamhet är undantagna från lotteriskatt. Även de lotterier som anordnas av det av staten ägda AB Svenska Spel är sedan den 1 januari 1996 undantagna från lotteriskatt. Skattefria är också sådant lotteri och spel enligt kasinolagen (1999:355) som anordnas av företag som ägs av staten. Sedan 1997 är det således bara ATG som betalar lotteriskatt. För roulett, kortspel och täringsspel som är tillståndspliktigt enligt lotterilagen regleras beskattningen av lagen (1972:820) om skatt på spel.

ATG och AB Svenska Spel är vidare enligt inkomstskattelagen (1999:1229) frikallade från skattskyldighet för all annan inkomst än inkomst som hänför sig till innehav av fastighet.

Den som deltar i svenska lotterier/spel betalar som regel ingen skatt på spelvinsterna.

På grundval av rapporten De statligt styrda spelbolagens koncessioner och organisationer m.m. (Ds 1995:61) och ett avtal mellan staten och STC/SG i december 1996 föreslog regeringen (prop. 1996/97:98) i mars 1997 dels att lotteriskatten den 1 juli 1997 skulle höjas med en procentenhet från 35 % till 36 %, dels en viss ändring av skatteunderlaget. Förändringarna beräknades ge ca 45 miljoner kronor per år i ökad lotteriskatt, varav 25 miljoner kronor på grund av höjningen av procentsatsen och 20 miljoner kronor genom ändringen av skatteunderlaget. Skatteutskottet (bet. 1996/97:SkU18) tillstyrkte enhälligt förslaget. Riksdagen följde utskottet.

Lotterilagstiftningen har nyligen setts över av Lotterilagsutredningen som i juli 2000 avlämnade slutbetänkande SOU 2000:50 Från tombola till Internet – översyn av lotterilagstiftningen. Den svenska hästpolitiken har setts över av den Hästpolitiska utredningen som avlämnat betänkande SOU 2000:109 En svensk hästpolitik.

Motioner

I *motion Sk279 av Sten Andersson (m)* föreslås att totalisatorskatten sänks för att öka travsportens och hästhållningens överlevnadsmöjligheter. Enligt motionen blir sannolikt resultatet en ökad spelomsättning och därmed ökade inkomster till staten.

I *motion Sk305 yrkandena 1 och 2 av Maud Ekendahl (m)* anförts att travsporten bör betraktas som en näring vars frågor följaktligen bör handhas av Jordbruksdepartementet och inte Finansdepartementet. Motionären anser vidare att totalisatorskatten snarast skall halveras.

I *motion Sk447 av Roy Hansson (m)* föreslås en översyn av hur beskattningen på spel skall utformas. Motionären anser att en modell som tillämpas i Storbritannien med låg skattesats för vinster till ett visst belopp och andra skattesatser för högre vinster bör studeras.

I *motion Sk297 av Kenneth Lantz (kd)* anförts att sänkt totoskatt ger travbranschen större möjligheter att stanna i Sverige. Enligt motionen bör regeringen även se över skattereglerna för totospel och hästnäringen i stort.

I *motion MJ524 yrkande 2 av Birgitta Sellén och Viviann Gerdin (c)* begärs likaledes att totalisatorskatten ses över. Motionären framhåller att skatten är betydligt lägre i våra grannländer och att det nu när statens finanser är sanerade bör finnas utrymme för en sänkning.

Utskottets ställningstagande

Utgångspunkten vid bestämmandet av lotteriskattesatsen har varit att ge staten en lämplig andel av ATG:s resultat. I det avtal med ATG:s ägare som föregick regeringens proposition 1996/97:98 med förslag om bl.a. höjning av lotteriskatten med en procent var parterna eniga om ett åtgärds paket som, bl.a. mot bakgrund av ATG:s goda ekonomiska utveckling, innebar ökade inkomster för staten.

Regeringen har i december 2001 beslutat godkänna ett nytt avtal mellan staten, STC och SG om riktlinjer för hästtävlingar med totalisatorspel, m.m. och lämnat ATG tillstånd att anordna vadhållning i samband med hästtävlingar under 2002. Parterna har i nämnda avtal beslutat se över vissa frågor rörande trav- och galoppsporten i Sverige.

Utskottet utgår från att regeringen följer utvecklingen av ATG:s spelverksamhet och den nuvarande skattesatsens lämplighet. Utskottet finner ingen anledning att initiera en omprövning av den nuvarande lotteriskatten utan det får ankomma på regeringen att återkomma till riksdagen i lämpligt sammanhang om det bedöms nödvändigt med en justering av skattesatsen.

När det gäller yrkandet i motion Sk305 om att travsportens frågor skall höra till Jordbruksdepartementets beredningsområde erinrar utskottet om att det inte ankommer på riksdagen att organisera arbetet i Regeringskansliet.

Beträffande motion Sk447 vill utskottet framhålla att den som deltar i svenska spel eller lotterier som regel inte betalar någon skatt på vinsten.

Med detta avstyrker utskottet samtliga här berörda motioner i förekommande fall i motsvarande del.

Reservationer

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

1. Energibeskattnig, allmänt (punkt 1) – m

av Carl Fredrik Graf (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Catharina Hagen (m) och Anna Kinberg (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anføres om energibeskattnig, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:N213 yrkande 6, 2001/02:Sk286, 2001/02:Sk427 och 2001/02:Sk491 yrkandena 9 och 23 samt avslår motionerna 2001/02:K426 yrkande 26, 2001/02:Sk212, 2001/02:Sk218, 2001/02:Sk369, 2001/02:Sk420, 2001/02:Sk443, 2001/02:Sk455, 2001/02:Sk478, 2001/02:Sk489 yrkande 28, 2001/02:U301 yrkande 43, 2001/02:U302 yrkande 6, 2001/02:U348 yrkande 7, 2001/02:MJ337 yrkandena 6 och 7, 2001/02:MJ521 yrkande 9, 2001/02:N35 yrkande 8, 2001/02:N238 yrkande 1, 2001/02:N269 yrkande 2 och 2001/02:N371 yrkandena 4, 5, 18 och 19.

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet anser att fiskala energiskatter inte bör tas ut i produktionsledet, eftersom det kan snedvrída konkurrensen. Endast miljöstyrande skatter som har koppling till utsläpp av miljöskadliga ämnen bör kunna tas ut i produktionsledet. Konkurrensen mellan energislagen behöver förbättras. De energislag som i konkurrens på ett kostnadseffektivt sätt uppfyller såväl säkerhets- som miljökrav bör få utvecklas på egen hand.

Energiskatterna slår inte bara mot jord- och skogsbruk. Sverige har en internationellt sett stor energikrävande industrisektor som har drabbats hårt av produktionsskatten på el. Den socialdemokratiska regeringens omfattande stöd- och bidragspolitik avseende bl.a. minskad elanvändning, förnybara energikällor och effektivare elanvändning har i flera utvärderingar visat sig vara misslyckad. Det är dags att ta konsekvenserna av dessa resultat och renodla statens stöd också på energiområdet till att enbart omfatta forskning och utveckling av ny teknik.

Vi anser vidare att det är brådskande att få till stånd en ökad anpassning av principen för energibeskattnig mellan de nordiska länderna. Olikheter i beskattningen mellan länderna hotar effektiviteten på den gemensamma, nordiska elmarknaden. Det innebär att de samlade produktionsresurserna

utnyttjas mindre effektivt, vilket leder till samhällsekonomiska kostnader och en ökad miljöpåverkan. Vi anser också att det är dags att sänka skatten på el. På fem år har den svenska elskatten fördubblats. Avregleringen skulle ge hushållen lägre priser, men ingen avreglering i världen hjälper mot höjda skatter. Sedan år 1996 har regeringen höjt hushållens elskatter med 100 %. Förutom den direkta skatten, belastas kärnkraftsproducerad el av en produktionsskatt, vilken inte har någon motsvarighet i andra länder. Detta gynnar i praktiken import av nedsmutsande kolproducerad el. Slutligen belastas elen av mervärdesskatt som beräknas på ett underlag som inkluderar påförda skatter.

Besöksnäringen är en viktig och växande näringsgren i hela världen. I flertalet länder betraktas näringen som viktig, medan den i Sverige har svårt att bli betraktad som en med tillverkningsindustrin jämbördig aktör. Restauranger diskrimineras gentemot livsmedelsaffärer när det gäller mervärdesskatten. Hotell och restauranger får betala konsumentskatt på energi, medan livsmedelsindustrier betraktas som tillverkande enheter och har lägre skattetariff. Köttbullar tillverkade i fabrik eller restaurangkök är avsedda för konsumtion och borde inte ha olika förutsättningar. Vi anser därför att denna konkurrenssnedvridning bör undanröjas.

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

2. Energibesättning, allmänt (punkt 1) – kd

av Kenneth Lantz (kd) och Sven Brus (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:N35 yrkande 8, 2001/02:N371 yrkandena 4, 5, 18 och 19, 2001/02:N238 yrkande 1, 2001/02:Sk478 och 2001/02:K426 yrkande 26 samt avslår motionerna 2001/02:Sk212, 2001/02:Sk218, 2001/02:Sk286, 2001/02:Sk369, 2001/02:Sk420, 2001/02:Sk427, 2001/02:Sk443, 2001/02:Sk455, 2001/02:Sk489 yrkande 28, 2001/02:Sk491 yrkandena 9 och 23, 2001/02:U301 yrkande 43, 2001/02:U302 yrkande 6, 2001/02:U348 yrkande 7, 2001/02: MJ337 yrkandena 6 och 7, 2001/02: MJ521 yrkande 9, 2001/02: N213 yrkande 6 och 2001/02: N269 yrkande 2.

Ställningstagande

För att den gemensamma nordiska elmarknaden skall fungera kan inte villkoren för kraftproduktion variera alltför mycket mellan länderna. Danmark lägger en koldioxidavgift och svavelavgift i konsumtionsledet på den vattenkrafts- och kärnkraftsel som importeras från Sverige. Dansk kolkraftsproducerad el kan däremot säljas till Sverige utan motsvarande avgifter, vilket innebär en konkurrensfördel på miljöns bekostnad, något

som vi anser vara helt förkastligt. Enligt vår mening bör regeringen genom förhandlingar med Danmark och andra kraftproducerande länder skapa möjlighet att lägga en miljöavgift på el producerad med kolkraft.

Kristdemokraterna anser att det är dags att ta ett helhetsgrepp på energiskatterna och presentera ett uthålligt skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och verkningsgrad vid elproduktionen premieras, medan produktion baserad på fossila bränslen beläggs med styrande miljöavgifter. I vår budgetmotion på energiområdet utvecklas vår syn på energipolitiken vidare. Bland annat behandlas de ekonomiska aspekterna på energibesparing och krav på ett styrsystem som stimulerar till produktion av förnybar energi på bekostnad av den icke förnybara energin. En miljöavgift bör snarast införas på importerad kolkraft. De långsiktiga villkoren för den småskaliga vattenkraften måste tydliggöras.

En utbyggnad av naturgaseldad kraftvärme skulle totalt sett innebära minskade utsläpp och höjd effektivitet i energisystemet. Men med dagens beskattning av kraftvärme är den olönsam jämfört med kolkondenskraft. Kraftvärmebeskattningen behöver därför ses över i syfte att stärka den resurseffektiva kraftvärmens konkurrenskraft i energisystemet.

Kristdemokraterna har länge drivit kravet att EU skall vara 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 till följd av ett fåtal länders blockering varit omöjligt att driva igenom t.ex. en gemensam miniminivå för koldioxidavgifter. Dessvärre har den svenska regeringen 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. Det krävs gemensamma europeiska åtgärder för att sänka koldioxidutsläppen, och ett effektivt sådant medel vore att lagstifta om miniminivå för miljöavgifter.

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

3. Energibesättning, allmänt (punkt 1) – c av Rolf Kenneryd (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anføres om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02: MJ337 yrkandena 6 och 7, 2001/02: Sk489 yrkande 28 och 2001/02: U302 yrkande 6 samt avslår motionerna 2001/02: K426 yrkande 26, 2001/02: Sk212, 2001/02: Sk218, 2001/02: Sk286, 2001/02: Sk369, 2001/02: Sk420, 2001/02: Sk427, 2001/02: Sk443, 2001/02: Sk455, 2001/02: Sk478, 2001/02: Sk491 yrkandena 9 och 23, 2001/02: U301 yrkande 43, 2001/02: U348 yrkande 7, 2001/02: MJ521 yrkande 9, 2001/02: N35 yrkande 8, 2001/02: N213

yrkande 6, 2001/02:N238 yrkande 1, 2001/02:N269 yrkande 2 och 2001/02:N371 yrkandena 4, 5, 18 och 19.

Ställningstagande

Centerpartiet anser att ett system för energibesättning bör byggas från grunden. Att fortsätta lappandet på dagens inkonsekventa och otydliga system av energiskatter är en omväg till ett ekologiskt hållbart samhälle. Principerna för ett nytt system bör vara att förorenaren betalar och att de olika energislagens marknadspris skall spegla samhällets totala kostnader. Detta innebär att regering och riksdag skall sätta tydliga miljömässiga ramar för energisystemet. Inom dessa ramar skall sedan marknadsekonomins dynamik och utvecklingskraft verka i miljöns tjänst.

Ekonomiska styrmedel som t.ex. skatter och avgifter ger som en sidoeffekt inkomster till statskassan. Det innebär att staten kan sänka andra skatter och avgifter som är störande för samhällsekonomin. Grön skatteväxling innebär sänkt skatt på arbete och höjda skatter på miljöförstöring och användning av ändliga naturresurser. Centerpartiet vill se en äkta grön skatteväxling i Sverige vilket förutsätter raka rör mellan höjda miljöskatter och sänkta arbetsgivaravgifter.

Ett väl fungerande system för handel med utsläppsrättigheter kan, på ett bättre sätt än laborerande med skattesatser, använda marknadsekonomins dynamik i miljöns tjänst. Handel med utsläppsrättigheter fungerar dock inte på alla områden, varför skatteväxling fortfarande är ett bra instrument för att minska miljöförstöring och användning av ändliga naturresurser. I Sverige finns för närvarande ett skattesystem med nedsättningar av skattebördan för industrin. När ett system med utsläppsrättigheter är infört måste nedsättningen upphöra för att göra handeln enkel och enhetlig. Skatteväxlingen måste vara utformad på ett sätt som gör att en framtida handel med utsläppsrättigheter underlättas. Det har regeringen och samarbetspartierna inte klarat av. I stället förstärker man den befintliga skillnaden i miljöbesättning mellan hushåll och industri. Inga ansatser görs för att successivt fasa ut de nedsättningar som finns och förbereda Sverige för ett system för handel med utsläppsrättigheter.

Vi måste ha en tydlig miljöstyrning på EU-området då nationella konkurrensvillkor alltmer ersätts av internationell konkurrens på den gemensamma marknaden. Olika konkurrensvillkor på grund av olika miljöregler och miljöskatter kan fungera som en drivkraft men också som ett hinder. Ett exempel på ett sådant område där olika regler är ett hinder är det svenska jordbrukets konkurrenssituation. Gemensamma miljöskatter är ett av verktygen för att komma till rätta med detta problem. Sverige måste våga ta steget och säga att vi behöver miniminivåer för miljöskatter i EU.

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

4. Energibesättning, allmänt (punkt 1) – fp

av Lennart Kollmats (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om energibesättning, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:U301 yrkande 43, 2001/02:MJ521 yrkande 9, 2001/02:K426 yrkande 26 och 2001/02:N269 yrkande 2 samt avslår motionerna 2001/02:Sk212, 2001/02:Sk218, 2001/02:Sk286, 2001/02:Sk369, 2001/02:Sk420, 2001/02:Sk427, 2001/02:Sk443, 2001/02:Sk455, 2001/02:Sk478, 2001/02:Sk489 yrkande 28, 2001/02:Sk491 yrkandena 9 och 23, 2001/02:U302 yrkande 6, 2001/02:U348 yrkande 7, 2001/02:MJ337 yrkandena 6 och 7, 2001/02:N35 yrkande 8, 2001/02:N213 yrkande 6, 2001/02:N238 yrkande 1 och 2001/02:N371 yrkandena 4, 5, 18 och 19.

Ställningstagande

Folkpartiet anser att EU har unika möjligheter att minska de gränsöverskridande miljöproblemen. Miljön är en fråga där hållbara lösningar endast finns på internationell nivå. Möjligheterna till bindande överstatliga beslut och att ställa länder som ej följer reglerna till svars bör inom miljöområdet utnyttjas till fullo av EU. Med rätt beslut på rätt nivåer kan EU utvecklas till världens bästa miljöorganisation.

Utsläppen av växthusgaser måste minska radikalt. Europa har alla förutsättningar att gå i spetsen för en miljövänlig klimatpolitik. För att riva hindren mot en rationell klimatpolitik måste EU ges makt över klimatpolitiken. Att unionen agerat gemensamt utåt har lett till goda resultat. Nu krävs gemensamt genomförande också inom Europa. En europeisk mininivå för koldioxidskatten 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 ohelig allians som vägrar låta EU:s beslutsregler förändras så att beslut om miljöskatter kan fattas med majoritet. Det är mycket glädjande att Klimatkommitténs majoritet enats om en ändrad svensk linje i denna avgörande fråga. Det är också angeläget att regeringen snabbt ändrar sin inställning i frågan och börjar driva klimatpolitiken på rätt politisk nivå.

Dagens utformning av beskattning av kraftvärme förvärrar miljöproblemen och äventyrar elförsörjningen. Kraftvärmebeskattningen behöver därför ses över i syfte att stärka den resurseffektiva kraftvärmens konkurrenskraft i energisystemet. I dag står kraftvärmeanläggningar outnyttjade på grund av bristande lönsamhet till följd av beskattningen. Dessutom hindras nyinvesteringar i kraftvärme. I stället används kondenskraftverk som har sämre effektivitet och större miljöpåverkan.

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

5. Energibeskattnig, allmänt (punkt 1) – mp

av Gudrun Lindvall (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om energibeskattnig, allmänt. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:U348 yrkande 7 och avslår motionerna 2001/02:K426 yrkande 26, 2001/02:Sk212, 2001/02:Sk218, 2001/02:Sk286, 2001/02:Sk369, 2001/02:Sk420, 2001/02:Sk427, 2001/02:Sk443, 2001/02:Sk455, 2001/02:Sk478, 2001/02:Sk489 yrkande 28, 2001/02:Sk491 yrkandena 9 och 23, 2001/02:U301 yrkande 43, 2001/02:U302 yrkande 6, 2001/02:MJ337 yrkandena 6 och 7, 2001/02:MJ521 yrkande 9, 2001/02:N35 yrkande 8, 2001/02:N213 yrkande 6, 2001/02:N238 yrkande 1, 2001/02:N269 yrkande 2 och 2001/02:N371 yrkandena 4, 5, 18 och 19.

Ställningstagande

Miljöpartiet de gröna väckte inför det svenska ordförandeskapet en motion där ett antal frågor berördes som ännu inte fått en lösning. Eftersom det spanska ordförandeskapet föresatt sig att det skall hantera alla frågor och beslutsamt driva gemensamt fattade beslut framåt torde detta även innefatta miljöfrågorna. Med tanke på den digra dagordningen och att miljöfrågorna oftast nedprioriteras, tvivlar vi på att så blir fallet, och därför är det viktigt att något medlemsland envist arbetar för att miljöfrågorna jämföras med övriga politikområden. Eftersom miljöfrågorna skall genomsyra alla politikområden anser vi att de naturligtvis också innefattas i övriga punkter i det spanska ordförandeskapets tolvpunktslista.

Miljöpartiet de gröna vill att regeringen i ministerrådet i de sammanhang där det lämpar sig skall driva frågan om ett ramprogram för integrering av miljöfrågorna i övrig verksamhet. Följande insatser bör ingå i ett sådant ramprogram:

En miljökommitté bör inrättas som granskar kommissionens förslag till beslut utifrån fördragets miljöprinciper.

Ökade resurser och befogenheter bör ges till EEA, European Environment Agency, som i dag samlar in och sammanställer information om miljötillståndet i unionen. Alla beslut bör kontrolleras med hjälp av en checklista där miljöprinciperna kollas av mot föreslagna beslut. Detta skulle öka tydligheten och integreringen i miljöarbetet.

Ekonomi bör ges ekologiska spelregler. Ökad konsumtion, dvs. ökad BNP, är ett av unionens huvudmål trots att miljöforskning visar att det är just ett ökat materialflöde som är ett av de stora hindren på vägen mot ett ekologiskt hållbart samhälle.

Ett system med s.k. gröna räkenskaper eller grön NNP bör utvecklas där även slitage på det naturliga kapitalet finns med i kalkylen.

Behovet av, och stödet för, en grön skatteväxling där de miljörelaterade skatterna höjs och skatten på arbete sänks delas i dag av många aktörer i EU. Kommissionen menar att detta är en avgörande komponent i arbetet för ökad sysselsättning. Detta gäller framför allt skatterna på energi och koldioxid. En viktig princip är att beslut om skatter endast skall vara miniminivåer.

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

6. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – m

av Carl Fredrik Graf (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Catharina Hagen (m) och Anna Kinberg (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anføres om jordbrukets miljö- och energiskatter. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:Sk326, 2001/02:Sk417 yrkandena 1, 2 och 5, 2001/02:Sk433 yrkandena 2 och 6, 2001/02:MJ343 yrkandena 4 och 5 och 2001/02:Sk362 yrkande 1 samt avslår motionerna 2001/02:Sk450 yrkande 5, 2001/02:Sk468 yrkandena 1–3, 2001/02:MJ336 yrkande 5, 2001/02:MJ340 yrkande 2, 2001/02:MJ341 yrkande 1, 2001/02:MJ423 yrkande 10, 2001/02:MJ464 yrkande 4 och 2001/02:MJ526 yrkande 14.

Ställningstagande

Regeringen har i olika sammanhang aviserat sin avsikt att anpassa en del av jordbrukets särskatter. Ännu har inget hänt. En viktig faktor i samband med EU-medlemskapet var strävan efter konkurrensneutralitet mellan medlemsländerna. Inom trädgårdsnäringen föreligger fortfarande konkurrensnedvridningar i olika avseenden. Vi anser att regeringen skyndsamt måste se över trädgårdsnäringens särskatter och växthusodlingens skatter på bränsle för uppvärmning. Regeringen måste utifrån en helhetssyn verka för konkurrensneutralitet mellan länderna och för samordnande regelverk för den aktuella näringen i fråga. De utredningar som är tillsatta på området bör behandla dessa frågor med förtur.

En statlig utredning har påtalat jordbrukets negativa konkurrenssituation bl.a. beroende på höga produktionsskatter. Dieselskatten utgör här en tung del. Det är obegripligt att regeringen valt motsatt väg och höjt dieselskatten trots att man måste vara medveten om den ekonomiska situationen för jord- och skogsbruket. Vi anser att det är en felsyn att anföra miljöpolitiska skäl för en höjning när det gäller dessa näringar. Ingen lant- eller skogsbrukare kör traktor eller skogsmaskiner för nöjes skull. Enligt vår mening bör dieselskatten sänkas till 53 öre per liter för jordbruket, skogsmaskiner och arbetsredskap.

Sverige är det enda land inom EU som har skatt på handelsgödsel. Budgetpropositionen för ett resonemang om hur återföringen av skatten på bekämp-

ningsmedel och handelsgödsel till näringen skall ske, vilket visar sig vara mycket komplicerat. Det finns inte någon garanti för att de lantbrukare som betalat skatten själva kommer att få tillbaka några pengar. Hela systemet måste därför betraktas som en märklig rundgång där slutresultatet är ovisst, och ingen kan i dag påstå att miljön förbättras med den hittills förda politiken. Vi anser därför att kväveskatten på handelsgödsel skall avskaffas.

Medvetenheten och kunskapen om handelsgödselanvändningen inom jordbruket har utvecklats på ett positivt sätt, och vi anser att skatteinstrumentet inte är det bästa sättet för att komma till rätta med kväveläckage från jordbruket. Vårt förslag innebär inte att vi negligerar problemet med växtnärläckaget i jordbruket. Forskning, information, ny teknik och ökad kunskap är bättre metoder än skatteinstrumentet för att bekämpa miljöproblemen. Bättre odlingsmetoder och andra åtgärder, som t.ex. kantzoner fria från gödsling och bekämpningsmedel längs sjöar och vattendrag, är således att föredra. Metoder bör vidare utvecklas för miljöbalanser och energibalanser i jordbruket, baserade på olika odlingsmetoder. Forskningen och informationen på området bör intensifieras och utvecklas.

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

7. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – kd

av Kenneth Lantz (kd) och Sven Brus (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om jordbrukets miljö- och energiskatter. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02: MJ340 yrkande 2, 2001/02: MJ423 yrkande 10, 2001/02: Sk326 och 2001/02: MJ336 yrkande 5 samt avslår motionerna 2001/02: Sk362 yrkande 1, 2001/02: Sk417 yrkandena 1, 2 och 5, 2001/02: Sk433 yrkandena 2 och 6, 2001/02: Sk450 yrkande 5, 2001/02: Sk468 yrkandena 1–3, 2001/02: MJ341 yrkande 1, 2001/02: MJ343 yrkandena 4 och 5, 2001/02: MJ464 yrkande 4 och 2001/02: MJ526 yrkande 14.

Ställningstagande

Kristdemokraterna anser att jordbrukets skatter måste bringas i harmoni med övriga EU-länders beskattning. Svenskt jordbruk pressas av produktionsskatter som saknar motstycke i övriga EU. När det gäller dieselskatterna, betalar t.ex. de danska och engelska bönderna 40 % mindre för dieseln. De finska bönderna betalar 50 % mindre. Bönderna i Sverige betalar 3 kr i skatt per liter diesel. Övriga EU-bönder betalar i genomsnitt 1 krona i skatt. Sverige är också det enda land som har skatt på handelsgödsel. Det är viktigt att det arbete som nu pågår beträffande tillvägagångssättet för en återföring av handelsgödsel- och bekämpningsmedelskatterna till jordbruket resulterar i ett förslag till riksdagen under hösten.

Även frågan om en reducering av dieselskatten för jordbrukets arbetsmaskiner måste få en positiv lösning under hösten. Växthusodlingens beskattning av fossilt bränsle för uppvärmning bör också bli föremål för en motsvarande översyn som resulterar i ett förslag som innebär ett rättvisare beskattningssystem och en med andra EU-länder jämlig beskattningsnivå.

Växthusodlingens energiskatter utgör en tung kostnad, och skatten står inte alls i rimlig proportion till den skatt som tas ut i konkurrentländerna. Medan koldioxidskatten i Sverige tas ut med ett belopp som varierar mellan olika företag med ca 200–529 kr per m³ olja är skatten i Danmark ca 10 kr per m³. Den stora variationen i skatteuttaget för svensk växthusodling beror på att skatten är relaterad till företagets omsättning enligt den s.k. 0,8-procentsregeln.

Kristdemokraterna har även tidigare framhållit den orättvisa som 0,8-procentsregeln innebär för växthusföretagen och den ytterligare orättvisa som tillämpningen av EU:s minimiskattesats för mineraloljeprodukter innebär för företag som måste utnyttja olja för uppvärmning i förhållande till de företag som kan utnyttja naturgas. Det svenska beskattningssystemet innebär således inte bara en avsevärd konkurrensnackdel i förhållande till övriga EU-länder utan också ojämlika beskattningsförhållanden inom Sverige. Dessa missförhållanden måste enligt vår mening skyndsamt åtgärdas.

Orenade äldre gräsklippare släpper ut stora mängder mycket miljöskadliga avgaser. En skrotningspremie för äldre båtmotorer och gräsklippare skulle vara en effektiv miljöförbättrande åtgärd som på kort tid skulle löna sig. Vi anser att skatten skall sänkas på alkylatbensin (s.k. grön bensin) för motorsågar och trädgårdsredskap.

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

8. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – fp

av Lennart Kollmats (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om jordbrukets miljö- och energiskatter. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02: MJ526 yrkande 14 och avslår motionerna 2001/02: Sk326, 2001/02: Sk362 yrkande 1, 2001/02: Sk417 yrkandena 1, 2 och 5, 2001/02: Sk433 yrkandena 2 och 6, 2001/02: Sk450 yrkande 5, 2001/02: Sk468 yrkandena 1–3, 2001/02: MJ336 yrkande 5, 2001/02: MJ340 yrkande 2, 2001/02: MJ341 yrkande 1, 2001/02: MJ343 yrkandena 4 och 5, 2001/02: MJ423 yrkande 10 och 2001/02: MJ464 yrkande 4.

Ställningstagande

Jordbruket har både positiva och negativa effekter på miljön och utmaningen för framtiden är att minska den negativa miljöpåverkan. Folkpartiet anser att jordbruket skall behandlas som en näring bland andra och följaktligen beskattas därefter. Det finns anledning att granska frågan om skatt på handelsgödsel. Kväveläckage från bl.a. jordbruket leder till övergödning av våra sjöar och vattendrag och i längden även av kustvattnen. Trenden med ökande utsläpp har visserligen brutits, men målet har inte uppnåtts. Europas bönder har under många år använt handelsgödsel med höga halter kadmium i fosfaterna. Det finns kadmiumfria fosfater, men dessa är mycket dyra.

Folkpartiet anser att det är mycket angeläget att hejda försumningen av mark och vatten och att få kontroll på och stoppa användningen av kadmium i konstgödseln, beständiga kemikalier, antibiotika och andra farmakologiska ämnen i gödsel och rötslam. Vi anser att Sverige i EU skall driva kravet att handelsgödsel och bekämpningsmedel skall beskattas genom ett system baserat på kväveeffektivitet/kväveförluster. Det är viktigt att svenska bönder har goda förutsättningar att konkurrera på en europeisk marknad och Folkpartiet kräver att regeringen vidtar åtgärder så att jordbrukets konkurrenssituation förbättras.

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

9. Åkerinäringen (punkt 3) – m, kd

av Carl Fredrik Graf (m), Kenneth Lantz (kd), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Sven Brus (kd), Catharina Hagen (m) och Anna Kinberg (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om åkerinäringen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:Sk222 och 2001/02:Sk418 yrkandena 1 och 2, bifaller delvis motion 2001/02:Sk244 samt avslår motionerna 2001/02:Sk248, 2001/02:Sk407, 2001/02:Sk418 yrkande 3 och 2001/02:MJ521 yrkande 13.

Ställningstagande

Den svenska åkerinäringen har svårt att hävda sig i konkurrens med utländska åkerier. Rena inrikestransporter får numera utföras i stort sett fritt av EU-ländernas åkerier. Trafikmätningar under ett dygn visar att var tredje lastbil på de svenska vägarna redan är utlandsregistrerad. Konkurrensen sker dock inte på lika villkor. Skatter och avgifter, inte minst dieselskatten, liksom miljökraven i Sverige snedvrider konkurrensen. Analyser visar att de svenska åkeriföretagen har ca 20 % högre kostnader än åkerier i omvärlden. Åkerinäringen kan inte i längden bära den tunga bördan om näringen skall kunna

expandera och skapa fler arbetstillfälle. Det handlar om jobben och svensk åkerinäringens framtid. Näringen sysselsätter direkt ca 55 000 personer, vartill kommer de som berörs indirekt. När det gäller internationella transporter anställs i dag huvudsakligen utländsk arbetskraft. Skatter och avgifter har gjort den svenska arbetskraften för dyr. Närmare 500 årsarbetstillfällen har gått förlorade under de senaste åren. Anställda i åkerinäringen bidrar varje år med miljardbelopp till svenska staten i form av löneskatter och moms på det de handlar. Företagen betalar arbetsgivaravgifter, fordonsskatter och bränsleskatter m.m. Om företagen läggs ned eller flyttar till andra länder, förlorar Sverige skatteintäkter.

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

10. Åkerinäringen (punkt 3) – fp

av Lennart Kollmats (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om åkerinäringen. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02: MJ521 yrkande 13 och avslår motionerna 2001/02:Sk222, 2001/02:Sk244, 2001/02:Sk248, 2001/02:Sk407 och 2001/02:Sk418 yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Transportnäringen har i likhet med övriga näringsgrenar fått känna på internationell konkurrens. Det sägs att svenska åkare inte klarar konkurrensen från seriösa utländska samt oseriösa inhemska och utländska åkare. Härutöver bidrar lägre skatter och avgifter i utlandet, tummande på regelboken och dumpade priser till att pressa åkerinäringen. Även om en prisjämförelse med våra viktigaste konkurrentländer visar att dieselpriiset inte på något sätt avviker markant finns det all anledning att ta svensk transportnäringens problem på allvar. Folkpartiet motsätter sig ytterligare höjningar av dieselskatten och anser att regeringen i stället bör arbeta inom EU för införandet av en gemensam kilometerskatt på lastbilstrafik. Det är en miljöåtgärd som rimmar väl med strävan efter en enhetlig inre marknad med konkurrens på lika villkor. Regeringen bör också arbeta för att samtliga länder inom unionen skall premiera användningen av diesel enligt miljöklass 1.

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

11. Fossila drivmedel (punkt 4) – m

av Carl Fredrik Graf (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Catharina Hagen (m) och Anna Kinberg (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om fossila drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:Sk203, 2001/02:Sk204, 2001/02:Sk215, 2001/02:Sk231, 2001/02:Sk285, 2001/02:Sk289 yrkande 1, 2001/02:Sk433 yrkande 1 och 2001/02:Sk450 yrkande 3 samt avslår motionerna 2001/02:Sk202 och 2001/02:N265 yrkande 4.

Ställningstagande

Många enskilda människor och familjer är i dag helt beroende av bilen för att kunna ta sig till och från arbetet, köra barn till skola och dagis och ta sig till utbildningar och fritidsaktiviteter, och de drabbas hårt av de höga drivmedels-skatteerna. Dessa slår också hårt mot bl.a. jordbruk och åkerier. Vi anser att bensinskatten bör sänkas så att enskilda och familjer har råd att äga och köra bil. En sådan åtgärd skulle också förbättra rörligheten på arbetsmarknaden samtidigt som det underlättar för människor att bo kvar i glesbygd. Det skulle också leda till att Sverige blir mer attraktivt som turistland.

Sveriges bilister betalar i dag ca 70 miljarder kronor om året i olika bil-skatter. Cirka två tredjedelar av bensinpriset utgörs i dag av skatt. Läger man därtill det faktum att bilisten tvingas betala detta höga bensinpris med redan beskattade pengar så inser nog de flesta att detta är orimligt. Sverige har en av Europas äldsta bilparker och vill man förbättra miljön gäller det att föra en politik som gör det möjligt för fler vanliga familjer att skaffa sig en nyare bil. Skrotningspremien bör höjas för att på frivillig väg få bort många av de äldre bilarna.

Enligt vår mening bör skatten på bensin och diesel sänkas med 70 öre per liter inklusive moms samtidigt som reseavdragen för arbetsresor höjs till en nivå som står i rimlig proportion till bensinprisökningarna.

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

12. Alternativa drivmedel (punkt 5) – kd

av Kenneth Lantz (kd) och Sven Brus (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:MJ423 yrkandena 4, 6 och 13, 2001/02:MJ287 yrkande 2 och

2001/02:N265 yrkande 5 samt avslår motionerna 2001/02:Sk346, 2001/02:Sk406, 2001/02:Sk419, 2001/02:Sk435 och 2001/02:Sk475.

Ställningstagande

Kristdemokraterna anser att skatteuttaget på vägtrafiken skall motsvaras av kostnader och därför borde de förnyelsebara bränslena befrias från koldioxidskatt. Under en övergångsperiod bör de även beläggas med något lägre energiskatt. Det är angeläget att inom EU åstadkomma gemensamma tag när det gäller den miljörelaterade beskattningen för att bibehålla konkurrensen men med mer miljöanpassade drivmedel och transporter. Staten bör medverka till att stimulera marknaden på detta område. Politiken måste inriktas på att genom långsiktiga mål driva på utvecklingen för energieffektiva och miljövänliga fordon och nya bränslen. Lagstiftning och regler måste på ett bättre sätt än i dag gynna utveckling av ny teknik, forskning samt försök med alternativa bränslen. Aktörerna måste ha möjlighet att arbeta med god framförhållning. För att Sverige skall slippa importera etanol måste den inhemska produktionen skattebefrias även efter 2004.

Det är fel att avgränsa antalet pilotprojekt som nu sker, vilket också kritiserats av Energimyndigheten. Det skapar snedvriden konkurrens och hindrar utveckling av nya produkter samt möjligheter att bygga ut servicenät för alternativa bränslen. Enligt vår mening bör tekniken för produktion av motoralkoholer samt ekoparaffin beviljas pilotprojektdispens för att kunna utvecklas och testas i större skala.

En s.k. flexibel etanolbil kan köras på alla blandningar av 85 % etanol och 15 % bensin till ren bensin. När de tankas med 85 % etanol kallas bränslet E85. Till skillnad från alla andra förnybara drivmedel har etanoldelen i E85 en skatt med 90 öre per liter plus moms. Problemet är att dagens pris på E85 är 8,43 och att bilarna drar ca 30 % mer volym när de körs på E85 jämfört med när de körs på ren bensin. Budgetpropositionen innebär att skattefriheten för E85 skjuts upp till 2003, vilket betyder att under det kritiska första året måste en miljöintresserad konsument betala 10,95 kr för den E85 som behövs för att ersätta en liter bensin som i dag kostar ca 9,45 kr. Det kommer att leda till färre inköp av etanolbilar samt att de som ändå har köpt dessa antingen måste betala mer per mil för att köra miljövänligt eller i högre grad väljer att köra på bensin. Detta är vi kritiska till.

Biogas framställt av avfall är ett utmärkt drivmedel för fordon. För att biogas skall vara intressant för såväl privatpersoner som företagare krävs att både pris och pumpstationer är användarvänligt. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på åtgärder för att göra biogasanvändandet mer tillgängligt.

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

13. Alternativa drivmedel (punkt 5) – c

av Rolf Kenneryd (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:Sk406 och avslår motionerna 2001/02:Sk346, 2001/02:Sk419, 2001/02:Sk435, 2001/02:Sk475, 2001/02:MJ287 yrkande 2, 2001/02:MJ423 yrkandena 4, 6 och 13 samt 2001/02:N265 yrkande 5.

Ställningstagande

Det råder en betydande enighet kring behovet av att minska de koldioxidutsläpp som dagens fossilbaserade drivmedel ger upphov till. Biobaserade drivmedel framhålls i det sammanhanget som ett alternativ. Centern delar denna grundsyn men vill framhålla vikten av att samtliga bränslen granskas utifrån den totala miljöeffekten. I budgetpropositionen för 2002 föreslås befrielse från koldioxidskatt för koldioxidneutrala drivmedel. Vi anser att det är viktigt att definitionen av begreppet koldioxidneutral blir tillräckligt omfattande och tydlig, och samtidigt praktisk att tillämpa. Definitionen får inte leda till inskränkningar i utvecklingsarbetet mot minskade nettoutsläpp av koldioxid. Vi anser att avsikten med begreppet inte är att bara snävt se till råvaran för drivmedlet och om denna är förnyelsebar eller inte. Koldioxidneutral går bortom begreppen förnyelsebar eller biobaserad genom att ta hänsyn till nettoeffekterna på de samlade koldioxidutsläppen från hela produktionskedjan av drivmedlet, ”från vaggan till graven”, att produkter baserade på förnyelsebart material i sig inte garanterar att inte väsentliga mängder fossil energi eller fossilt kol använts i produktionskedjan eller att utsläpp av andra växthusgaser sker samt att även fossila produkter kan vara råvara till koldioxidneutrala drivmedel, om produktionen sker så att kolet återanvänds till drivmedel i stället för att direkt generera koldioxidutsläpp.

För att avgöra om ett drivmedel är koldioxid neutralt är det troligen inte praktiskt möjligt att kräva fullständig livscykelanalys, vilket skulle innebära problem med definitioner, avgränsningar, beräkningsmodeller etc. samt även kräva stora resurser att utföra. Enligt vår mening måste man ändå göra en viss bedömning av koldioxidutsläpp och fossil energiåtgång för de viktigaste stegen i tillverkningskedjan och inte bara se till råvaran.

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

14. Alternativa drivmedel (punkt 5) – fp

av Lennart Kollmats (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 5 borde ha följande lydelse:

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om alternativa drivmedel. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:Sk435 och 2001/02:Sk346 samt avslår motionerna 2001/02:Sk406, 2001/02:Sk419, 2001/02:Sk475, 2001/02:MJ287 yrkande 2, 2001/02:MJ423 yrkandena 4, 6 och 13 samt 2001/02:N265 yrkande 5.

Ställningstagande

Drivmedel som inte är eldningsolja, bensin, diesel, gasol, metangas eller naturgas skall enligt lagen om skatt på energi betalas som för ”motsvarande bränsle”. Ingenstans, varken i lagen, andra lagar, eller i förarbeten till lagen, klargörs vad som avses med ”motsvarande bränsle”. Det finns exempel på att ett och samma bränsle av olika handläggare på Riksskatteverket har bedömts tillhöra olika miljöklasser och därmed fått olika skattesatser. Det är inte ens klargjort om drivmedlets fysiska och kemiska egenskaper skall avgöra, eller om det avgörande är vilken typ av motor drivmedlet skall användas i. Efterhand som fler typer av alternativa drivmedel och blandningar av drivmedel introduceras kommer tolkningsproblemen att bli alltmer besvärande. Folkpartiet anser att det i energiskattelagen behövs en definition av vad som menas med ”motsvarande bränsle”.

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

15. Fordonsskatt (punkt 6) – kd

av Kenneth Lantz (kd) och Sven Brus (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 6 borde ha följande lydelse:

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:Sk405 yrkande 2, bifaller delvis motionerna 2001/02:Sk405 yrkande 1, 2001/02:Fi230 yrkande 2, 2001/02:Sk267, 2001/02:Sk329, 2001/02:Sk347, 2001/02:Sk448 och 2001/02:MJ423 yrkande 3 samt avslår motionerna 2001/02:Sk201, 2001/02:Sk314 och 2001/02:MJ342 yrkande 2.

Ställningstagande

Enligt Kristdemokraternas mening är skatten på dieselbränsle på felaktiga grunder alltför hög. Naturvårdsverket har varit mycket kritiskt till dieslbilar och menat att de har högre partikelutsläpp och därmed ger större risk för hälsoeffekter jämfört med nya bensinbilar. De senaste skattehöjningarna på

dieselbränsle i Sverige har föranlett försäljningar av dieslbilar som för många medfört stora ingrepp i privatekonomin.

I Vägverkets rapport 2001:40 Bensin- eller dieseldrivna fordon – vad är bäst för miljön? redovisas miljöegenskaperna för diesel- respektive bensindrivna personbilar. Bensinmotorers svaga sidor var enligt rapporten hög bränsleförbrukning och därmed stora koldioxidutsläpp, 40 % högre än dieslbilens. Utsläppen av kolväten var sex gånger högre än för dieslbilens. Vidare var bensinbilen känsligare för kallstarter och körsätt. Dieslbilens svaga sidor var stora utsläpp av kväveoxider, dubbelt så höga som för bensinmotorn, samt 30 % större utsläpp av partiklar. Det är viktigt att Vägverket och Naturvårdsverket och andra institutioner med insikter på miljöområdet noga följer utvecklingen. Bensin- och dieslbilar bör inte ställas mot varandra. Enligt vår mening är det mera rättvisande att ställa olika modeller mot varandra och bedöma vilka som ger bäst rening. Det finns i dag dieselmodeller där partikelnivån är lägre än hos bensindrivna bilar. När det gäller koldioxid som påverkar klimatet är dieseln bättre, eftersom förbrukningen är lägre. Det måste vara bättre att fokusera på fordonmodeller med låg bränsleförbrukning och goda emissionsegenskaper än på frågan om bensin eller diesel. Vi anser att Vägtrafikskatteutredningen noga måste överväga dessa argument.

Det pågår en snabb teknisk utveckling som har lett till en dieselboom på en rad marknader inom EU, som t.ex. Tyskland, Österrike och Storbritannien. I Frankrike är fordonsskatten slopad. Varannan bil som säljs är en dieslbil, trots att en sådan är dyrare i inköp. Nya dieseldrivna fordon är bättre miljömässigt och enligt Vägverkets bedömning det bästa alternativet för landsbygden och i mindre tätorter och städer medan bensindrivna bilar är bättre i storstäder.

Det råder för närvarande en stor osäkerhet om den framtida inriktningen av beskattningen av dieslbilar, och de stora skillnaderna i skatt mellan dieslbilar och bensindrivna bilar har lett till en nedgång i nyregistreringar av dieslbilar. Enligt vår uppfattning finns det inte tillräckliga miljömässiga skäl som motiverar skillnaden i beskattning mellan dieslbilar och bensindrivna bilar. Enligt vår mening bör såväl fordonsskatten som drivmedelsskatten på dieslbilar sänkas.

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

16. Differentierad drivmedels- och fordonsskatt (punkt 7) – kd

av Kenneth Lantz (kd) och Sven Brus (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 7 borde ha följande lydelse:

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om differentierad drivmedels- och fordonsskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:N372 yrkande 7, bifaller delvis motionerna 2001/02:Sk216, 2001/02:Sk293 och 2001/02:Sk353 samt avslår motion 2001/02:Sk312 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Enligt Kristdemokraternas nya principprogram bör glesbygdsbor som har bristfällig kollektivtrafik och långa avstånd till arbete, service och nöjen kompenseras för sina merkostnader. Generellt föreslår vi i vår partimotion om skattepolitikens inriktning sänkt skatt på diesel med 25 öre per liter över hela riket, vilket utgör 31,25 öre per liter inklusive moms. För att jämställa diesel och bensin inom stödområde A föreslår vi en skattesänkning med 25 öre också på bensin inom detta område, vilket utgör 31,25 öre per liter inklusive moms. Sänkningen finansieras delvis genom att den nuvarande regionala skattelättnaden på fordonsskatten tas bort. Den enskilde bilägaren kommer att märka att bilkostnaden blir lägre vid en bränsleförbrukning på ca 1 300 liter per år. För en modern bil med en medelförbrukning av 0,8 liter per mil motsvarar det en körsträcka på ca 1 500 mil. Med tanke på de långa avstånden inom stödområde A tjänar därmed de allra flesta bilägare på förslaget.

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

17. Alkoholbeskattning (punkt 8) – m

av Carl Fredrik Graf (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Catharina Hagen (m) och Anna Kinberg (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om alkoholbeskattning. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2001/02:So275 yrkande 2, 2001/02:Sk230 och 2001/02:Sk350 samt avslår motionerna 2001/02:Sk409, 2001/02:So616 yrkande 2 och 2001/02:So629 yrkandena 1 och 5.

Ställningstagande

Ungefär hälften av all sprit som konsumeras i landet finns inte med i den vanliga alkoholstatistiken. Den kan vara illegalt tillverkad, smugglad eller lagligt införd av privatpersoner. Motsvarande siffra för vin anses vara lägre och ligger sannolikt någonstans över 20 %. Det verkliga hotet mot folkhälsan ligger i att alltför många köper smuggelsprit och hembränt. Den växande "svarta" marknaden gör att t.ex. ålderskontrollen på Systembolaget och på restaurangerna blir meningslös. Varken hög alkoholskatt, restriktiv alkoholpolitik eller polisiära åtgärder har kunnat stoppa den svarta marknadens tillväxt. Den förda politiken och speciellt de höga alkoholskatterna har minskat medborgarnas förståelse för åtgärder mot kriminell alkoholhantering. Detta har varit negativt för både laglydighet och folkhälsa. Dessutom slås arbetstillfällena ut i bryggeribranschen. Den nuvarande fokuseringen på repressiva metoder mot vanliga medborgare samtidigt som skattebelastningen behålls på hög nivå gör det tyvärr omöjligt att komma till rätta med problemen. Det är enligt vår mening angeläget att alkoholskatterna sänks. Regeringens oförmåga

att resolut angripa problemet med svartsprit genom att företa skattesänkningar innebär att man kapitulerar inför problemet och att Sverige inte har någon genomtänkt alkoholpolitik.

De svenska bryggerierna arbetar under orättvisa konkurrensförhållanden gentemot omvärlden. Detta märks genom att flera bryggerier har varit tvingade att stänga eller minska antalet anställda. Svensk ölskatt är avsevärt högre än i omvärlden, nästan dubbelt så hög som i Danmark och åtta gånger så hög som i Tyskland. Privatinförsel av öl ökar och är nu lika stor som Systembolagets försäljning av starköl. Genom de förändrade reglerna för import och ökat resande är hög skatt och därmed högt pris effektlöst för att begränsa alkoholkonsumtionen. Inköpen av öl flyttas i stället från Sverige till grannländer med lägre pris på grund av lägre skatt. Gränshandeln har enligt vår mening antagit sådana proportioner att det är nödvändigt att vidta motverkande åtgärder. Den tidigare genomförda skatteförändringen har varit otillräcklig för att påverka gränshandeln. För att komma åt missförhållandena vad gäller konkurrens och okontrollerad införsel föreslår vi att skatten på öl med en alkoholhalt över 2,8 % sänks till 0,85 kr per procent och liter.

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

18. Privatinförsel av alkohol och tobak (punkt 9) – m

av Carl Fredrik Graf (m), Marietta de Pourbaix-Lundin (m), Catharina Hagen (m) och Anna Kinberg (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 9 borde ha följande lydelse:

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om privatinförsel av alkohol och tobak. Därmed avslår riksdagen motionerna 2001/02:Sk408, 2001/02:So616 yrkande 3 och 2001/02:So629 yrkande 4.

Ställningstagande

Vi är ense med majoriteten om att motionerna under avsnittet med förslag om Sverige skall verka för sänkta införselkvoter skall avslås. Moderata samlingspartiet anser i motsats till motionärerna att Sveriges successiva anpassning till de införselkvoter för alkohol och tobak som föreskrivs i cirkulationsdirektivet borde ske snabbare än vad som nu är fallet.

När det gäller motiveringen för att avslå motionen med förslag om skärpta skatterättsliga sanktioner för att komma till rätta med missbruk i samband med privatinförsel av alkoholdrycker anser vi i motsats till majoriteten att den nuvarande fokuseringen på repressiva kontrollmetoder inte är en framkomlig väg, så länge skattebelastningen på alkohol behålls på nuvarande höga nivå. Enligt vår mening bör problemet med smuggling och svartsprit angripas genom skattesänkningar på alkohol.

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

19. Avfallsskatt (punkt 11) – c

av Rolf Kenneryd (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 11 borde ha följande lydelse:

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om avfallsskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:MJ337 yrkandena 24 och 25 samt avslår motionerna 2001/02:Sk239 och 2001/02:MJ521 yrkande 12.

Ställningstagande

Centerpartiet anser att deponiskatten inte har fått den styrande effekt som var tänkt när den infördes. Mycket talar för att en höjning av skatten är viktig för att stimulera kommunerna och samtidigt minska riskerna för att andra länder exporterar sitt avfall för deponi i Sverige. Den höjning av deponiskatten som riksdagen beslutat om från 250 kr/ton till 288 kr/ton är med största sannolikhet inte tillräcklig för att förbättra miljöstyrningen. Vi anser att deponiskatten bör höjas ytterligare, gärna stegvis för att få största möjliga miljönytta. Ett ytterligare sätt att stimulera arbetet är att kombinera deponiskatten med en avgift som utformas enligt den modell som används för NO_x-avgiften. Det är viktigt att påpeka att NO_x-avgiften är statsfinansiellt neutral. Utformningen av avgiften är sådan att de som är miljövänligast tjänar på systemet medan de som är miljöovänligast får betala. Detta är ett starkt incitament att förbättra sig. Centern anser att det bör utredas om ett system liknande NO_x-avgiften kan införas ovanpå deponiskatten.

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

20. Avfallsskatt (punkt 11) – fp

av Lennart Kollmats (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 11 borde ha följande lydelse:

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförs om avfallsskatt. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:MJ521 yrkande 12 och avslår motionerna 2001/02:Sk239 och 2001/02:MJ337 yrkandena 24 och 25.

Ställningstagande

Folkpartiet anser att avfallsförbränning utgör en av de största globala källorna till dioxinbildning. Det finns all anledning att verka för andra mer hållbara och miljövänligare vägar för avfallshantering än förbränning. För att stimulera till avfallsminimering, materialåtervinning och biologiska behandlingsmetoder bör förbränning av avfall beskattas. Folk-

partiet föreslår därför en viktbaserad skatt på förbränning på samma nivå som dagens deponiskatt.

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

21. Skatt på kväveutsläpp från reningsverk (punkt 12) – mp

av Gudrun Lindvall (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 12 borde ha följande lydelse:

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om skatt på kväveutsläpp från reningsverk. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02: MJ466 yrkande 7.

Ställningstagande

Miljöpartiet anser att ett system med miljöskatter på kväveutsläpp bör genomföras för att minska utsläppen från kommunala reningsverk. Det är också viktigt att uppmuntra och möjliggöra en lokal och stegvis omställning till ett slutet närsaltkretslopp. Vi anser också att det är väsentligt att Sverige stöder motsvarande åtgärder i andra Östersjöländer.

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

22. Avgift på amalgam (punkt 13) – mp

av Gudrun Lindvall (mp).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 13 borde ha följande lydelse:

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om avgift på amalgam. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02: So636 yrkande 6.

Ställningstagande

Miljöpartiet anser att amalgam skall beläggas med en miljöavgift i enlighet med principen om att förorenaren betalar. Avgiften bör sättas så att de miljökostnader som finns i anslutning till hanteringen, rening av avlopp och luft, kremering och slutförvaring, täcks.

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

23. Skatt på spel (punkt 14) – kd

av Kenneth Lantz (kd) och Sven Brus (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 14 borde ha följande lydelse:

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i reservationen anförts om skatt på spel. Därmed bifaller riksdagen motion 2001/02:Sk297 och bifaller delvis motionerna 2001/02:Sk279, 2001/02:Sk305 yrkandena 1 och 2, 2001/02:Sk447 och 2001/02:MJ524 yrkande 2.

Ställningstagande

Hästsporten i Sverige är en stor näring men betraktas ofta som en spelverksamhet och en skattebas. Enligt vår mening är näringen föremål för en alltför hård beskattning, och risken är överhängande att verksamheten flyttar utomlands. Det skulle vara olyckligt om branschen skulle tvingas flytta avel och annan verksamhet utomlands, eftersom landet behöver en travsport. Näringen omfattar många olika grenar som når både barn och vuxna. Den totala omfattningen av den svenska hästnäringen är i dag större än den svenska stålindustrin. Det finns många småföretagare som har sin huvudsakliga uppdragsgivare i näringen, och det finns därför även arbetsmarknadsskäl för att se till att verksamheten stannar i Sverige. Staten drar in stora belopp genom totoskatt och enligt vår mening skulle näringen få större möjligheter att stanna kvar i Sverige om skatten sänktes. Vi anser att regeringen bör få i uppdrag att se över skattereglerna avseende totospel och hästnäringen i stort.

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

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – c

av Rolf Kenneryd (c).

Centerpartiets förslag på skatteområdet för jord- och skogsbruket redovisades i samband med höstens budgetberedning i motion 2001/02:SkU489. Vi betonade därvid bl.a. den betydelse som svenskt jord- och skogsbruk har för att skapa förutsättningar för livskraft i hela landet och att en strategi på området måste handla om hur den gröna sektorn kan få goda villkor att utvecklas. Vi konstaterade vidare att regeringen och samarbetspartierna är mycket motsträviga mot att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för svensk lantbruksnäring i tider då svenskt lantbruk agerar på samma marknad som konkurrenter som har lägre kostnader.

Vi kritiserade det förhållandet att likställandet av el- och eldningsoljebeskattningen med industrins nivåer blivit en halvmesyr och att underliga gränsdragningar har ställt småbrukarna utanför nedsättningen. Vi föreslog därför att gränsen på 1 000 kr för att få del av nedsättningen på el- och eldningsoljeskatten skulle slopas.

Vi kritiserade vidare förslaget att höja skatten på dieselbränsle eftersom det innebär att många jordbrukare förlorar ytterligare i konkurrenskraft i förhållande till sina kolleger i Finland och Danmark. Centern föreslog i stället att skatten på diesel för jord- och skogsbruksmaskiner skulle sänkas till EU-genomsnittet, dvs. 1 kr per liter.

Vi noterade slutligen att regeringen visserligen hade reserverat pengar för att återföra skatten på handelsgödsel till näringen men att det inte fanns något konkret förslag. Centern föreslog ett slopande av kväveskatten på handelsgödsel och att medel skulle avsättas för odling i balans.

Sammantaget innebär våra förslag att jord- och skogsbrukets skatter skulle minska med 1,27 miljarder kronor.

2. Jordbrukets miljö- och energiskatter (punkt 2) – mp

av Gudrun Lindvall (mp).

EU:s gränsvärde för halt av bekämpningsmedel i dricksvatten är 0,1 mikrogram per liter. VA-verkets branschorganisation, Svenska vatten- och avloppsföreningen, VAV, har undersökt vattenverk, och i 40 vattenverk har gränsvärdet på 0,1 mikrogram per liter vatten överskridits. Enligt uppgift har föroreningarna påträffats i vattenverk i Halland, Skåne, Västergötland, Närke,

Småland, Östergötland och Västmanland, dvs. i de landskap som har mycket lantbruk.

Ny forskning visar att 0,1–0,3 % av de bekämpningsmedel som sprids transporteras vidare till sjöar och vattendrag. För många bekämpningsmedel testas inte nedbrytning i vatten före godkännandet. Man påstår även att substanserna bryts ned snabbt i jord, men nu visar det sig att den låga mikrobiella aktiviteten och temperaturen i nordiska förhållandevis kalla jordar minskar nedbrytningshastigheten.

Miljöpartiet anser att det är dags att ta fram en radikal avvecklingsplan för bekämpningsmedel i Sverige för att få ett samhälle som är ekologiskt långsiktigt hållbart. Den handlingsplan som Jordbruksverket nu arbetar med måste ha som mål att fasa ut samtliga bekämpningsmedel. Planen måste innehålla styrmedel, såväl ekonomiska som andra, som snabbt leder till målet. Att dagens konventionella lantbruk inte är långsiktigt hållbart konstaterades redan i mitten av 1990-talet i en rapport som Det naturliga steget lade fram i samarbetet med LRF. När nu användningen per hektar ökar i stället för att minska i lantbruket måste något ske. I Danmark diskuteras användningen av bekämpningsmedel betydligt mer än i Sverige, och man har vidtagit åtgärder. Skatten på bekämpningsmedel är t.ex. tio gånger högre där än i Sverige. Avsikten att användningen skall minska är uppenbar. Vi anser att det är lika angeläget att komma ifrån gifterna här som i Danmark, och en översyn av skatten på bekämpningsmedel bör därför ingå i en avvecklingsplan.

3. Alternativa drivmedel (punkt 5) – mp

av Gudrun Lindvall (mp).

I budgetpropositionen för 2002 redovisas en skattestrategi för alternativa drivmedel som skall gälla från år 2003. I budgeten avsätts 150 miljoner kronor per år till pilotprojekt som en del av skattestrategin för alternativa drivmedel. Samtidigt beräknas intäktsbortfallet bli 750 miljoner kronor per år fr.o.m. 2003 för reduktion av koldioxidskatt för koldioxidneutrala drivmedel. Summan som är avsatt för pilotprojekt är relativt jämförbar med vad skattebefrielsen för pilotprojekt innebär redan i dag. Kalkylen blir något bättre om koldioxidneutrala drivmedel endast skulle reducera energiskatten via potten för pilotprojekt och att reduktionen av koldioxidskatten går via utrymmet för koldioxidskattebefrielse. Men det kommer troligtvis att uppstå en obalans, åtminstone till en början, på så vis att potten för pilotprojekt utnyttjas fullt ut medan det beräknade utrymmet för koldioxidskattebefrielse bara utnyttjas delvis. Tillgången på koldioxidneutrala drivmedel som är konkurrenskraftiga på marknaden om de endast befrias från koldioxidskatt är för närvarande begränsad eller obefintlig, och stora producenter eller storskalig import lär knappast dyka upp utan lång förvarning. Jag anser därför att det vore lämpligt med en flexibel syn på fördelningen mellan dessa två budgetpottor på så vis att åtminstone en del av det utrymme för koldioxidskatt som inte utnyttjas i praktiken i stället får användas för att öka potten för pilotprojekt. Eftersom koldioxidneutrala drivmedel inte bör beläggas med koldioxidskatt är det även

viktigt att budgetsumman på lång sikt inte ses som ett tak. Vi skulle då hamna i den orimliga situationen att eventuella kvantiteter av koldioxidneutrala drivmedel utöver en viss kvot beläggs med koldioxidskatt.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden

2001/02:K426 av Alf Svensson m.fl. (kd):

26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miniminivåer för miljöavgifter i EU.

2001/02:Fi230 av Olle Lindström (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt fordonsskatt på dieslbilar.

2001/02:Sk201 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om uppbörd av fordonsskatt.

2001/02:Sk202 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skattefrihet införs för bensin som stjäls.

2001/02:Sk203 av Rolf Gunnarsson (m):

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

2001/02:Sk204 av Rolf Gunnarsson (m):

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

2001/02:Sk212 av Anna Åkerhielm och Jan Backman (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om anpassning av energiskatterna på svensk kraftvärme.

2001/02:Sk215 av Stefan Hagfeldt (m):

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

2001/02:Sk216 av Kenneth Johansson och Eskil Erlandsson (c):

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

2001/02:Sk218 av Harald Nordlund (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införandet av koldioxidskatt för torv.

2001/02:Sk222 av Margareta Cederfelt (m):

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

2001/02:Sk230 av Margareta Cederfelt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt skatt på öl.

2001/02:Sk231 av Margareta Cederfelt (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt skatt på bensin.

2001/02:Sk239 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en utredning om att avskaffa avfallsskatten och i stället införa ett produktansvar för vissa byggmaterial.

2001/02:Sk244 av Christel Anderberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av åkerinäringens skatte- och avgiftssystem i syfte att sänka kostnaderna till en internationellt konkurrenskraftig nivå.

2001/02:Sk248 av Nils Fredrik Aurelius och Leif Carlson (m):

Riksdagen beslutar sänka dieselskatten med en krona per liter.

2001/02:Sk252 av Per Bill (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att tillåta resenärer inom EU att handla i svenska flygplatsers tax-freebutiker, förutsatt att de betalar skatt på varorna.

2001/02:Sk267 av Jeppe Johnsson och Anders G Högmark (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lika skatt på diesel- och bensindrivna personbilar.

2001/02:Sk279 av Sten Andersson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om svensk travsports konkurrensförmåga.

2001/02:Sk285 av Björn Leivik och Elizabeth Nyström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av sänkta bränsleskatter.

2001/02:Sk286 av Elizabeth Nyström och Kent Olsson (m):

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

2001/02:Sk289 av Ingvar Eriksson och Anders G Högmark (m):

1. Riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad i motionen anförs om bensinpris och bensinskattenivå.

2001/02:Sk293 av Erling Wälivaara och Gunilla Tjernberg (kd):

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

2001/02:Sk297 av Kenneth Lantz (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att se över beskattningen inom travsporten.

2001/02:Sk305 av Maud Ekendahl (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att svensk travsport skall betraktas som en näring och frågor som rör travsporten följaktligen bör handläggas i Jordbruksdepartementet.
2. Riksdagen beslutar att totalisatorskatten snarast bör halveras.

2001/02:Sk312 av Kenneth Johansson (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av ett fordonsskattesystem för bussar som är differentierat utifrån mängden avgasutsläpp.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att använda kollektivtrafiken som verktyg för att förverkliga de transportpolitiska målen.

2001/02:Sk314 av Jan-Evert Rådström och Anders G Högmark (m):

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

2001/02:Sk326 av Mikael Oscarsson (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av villkor för svenskt lantbruk som är likvärdiga med dem i andra EU-länder.

2001/02:Sk329 av Leif Jakobsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om veteranfordonshobbys villkor.

2001/02:Sk346 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tydligare definitioner av vad som menas med motsvarande bränslen i lagen om skatt på energi.

2001/02:Sk347 av Catharina Elmsäter-Svärd (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att dieslbilar betraktas som miljöfordon i samband med fordonsskatt och tjänstebilsregler.

2001/02:Sk350 av Leif Carlson och Nils Fredrik Aurelius (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att sänka ölskatten för öl med en alkoholhalt överstigande 2,8 % till 0:85 kr per procent och liter så att bättre konkurrensvillkor för den svenska bryggeriindustrin uppnås.

2001/02:Sk353 av Dan Kihlström och Jan Erik Ågren (kd):

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

2001/02:Sk362 av Lars Hjertén och Lars Elinderson (m):

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

2001/02:Sk369 av Urban Ahlin och Kjell Nordström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skattereglernas betydelse för omställning av energisystemet och uppbyggande av kraftvärmeproduktion samt fjärrvärme.

2001/02:Sk405 av Ulla-Britt Hagström (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Naturvårdsverket gör en omprövning av synen på dieslbilar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skatten på såväl dieslbilar som drivmedlet sänks.

2001/02:Sk406 av Sven Bergström m.fl. (c, v, fp, mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ge begreppet koldioxidneutral, i samband med skattestrategi för alternativa drivmedel, en så vid innebörd att det tar till vara alla möjligheter till nettominuskningar av koldioxid.

2001/02:Sk407 av Alf Eriksson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om skatteväxling mellan fordonsskatt och kilometerskatt för transportsektorn.

2001/02:Sk408 av Bengt Silfverstrand och Anders Karlsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av skärpta skatterättsliga sanktioner på punktskatteområdet.

2001/02:Sk409 av Annelie Enochson och Fanny Rizell (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inrätta en alkoholskadefond.

2001/02:Sk417 av Göte Jonsson m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordnade regelverk för växthusnäringen inom EU.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en politik som främjar bibehållandet av en konkurrenskraftig svensk trädgårdsnäring.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en skyndsam utredning av de kostnadsnackdelar svensk trädgårdsnäring har i förhållande till övriga EU-länder.

2001/02:Sk418 av Ingvar Eriksson och Olle Lindström (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de svenska åkeriernas konkurrenssituation.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förlorade skatteintäkter på grund av de höga kostnaderna och skattenivåerna som drabbar svensk åkerinäring.
3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av branschens villkor till vad som gäller inom övriga EU-länder.

2001/02:Sk419 av Ingegerd Saarinen (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen ser över möjligheten att vid behov fördela budgetutrymmet mellan koldioxidskattebefrielsen för koldioxidneutrala drivmedel och utrymmet för skattebefrielse vid pilotprojekt för alternativa drivmedel flexibelt.

2001/02:Sk420 av Ola Sundell (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om klassningen av torv som biobränsle.

2001/02:Sk427 av Berit Adolfsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sänka elskatten.

2001/02:Sk433 av Catharina Elmsäter-Svärd m.fl. (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkta bensinskatter och höjda reseavdrag.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om jordbrukets produktionskatter.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkning av dieselskatt för arbetsmaskiner.

2001/02:Sk435 av Harald Nordlund m.fl. (fp, c, mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om införande av tydligare definitioner på vad som menas med motsvarande bränslen i lagen om skatt på energi.

2001/02:Sk443 av Ingvar Eriksson och Maud Ekendahl (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en miljöanpassning av energibeskattningen.

2001/02:Sk447 av Roy Hansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om nödvändigheten av att göra en översyn av spelskatten.

2001/02:Sk448 av Anders Sjölund (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om fordonsskatten för dieselbilar.

2001/02:Sk450 av Anders Sjölund (m):

3. Riksdagen beslutar om ändring av drivmedelsskatten i enlighet med vad i motionen anförs.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om borttagande av skatten på drivmedel för jordbruksredskap.

2001/02:Sk455 av Ewa Thalén Finné och Lars Lindblad (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att anpassa energiskatterna på kraftvärme till de förutsättningar som råder på en internationell elmarknad.

2001/02:Sk468 av Jonas Ringqvist m.fl. (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en förändrad utformning av bekämpningsmedelsskatten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en framtida utformning av handelsgödselskatten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om sänkt dieselskatt för arbetsmaskiner.

2001/02:Sk475 av Berndt Ekholm (s):

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

2001/02:Sk478 av Annelie Enochson m.fl. (kd, m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att åtgärder måste vidtas för att ändra kraftvärmebeskattningen.

2001/02:Sk489 av Agne Hansson m.fl. (c):

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatteväxling och handel med utsläppsrättigheter.

2001/02:Sk491 av Carl Fredrik Graf m.fl. (m):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skatter på energi.

23. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en översyn av energiskatterna för hotell- och restaurangbranschen.

2001/02:U301 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att verka för en gemensam miniminivå för en koldioxidskatt i EU.

2001/02:U302 av Agne Hansson m.fl. (c):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att miniminivåer för miljöskatter i EU införs.

2001/02:U348 av Yvonne Ruwaida m.fl. (mp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att regeringen skall verka för att en plan för att underlätta användandet av miljörelaterade skatter, bl.a. genom gemensamma miniminivåer för energi- och koldioxidskatter tas fram.

2001/02:So275 av Chris Heister m.fl. (m):

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

2001/02:So616 av Göran Magnusson m.fl. (s, v, kd, c, fp, mp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om höjda minimiskatter på alkohol i EU:s medlemsländer.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkta införselkvoter.

2001/02:So629 av Elver Jonsson (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa förslag om sänkta alkoholskatter.

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige inom EU verkar för en sänkning av de normer som gäller införsel av alkoholdrycker vid resor mellan medlemsländerna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige inom EU verkar för en höjning av miniminivåerna för alkoholbeskattning.

2001/02:So636 av Kerstin-Maria Stalin m.fl. (mp):

6. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring enligt vad i motionen anförs om en miljöavgift på amalgam.

2001/02:MJ287 av Kenneth Lantz och Gunnel Wallin (kd, c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över beskattningen av biogas.

2001/02:MJ336 av Holger Gustafsson (kd):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att de svenska lantbrukarnas lönsamhet skall stärkas genom ett återförande av handelsgödselskatten till näringen samt att dieselskatten skall sänkas till en prisnivå som gäller för övriga länder inom EU som svenskt jordbruk konkurrerar med.

2001/02:MJ337 av Agne Hansson m.fl. (c):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om principer för ett nytt system med energiskatter.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en grön skatteväxling måste utformas så att handel med utsläppsrättigheter underlättas.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en höjning av deponiskatten.
25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det bör utredas om ett system liknande NO_x-avgiften kan införas ovanpå deponiskatten.

2001/02:MJ340 av Caroline Hagström m.fl. (kd):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en anpassning av den svenska koldioxidbeskattningen och därmed en avveckling av 0,8-procentsregeln samt att den svenska trädgårdsnäringen också i övrigt ges samma konkurrensvillkor som inom övriga EU och våra viktigaste konkurrentländer.

2001/02:MJ341 av Gunnel Wallin (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att slopa kväveskatten.

2001/02: MJ342 av Carl G Nilsson (m):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ekonomiska stimulanser.

2001/02: MJ343 av Göte Jonsson m.fl. (m):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt dieselskatt i jord- och skogsbruket.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om handelsgödselskatten.

2001/02: MJ423 av Lars Gustafsson m.fl. (kd):

3. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till borttagande av vägavgifter och fordonsskatt för veteranlastbilar som ej regelmässigt går i yrkesmässig trafik.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ge producenter av förnybara drivmedel långsiktig befrielse från koldioxidskatt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att låta fler få pilotprojektdispenser för alternativa bränslen, såsom ekoparaffin.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att sänka skatten på alkylatbensin (grön bensin) för motorsågar och trädgårdsredskap.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om skattebefrielse på etanol (E85) och s.k. FFV-bilar.

2001/02: MJ464 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp):

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

2001/02: MJ466 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miljöskatter på kväveutsläpp från kommunala reningsverk.

2001/02: MJ521 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miniminivå vad gäller koldioxidskatten.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en viktbaserad skatt på förbränning.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inom EU arbeta för en gemensam kilometerskatt på lastbilstrafik.

2001/02: MJ524 av Birgitta Sellén och Viviann Gerdin (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av totalisatorskatten.

2001/02: MJ526 av Harald Nordlund och Lennart Kollmats (fp):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en europeisk beskattning av handelsgödsel.

2001/02: N35 av Inger Strömbom m.fl. (kd):

8. 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.

2001/02: N213 av Bo Lundgren m.fl. (m):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av gemensamma principer för energibeskattningen i de nordiska länderna.

2001/02: N238 av Kenneth Lantz och Lars Gustafsson (kd):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av kraftvärmebeskattningen.

2001/02: N265 av Ulf Björklund m.fl. (kd):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om reducerad drivmedelsskatt på 31 öre per liter på diesel och bensin.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bilen på landsbygden och nödvändigheten av att satsa på befintliga bränslealternativ, exempelvis etanolinblandning i bensinen.

2001/02: N269 av Eva Flyborg (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra kraftvärmebeskattningen.

2001/02: N371 av Inger Strömbom m.fl. (kd):

4. 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.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att regeringen snarast skall ta ett helhetsgrepp på energiskatterna och presentera ett uthålligt skattesystem där goda miljöegenskaper, hög energieffektivitet och hög

elproduktion premieras medan produktion baserad på fossila bränslen beläggs med styrande miljöavgifter.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att EU skall kunna fatta beslut om miljöavgifter med kvalificerad majoritet.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om miniminivåer för koldioxidavgifter i EU.

2001/02:N372 av Harald Bergström m.fl. (kd):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om differentierad drivmedelsskatt.