

Skatteutskottets yttrande 2019/20:SkU8y

En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan

Till miljö- och jordbruksutskottet

Miljö- och jordbruksutskottet beslutade den 3 mars 2020 att ge skatteutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan samt följdmotioner i de delar som rör skatteutskottets beredningsområde. Med anledning av propositionen har fyra motioner väckts. I två av motionerna berörs dock inte några skattefrågor.

Skatteutskottet har beslutat att yttra sig över propositionen i de delar som rör skatteutskottets område.

Utifrån de utgångspunkter som skatteutskottet har att beakta ser utskottet inte något hinder mot att propositionen bifalls och att motionerna 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 10–11, 13–14, 29, 38, 49 och 64 samt 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 11, 17–19 och 23 avslås.

I yttrande finns tre avvikande meningar (M, V, KD).

Utskottets överväganden

Bakgrund

Den 9 mars 2017 beslutade regeringen propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (prop. 2016/17:146). Propositionen innehöll förslag till en klimatlag och ett nytt långsiktigt, tidsutsatt utsläppsmål samt nya etappmål. Riksdagen antog regeringens förslag den 15 juni 2017 (bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320). Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018.

Den 12 april 2018 överlämnade regeringen skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238) till riksdagen. I skrivelsen presenterade regeringen de åtgärder som dittills hade vidtagits för att nå klimatmålen och riktningen för det fortsatta arbetet.

Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Handlingsplanen ska lämnas till riksdagen året efter det att ordinarie val till riksdagen har hållits.

Den nu aktuella propositionen bygger på en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

Propositionen

Prissättning av växthusgasutsläpp

Regeringen anför att en verkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp är en nödvändig förutsättning för att nå klimatmålen. Enbart prissättning av utsläpp räcker dock inte för att driva fram nödvändig forskning, utveckling och marknadsintroduktion.

Koldioxidskatten bidrar till en kostnadseffektiv minskning av utsläppen och bör även i fortsättningen utgöra en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke-handlande sektorn. Nivån på koldioxidskatten bör framöver anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen samt med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn så att etappmålet till 2030 nås.

Ekonomiska styrmedel bör användas för att nå klimatmålen. En omfattande skattereform bör genomföras som bl.a. bör bidra till att klimat- och miljömål nås. Miljöskatternas andel av skatteinkomsterna bör öka. En kraftfull grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Ett nytt avdrag för grön teknik bör införas.

Sverige bör fortsätta att verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser.

EU:s utsläppshandelssystem

Enligt regeringen bör EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) skärpas ytterligare för att bidra till att uppfylla såväl ett nettonollmål senast 2050 för EU och Parisavtalets målsättningar som Sveriges klimatmål. Sverige bör vara drivande i detta. Sverige bör även fortsättningsvis verka för en stark styrning av flygets utsläpp på EU-nivå genom t.ex. EU ETS och genom att verka för att beskattning av fossilt flygbränsle möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater eller ännu hellre ett multilateralt avtal.

Konsumtionsbaserade utsläpp

Svensk konsumtion leder till klimatpåverkande utsläpp såväl i Sverige som i andra länder. Miljömålsberedningen bör få i uppdrag att bereda frågan om mål för konsumtionsbaserade utsläpp. Det är viktigt att arbeta vidare med effektiva åtgärder för att ytterligare underlätta för hållbara konsumtionsmönster.

Ett hyberavdrag bör införas, liksom möjligheter att skattefritt upp till ett visst belopp hyra ut lösöre.

El- och värmesektorn samt avfall

Utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi bör enligt regeringen stärkas. Flera åtgärder inom detta område bör genomföras under mandatperioden. Bland annat bör en nationell strategi för cirkulär ekonomi tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter göras för att främja innovation och företagande i den cirkulära ekonomin. Vidare anför regeringen att en skatt på avfallsförbränning bör införas för att nå de nationella klimatmålen och en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering

Utsläppen bör minska i städerna

Andelen som reser med cykel ska öka och skatteregler ska underlätta för cykelpendling. Därutöver kommer även ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag att införas. Inriktningen för det fortsatta arbetet är därutöver att fortsätta genomförandet av strategin samt att följa upp och utvärdera de insatser som redan har genomförts.

Ekonomiska styrmedel för ökad transporteffektivitet

Reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön. Ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag bör införas, bl.a. på grund av att det nuvarande regelverket har ansetts gynna arbetsresande med bil, särskilt i områden där det finns mer klimatsmarta alternativ. I december 2017 tillsatte regeringen en kommitté med uppdraget att föreslå hur systemet för avdrag för resor mellan bostäder och arbetsplatser bör omarbetas för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och samtidigt vara enklare att tillämpa, administrera och kontrollera än det nuvarande systemet. Kommitténs förslag ska samtidigt underlätta för att människor ska kunna bo och verka i hela landet, även där

kollektivtrafikalternativ saknas eller är begränsade. (dir. 2017:134). Det nuvarande regelverket har ansetts gynna storstadsområden och gynna arbetsresande med bil jämfört med andra transportmedel. Reglerna har även kritiserats för svårigheten att kontrollera att de skattskyldiga som yrkar avdrag för resor till och från arbetet uppfyller de krav som ställs för avdragsrätt. Det har också framförts invändningar mot att avdraget gynnar män framför kvinnor. Kommittén lämnade sitt betänkande till regeringen den 26 juli 2019.

Tillgång till avgiftsfri arbetsplatsparkering kan bidra till ökad bilpendling och därmed ökade utsläpp. Skatteverket bör bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisningen av förmåner av parkering vid arbetsplatser.

Andelen som reser med cykel ska öka. Skatteregler bör underlätta för cykelpendling.

Klimatstyrande skatter och avgifter för flyget

Flygets stora klimatpåverkan bör minska. Sverige bör fortsatt ta en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. På global nivå bör Sverige verka för att de policyer som är knutna till Chicagokonventionen som anger att flygbränsle inte ska beskattas, ändras. På EU-nivå bör Sverige verka för att energiskattedirektivet ändras så att flygbränslebeskattning inom EU blir tillåten. På kort sikt bör Sverige verka för att sådan flygbränslebeskattning inom EU möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater eller, ännu hellre, ett multilateralt avtal.

När ett system för flygbränsleskatt finns på plats bör det ersätta dagens biljettskatt på flyget.

Fossilfria drivmedel för sjöfarten

Etappmålet för inrikes transporter omfattar även utsläppen från inrikes sjöfart. Det långsiktiga nationella klimatmålet, som innebär netto-nollutsläpp 2045, omfattar inrikes sjöfart men inte internationell bunkring, och kommer innebära att sjöfartens utsläpp måste minska. För att komplettera dagens mål, så att inte viktiga utsläppskällor saknar tillräcklig styrning, bör Miljömålsberedningen bereda möjligheten till mål för sjöfarten. På motsvarande sätt som det har utretts för flyget bör det även analyseras hur sjöfarten kan ställa om för att minska utsläppen av växthusgaser.

I förhållande till exempelvis vägsektorn har få styrmedel införts för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp. Det finns således ännu inte någon stark incitamentsstruktur på plats för energieffektivisering och en övergång till förnybara energikällor (t.ex. fossilfria bränslen, el och vind). Det låga priset på fossila bränslen inom sjöfarten är ett hinder för omställningen.

Bränsle som förbrukas i ett fartyg kan i dag medföra rätt till skattebefrielse för energi- och koldioxidskatt. Det gäller om fartyget används för transport av passagerare eller varor mot ersättning, eller för tillhandahållande av andra tjänster mot ersättning. Transporter som görs av ett företag i den egna verksamheten och som inte sker mot ersättning får alltså inte ske med

skattebefriat bränsle. Skattebefrielse gäller också om fartyg används av offentliga myndigheter eller för deras räkning, för yrkesmässigt fiske eller av frivilliga försvarsorganisationer samt för sjöräddning, brandövervakning och liknande verksamhet som ideella organisationer bedriver, inklusive övning och utbildning. I praktiken innebär det att en stor del av det bränsle som används inom framför allt yrkessjöfarten är befriat från energi- och koldioxidskatt. Skattebefrielsen är tvingande och följer av energiskattedirektivet. Energiskattedirektivet tillåter dock beskattning av bränsle för inrikes sjöfart. Skattebefrielsen gäller för alla fartyg, men åstadkoms på olika sätt beroende på typ av fartyg.

Ökad takt i omställningen av fordonsflottan

Regeringen avser att under 2020 genomföra en översyn av bonus–malus-systemet med inriktningen att förstärka och förenkla det. Det är angeläget att omställningen av transportsystemet kan ske på ett effektivt sätt och att såväl energianvändning som koldioxidutsläpp kan begränsas. Regeringen avser också att ge en lämplig myndighet i uppdrag att analysera möjligheten att förbättra vägledningen till konsumenter kring lätta fordons energianvändning och koldioxidutsläpp vid försäljning och marknadsföring.

Åtgärder för att främja tunga vägfordon med låga utsläpp

Ytterligare åtgärder kommer att behövas för att utsläppen av växthusgaser från tung trafik ska minska i linje med etappmålet för inrikes transporter till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045. Sverige bör i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet fortsatt stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att föraren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Sverige bör även verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022. Ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga transporter bör utredas.

Motionerna

I ärendet hos miljö- och jordbruksutskottet har fyra följdmotioner lämnats in. Två av dessa berör skatteutskottets ämnesområde och behandlas därmed här. Under den allmänna motionstiden hösten 2019 lämnades även ytterligare 33 motioner in som rör de frågor som behandlas i regeringens förslag, och även dessa kommer att hanteras i det aktuella ärendet hos miljö- och jordbruksutskottet. Ingen av de motionerna berör dock skatteutskottets ämnesområde, varför skatteutskottet inte behandlar de motionerna i det här yttrandet.

I kommittémotion 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 10-11, 13-14, 29, 38, 49 och 64 föreslås tillkännagivande med följande innehåll. Enligt motionärerna bör regeringen under den nuvarande mandatperioden återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser.

Regeringen bör också återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. En grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande. Regeringen ska aktivt verka för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel efter 2020. Vidare bör regeringen återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till dem som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning. Dessutom bör regeringen låta utreda en lämplig utformning av progressiv flygbeskattnings. Regeringen bör även ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om att utforma och införa trängselavgifter. Slutligen bör regeringen också skyndsamt återkomma med förslag på en avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik.

I kommittémotion 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 11, 17-19 och 23 föreslås tillkännagivanden till regeringen enligt följande. Utifrån den kritik som kommer från regeringens egen utredare, Lagrådet, myndigheter och branschen menar motionärerna att det finns stora tveksamheter kring den föreslagna skatten på avfallsförbränning. Motionärerna anser att regeringen bör lyssna till kritiken och i ett första skede förskjuta tidpunkten för införandet. Vidare avvisar motionärerna förslaget om att jämställa beräkningen av förmånsvärdet för bilar med beskattning av kontantlön. I stället förordar motionärerna att dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar ska avskaffas samtidigt som förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar höjs. Motionärerna noterar också att förekomsten av avgiftsfri bilparkering har medfört att regeringen i propositionen uppdrar åt Skatteverket att bedöma omfattningen av detta samt att skärpa efterlevnaden av förmånsbeskattningen. Motionärerna anser inte att detta förslag står i proportion till problemet. Slutligen anför motionärerna avseende skatter att regeringens proposition har genomgående förslag om att beskatta och fördyra transporter. Den tunga vägtrafiken är en betydande källa till koldioxidutsläpp. I dagsläget beskattas den tunga vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägslitage huvudsakligen när bränslet tankas. Den nuvarande beskattningsmodellen bör enligt motionärerna ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonstrafiken har i hela trafiksystemet.

Utskottets ställningstagande

För att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet föreslår regeringen ökade ansträngningar för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden. Det arbetet bör enligt regeringen innefatta att se över all relevant lagstiftning för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag. Vidare bör arbetet innefatta att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med

klimatmålen och att regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant.

Utskottet delar de bedömningar som regeringen gör i handlingsplanen avseende de förändringar av skattelagstiftningen som behöver göras för att nå de uppställda klimatmålen.

Utskottet konstaterar vidare att regeringen den 19 december 2019 gav en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106). Uppdraget ska redovisas senast den 1 februari 2021, och utskottet anser inte att denna utredning bör föregripas.

I betänkande 2018/19:SkU22 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin avstyrkte utskottet motionsförslag om att regeringen skulle återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygdens omställning med anledning av höjda drivmedelsskatter. Utskottet angav som skäl bl.a. att regeringen i den sakpolitiska överenskommelse som har ingåtts mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centern och Liberalerna har aviserat en utredning av hur det svenska jordbrukets konkurrenskraft ska stärkas och hur möjligheterna att leva och bo på landsbygden ska förbättras. Mot denna bakgrund är utskottet inte heller nu berett att stödja motionsförslag om att utreda villkoren för glesbygden.

Utskottet delar regeringens bedömning att en kraftfull grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Utskottet anser inte att arbetet med den närmare utformningen av denna skatteväxling bör föregripas.

Finansministern har i sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:455 bl.a. uppgett att regeringen kommer att fortsätta att arbeta för att det ska finnas möjlighet att få ett statsstödsgodkännande för skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel, oavsett om dessa är livsmedelsbaserade eller inte. Motionsförslaget om att regeringen aktivt ska verka för att Sverige inom EU tillåts att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel efter 2020 får därmed enligt utskottet anses vara tillgodosett.

Avseende förslag om breddad skattereduktion till dem som bor i lägenhet och vill producera förnybar el tillsammans för egen förbrukning, anförde statsrådet Anders Ygeman i sitt svar på skriftlig fråga 2019/20:946 den 11 september 2019 att frågan för närvarande bereds i Regeringskansliet. Utskottet anser inte att denna beredning bör föregripas.

Utskottet delar regeringens bedömning att flygets stora klimatpåverkan bör minska, och att Sverige även fortsättningsvis bör ta en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. Emellertid är inte utskottet berett att nu ställa sig bakom motionsförslag om att utreda en progressiv flygskatt.

Utskottet har tidigare avstyrkt förslag om att låta kommuner besluta om trängselskatt (senast i bet. 2018/19:SkU12) med motiveringen att frågan är föremål för överväganden inom Regeringskansliet med anledning av

Vägtullsutredningens förslag (SOU 2013:3). Fortfarande gör utskottet samma bedömning.

Eurovinjettdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG) är tillämpligt på fordonsskatter, vägavgifter och vägtullar som tas ut för tunga lastbilar, dvs. lastbilar som inklusive släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 12 ton. Syftet med direktivet är att avlägsna snedvridningar av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna genom en harmonisering av avgiftssystemen för tunga lastbilar. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas. Enligt direktivet kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem. Regeringen gör bedömningen att Sverige i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet bör fortsätta att stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren ska betala genom en prissättning av koldioxid. Sverige bör även verka för att EU:s koldioxidkrav på tunga fordon skärps i samband med översynen av systemet 2022, och för att ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga transporter bör utredas. Utskottet gör ingen annan bedömning och är därför inte berett att ställa sig bakom motionsförslag om förändring av beskattningen av tunga transporter.

Utskottet konstaterar att riksdagen den 4 december 2019 antog regeringens förslag till ny skatt på avfallsförbränning (prop. 2019/20:32, bet. 2019/20:SkU12, rskr. 2019/20:91).

Vidare delar utskottets regeringens bedömning att reglerna för förmånsvärdet för bilar, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, bör spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön. Utskottet har inte heller något att invända mot regeringens förslag om att Skatteverket ska ges uppdraget att bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisningen av förmåner i form av parkering vid arbetsplatser. Däremot ställer sig utskottet inte bakom motionsförslag om att avskaffa dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar och att höja förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar.

Utifrån de utgångspunkter som skatteutskottet har att beakta ser utskottet mot ovanstående bakgrund inte något hinder mot att propositionen bifalls och att motionerna 2019/20:3480 av Jens Holm m.fl. (V) yrkandena 10-11, 13-14, 29, 38, 49 och 64 samt 2019/20:3481 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkandena 11, 17-19 och 23 avslås.

Stockholm den 23 april 2020

På skatteutskottets vägnar

Jörgen Hellman

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

Avvikande meningar

1. En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan (M)

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

Att värna naturen är ett kärnvärde för Moderaterna. Att minska koldioxidutsläppen är global utmaning och en av vår tids viktigaste frågor. Skatter påverkar människors beteenden och är därmed, rätt använda, ett kraftfullt verktyg inom miljö- och klimatpolitiken. Miljöskatter som styrmedel behöver användas på ett välvägt sätt. Miljönyttan behöver vara hög i förhållande till andra kostnader för att införa skatten, t.ex. skattens negativa påverkan på jobbskapande, konkurrenskraft och möjligheten att bo i hela Sverige. Legitimiteten i skattesystemet ska värnas.

Regeringens redogör i propositionen för införandet av en politik som bygger på långsiktiga spelregler och som kan bidra till att minska utsläppen samtidigt som en god ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft bibehålls. Ekonomiska styrmedel bör användas för att nå klimatmålen. En omfattande skattereform bör genomföras som bl.a. bör bidra till att klimat- och miljömål nås.

Vi inom Moderaterna ställer oss bakom att en skattereform bör genomföras och att miljöskatter bör vara en del av denna. Det är dock viktigt att miljöskatter är effektiva i förhållande till vad de syftar till att uppnå. Principen att förorenaren ska betala är viktig. Vårt parti ser dock med oro på regeringens ståndpunkt om att en omfattande grön skatteväxling ska genomföras med resultatet att miljöskatternas andel av skatteinkomsterna ökar. Det finns en stor risk för att det på sikt kommer att urholka de offentliga finanserna. Införandet av miljöskatter innebär, om de är rätt utformade, att den skadliga verksamhet som man vill förhindra minskar och i och med det minskas även skatteintäkterna. Risker är således att man då urholkar de offentliga finanserna eftersom skatteintäkterna minskas. Alternativet är att de ökade miljöskatterna enbart innebär en skattehöjning för privatpersoner och företag eftersom miljöskatter, som inte är rätt utformade, inte kommer att ändra beteenden för att minska påverkan på miljö och klimat. Att fördyra transporter och försvåra mobilitet är kontraproduktivt för Sverige och vår möjlighet att bidra till att leda det globala omställningsarbetet. I regeringens proposition aviseras införandet av ett avståndsbaserat och färdmedelsberoende reseavdrag. Förslaget som presenterades av regeringens reseavdragskommitté har fått hård kritik, inte minst för att miljönyttan är mycket liten i jämförelse med de samhällsekonomiska kostnaderna. Ett nytt reseavdrag bör inte försvåra livet

för människor, eller försämra möjligheten för företag att rekrytera arbetskraft. Arbetspendling främjar välbefinnande och tillväxt, och ska därför uppmuntras. Det är inte heller önskvärt att allmänt fördyra eller försvåra transporter med bil. Gemensamt resande bör uppmuntras genom väl fungerande kollektivtrafik där det är möjligt. Samhällsekonomin och miljönyttan ska vägleda beslutfattandet, inte motstånd mot bilister eller politisk klåfingrighet.

Vi är positiva till att pendling med cykel ska underlättas men ställer oss frågande till att det ska ske via ändrade skatteregler. Vi anser att reseavdraget ska vara rättvist och spegla de faktiska kostnaderna för pendlandet. Det finns många människor som av olika skäl (funktionshinder, småbarn som ska lämnas och hämtas etc.) måste ta bilen till jobbet.

Regeringen redogör vidare i propositionen för åtgärder som har genomförts för att minska utsläppen i av växthusgaser i Sverige. Regeringen driver en klimatpolitik som präglas av ineffektivitet och bristande resultat, ofta genom nya och höjda skatter och med avsaknad av utredningar om effekterna på miljö och klimat. Pekfingrar hur människor ska leva sina liv verkar viktigare än att stimulera positiva beteenden, utveckling, tillväxt och innovation. Många av de åtgärder som regeringen har vidtagit har dessutom kritiserats av myndigheter och experter för att vara dyra och lida av bristande additionalitet.

Forskning visar att svensk export av varor bidrar till minskade globala utsläpp eftersom den svenska industrin är koldioxideffektiv. En viktig del av svensk klimatpolitik är därför att behålla en hög tillväxt och konkurrenskraft i svensk industri, så att vi kan exportera ännu mer klimatsmarta produkter. Vi moderater vill förhindra att politiken skapar dåliga förutsättningar för svensk industri genom införande av skadliga skatter.

Som ett led i den gröna skatteväxlingen beskattades avfallsförbränning mellan 2006 och 2010, men en utvärdering visade att skatten inte hade några styreffekter, varför den avskaffades. Därför är det anmärkningsvärt att regeringen har valt att återinföra den ineffektiva skatten. Det finns flera aspekter som gör skatten på avfallsförbränning problematisk. För det första betalas skatten av dem som tar hand om avfallet, istället för av dem som kan påverka avfallets tillkomst. I Sverige är avfallsförbränning högeffektiv energiåtervinning, eftersom den framställda energin används till tex produktion av fjärrvärme. Därutöver är energiåtervinning av utländskt avfall en av Sveriges största exportframgångar i fråga om miljöteknik. De sammantagna miljömässiga vinsterna av att avfall importeras till effektiv och klimatsmart förbränning i Sverige, istället för att hamna på deponier i andra länder, är betydande.

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

miljömässiga konsekvenserna och kompletteras med planer för uppföljning och utvärdering.

Flyget är en viktig del av vår infrastruktur, med stor betydelse för vårt välstånd och vår tillväxt. Den flygskatt som regeringen införde 2018 är skadlig och verkningslös i fråga om att minska utsläppen. I ett stort land med långa avstånd slår den mot rörligheten. Flygbränslebeskattning inom EU kommer inte att förbättra situationen, utan snarare försämra den avsevärt. Ett sätt att minska utsläppen är att underlätta för flygbolagen att satsa på miljövänligare bränslen. Flygskatter minskar flygbolagens utrymme för innovationer och är kontraproduktiva som incitament till att använda fossilfria bränslen. Med anledning av corona-pandemin, som har en katastrofal påverkan på resandet och leder till att många flygbolag hotas av konkurser, är det ännu mer angeläget än tidigare att avskaffa flygskatten.

2. En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan (V)

Lorena Delgado Varas (V) anför:

För att Sverige ska kunna bli ett av de första fossilfria välfärdslanderna är det angeläget att påskynda övergången till förnybara bränslen genom att fasa ut befintliga skatteundantag för användning av fossila bränslen. Regeringen bör under den nuvarande mandatperioden återkomma med förslag på utfasning av de nuvarande skatteundantagen för fossila bränslen med hänsyn tagen till sociala och ekonomiska konsekvenser.

Det är helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för dem som har låga inkomster i glesbygden och som saknar alternativ till bilen. Det kan bl.a. göras genom att möjligheterna till kollektivtrafik i glesbygd stärks, konverteringsstöd till befintliga bilar införs och reseavdraget förändras. Glesbygden bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning.

Jag och Vänsterpartiet ser i likhet med regeringen behov av höjda miljö- och klimatskatter men delar inte bedömningen att dessa enbart ska växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Det saknas en inriktning för att minska klyftorna och för att stärka de klimatsmarta alternativen. Jag anser att en grön skatteväxling bör genomföras med höjda miljöskatter som växlas mot skatter för ökad jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resursutnyttjande.

Jag delar regeringens bedömning att Sverige bör fortsätta att verka för att energiskattedirektivet och andra relevanta delar av EU:s regelverk ska möjliggöra kostnadseffektiv styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser. Men jag och mitt parti anser att denna inriktning är alltför diffus för att fortsätta att värna de nationella åtgärder som vi vill fortsätta att använda för att stimulera de klimatsmarta alternativen. Jag anser att regeringen ska verka aktivt för att Sverige som medlemsland inom EU tillåts att förlänga skattebefrielsen för biodrivmedel efter 2020.

Sedan 2015 slipper villaägare energiskatt på den el som de själva producerar för eget bruk. Det är ett utmärkt sätt att öka produktionen av förnybar energi i form av t.ex. solceller. Jag anser att samma möjligheter ska finnas för de som bor i lägenhet, i enlighet med den utredning som regeringen själv tillsatte om detta (dir. M2017/02099/Ee). Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till riksdagen om en breddad skattereduktion till dem som bor i lägenhet, oavsett upplåtelseform, och som vill producera förnybar el tillsammans för sin egen förbrukning.

Styrmedel inom miljö- och klimatområdet bör i möjligaste mån utformas så rättvist som möjligt, och ytterligare åtgärder behövs inom flyget för att minska flygresandet. De som belastar klimatet mest ska också vara de som i störst utsträckning får ändra sina vanor. En progressiv flygskatt bör därför införas som gör det dyrare att flyga ju fler gånger man flyger.

En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgifter. Jag och Vänsterpartiet anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgifter samt hur intäkterna ska användas. Regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som träffsäkert ska vara möjlig att differentiera. Förutom den klimatnytta som en sådan beskattning skulle kunna medföra ser mitt parti stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. Promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik har remitterats, och därmed har redan en god grund lagts för att ett förslag på avståndsbaserad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid. Jag anser att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik.

3. En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan (KD)

Camilla Brodin (KD) anför:

Skatteväxlingar som innebär lägre skatter på arbete och företagande och högre skatter på konsumtion, inte minst skadlig konsumtion, kan fungera även för att reducera miljöskadligt beteende. Vi behöver lägre skatter i Sverige rent generellt, men vi behöver också förändra vad det är som beskattas. I remissvaren till regeringens förslag till en ny avfallsförbränningskatt anförde Avfall Sverige och Energiföretagen Sverige att det måste gå minst ett kalenderår mellan det slutliga beslutet om en skatt och när den kan träda i kraft, detta bl.a. med anledning av att kommunernas beslutsprocess för att införa skatten i de kommunala avgifterna förutsätter en tillräckligt lång tid för

beredning och kommunala beslut. Jag och Kristdemokraterna anser att regeringen borde ha lyssnat till kritiken och i ett första skede ha förskjutit tidpunkten för införande av skatten.

Regeringen anger i propositionen en ambition att försämra förutsättningarna för bilförmånen genom att jämställa beräkningen av förmånsvärdet med beskattning av kontantlön, för att man bedömer att bilförmånen stimulerar till innehav av bil och bilkörande för privat bruk. Jag och Kristdemokraterna avvisar förslaget och anser att detta är fel av flera anledningar, bl.a. för att regeringens ansats skulle bromsa framväxten av en förnyad miljövänlig bilpark med lägre utsläpp. Jag vänder mig också mot antagandet att innehav av en bil i sig skulle vara fel. I stället förordar jag och mitt parti att dagens nedsatta förmånsvärde för miljöbilar avskaffas samtidigt som förmånsvärdet för bilar som inte är miljöbilar höjs. Förmånsvärdet för sådana bilar bör höjas med 20 procent eller maximalt 16 000 kronor.

Förekomsten av avgiftsfri bilparkering medför att regeringen i propositionen uppdrar åt Skatteverket att bedöma omfattningen av detta samt att skärpa efterlevnaden av förmånsbeskattningen. Regeringen fruktar att bilen används för pendling till arbeten. Kristdemokraterna anser inte att detta förslag står i proportion till problemet och avslår således detsamma. Skatteverkets resurser bör användas till andra mer angelägna uppgifter och problem.

Regeringens proposition har genomgående förslag om att beskatta och fördyra transporter. Den tunga vägtrafiken är en betydande källa till koldioxidutsläpp. I dagsläget beskattas den tunga vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägslitage huvudsakligen när bränsle tankas. Den nuvarande beskattningsmodellen bör i stället ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonstrafiken medför i hela trafiksystemet. Modellen måste ta hänsyn till stad och land, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan.