

Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU15

Punktskatt

Sammanfattning

Utskottet avstyrker motionsyrkandena. Utskottet hänvisar bl.a. till att riksdagen redan har tagit ställning i dessa frågor, att utredningar och beredningar pågår eller att tillkännagivanden inte behövs eftersom frågan redan är aktualiserad inom Regeringskansliet.

I betänkandet behandlar utskottet kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2020/21 om frågor på punktskatteområdet. Motionerna innehåller förslag om tillkännagivanden till regeringen som gäller bl.a. skatterna på elektrisk kraft, drivmedel, fordon, kemikalier, alkohol, tobak, flygresor, reklam, avfall, bekämpningsmedel, gödselmedel, socker, plastbärkassar samt trängselskatt. Utskottet hänvisar bland annat till pågående arbete inom området. I betänkandet finns 53 reservationer (M, SD, C, V, KD, L, MP).

Behandlade förslag

Cirka 160 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	11
Ärendet och dess beredning.....	11
Utskottets överväganden.....	12
Energiskatt.....	12
Nedsatt elskatt för tunga fordon	18
Skatt på drivmedel m.m.....	20
Beskattning av biodrivmedel	26
Vägs katt.....	29
Fordonsskatt m.m.	34
Bonus malus-system.....	36
Trängselskatt	40
Kemikalieskatt m.m.....	44
Skatt på alkohol och tobak	48
Flygets beskattning.....	53
Skatt på avfall.....	57
Skatt på bekämpningsmedel	60
Skatt på plastbärkassar m.m.	62
Sockerskatt	65
Reklamskatt	65
Övriga punktskatter	66
Reservationer	70
1. Energiskatt, punkt 1 (M).....	70
2. Energiskatt, punkt 1 (SD).....	71
3. Energiskatt, punkt 1 (C).....	73
4. Energiskatt, punkt 1 (KD)	75
5. Energiskatt, punkt 1 (L).....	76
6. Energiskatt, punkt 1 (MP)	77
7. Energiskatt, punkt 1 – motiveringen (V)	78
8. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (M)	79
9. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (C)	79
10. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (V)	80
11. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (M).....	81
12. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (SD)	82
13. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (C).....	83
14. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (L).....	84
15. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M).....	86
16. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD)	86
17. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (C).....	87
18. Vägs katt, punkt 5 (SD)	88
19. Vägs katt, punkt 5 (V)	89
20. Vägs katt, punkt 5 (KD)	90
21. Fordonsskatt m.m., punkt 6 (C).....	91
22. Bonus malus-system, punkt 7 (M).....	92
23. Bonus malus-system, punkt 7 (SD)	93
24. Bonus malus-system, punkt 7 (C).....	94
25. Bonus malus-system, punkt 7 (KD).....	95
26. Trängselskatt, punkt 8 (SD).....	96

27. Trängselskatt, punkt 8 (V).....	97
28. Trängselskatt, punkt 8 (MP).....	98
29. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (M).....	99
30. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (SD).....	100
31. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (V).....	101
32. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (KD).....	101
33. Skatt på alkohol och tobak, punkt 10 (M).....	103
34. Skatt på alkohol och tobak, punkt 10 (SD).....	103
35. Skatt på alkohol och tobak, punkt 10 (C).....	104
36. Flygets beskattning, punkt 11 (M).....	106
37. Flygets beskattning, punkt 11 (SD).....	107
38. Flygets beskattning, punkt 11 (L).....	108
39. Flygets beskattning, punkt 11 (MP).....	109
40. Flygets beskattning, punkt 11 – motiveringen (V).....	110
41. Skatt på avfall, punkt 12 (M).....	110
42. Skatt på avfall, punkt 12 (SD).....	112
43. Skatt på avfall, punkt 12 (C).....	113
44. Skatt på avfall, punkt 12 (KD).....	114
45. Skatt på avfall, punkt 12 (L).....	115
46. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (SD).....	116
47. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (V).....	117
48. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (MP).....	118
49. Skatt på plastbärkassar m.m., punkt 14 (SD).....	119
50. Skatt på plastbärkassar m.m., punkt 14 (C).....	120
51. Sockerskatt, punkt 15 (C).....	121
52. Övriga punktskatter, punkt 17 (SD).....	121
53. Övriga punktskatter, punkt 17 (MP).....	122
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	124
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22.....	124

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),
2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),
2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4,
2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46,
2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,
2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 79, 86, 92 och 93,
2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30,
2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13,
2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 3–5,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9,
2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22.

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (C)

Reservation 4 (KD)

Reservation 5 (L)

Reservation 6 (MP)

Reservation 7 (V) – motiveringen

2. Nedsatt elskatt för tunga fordon

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5,
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 7 och
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11.

Reservation 8 (M)

Reservation 9 (C)

Reservation 10 (V)

3. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1070 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:1082 av Edward Riedl (M),
2021/22:1084 av Edward Riedl (M),
2021/22:1132 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2021/22:1679 av John Weinerhall (M),

2021/22:1934 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1971 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1977 av Sten Bergheden (M),
2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21,
2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,
2021/22:2838 av Betty Malmberg (M),
2021/22:3621 av Lars Beckman (M),
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 74,
2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 17 och 21 samt
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 29.

Reservation 11 (M)

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (C)

Reservation 14 (L)

4. Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:96 av Dennis Dioukarev (SD),
2021/22:962 av Denis Begic (S),
2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 26,
2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39,
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 och
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 71.

Reservation 15 (M)

Reservation 16 (SD)

Reservation 17 (C)

5. Vägs katt

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:18 av Emma Berginger (MP),
2021/22:1091 av Edward Riedl (M),
2021/22:2028 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),
2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4,
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,
2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 14.

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (V)

Reservation 20 (KD)

6. Fordonsskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:363 av Thomas Morell m.fl. (SD),
 2021/22:1074 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
 2021/22:1269 av Abraham Halef (S) yrkande 1,
 2021/22:1370 av Sten Bergheden (M),
 2021/22:1974 av Sten Bergheden (M),
 2021/22:1979 av Sten Bergheden (M),
 2021/22:3008 av Runar Filper (SD),
 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 och
 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 57.

Reservation 21 (C)

7. Bonus malus-system

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:617 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 48–50,
 2021/22:3311 av Sofia Westergren m.fl. (M),
 2021/22:3566 av Lars Beckman m.fl. (M),
 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4,
 2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 26,
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9,
 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 16 och
 2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18.

Reservation 22 (M)

Reservation 23 (SD)

Reservation 24 (C)

Reservation 25 (KD)

8. Trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4,
 2021/22:695 av Michael Rubbestad (SD),
 2021/22:785 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),
 2021/22:1984 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),
 2021/22:2419 av Ida Drougge (M),
 2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 10,
 2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 16,
 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 19 och
 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 27.

Reservation 26 (SD)

Reservation 27 (V)

Reservation 28 (MP)

9. Kemikalieskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1365 av Sten Bergheden (M),

2021/22:1982 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 8,

2021/22:2501 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2824 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,

2021/22:3171 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD),

2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28,

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 10,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 28 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 22.

Reservation 29 (M)

Reservation 30 (SD)

Reservation 31 (V)

Reservation 32 (KD)

10. Skatt på alkohol och tobak

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1677 av John Weinerhall (M),

2021/22:1935 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2165 av Pål Jonson (M),

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12,

2021/22:3515 av Anders Åkesson och Per Åsling (båda C),

2021/22:3612 av Lars Beckman (M) och

2021/22:3636 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4.

Reservation 33 (M)

Reservation 34 (SD)

Reservation 35 (C)

11. Flygets beskattning

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:855 av Edward Riedl (M),

2021/22:1983 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 12–14,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 28 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 31.

Reservation 36 (M)

*Reservation 37 (SD)**Reservation 38 (L)**Reservation 39 (MP)**Reservation 40 (V) – motiveringen***12. Skatt på avfall**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3348 av Sten Bergheden (M),

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 8,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 56,

2021/22:3688 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 29,

2021/22:3691 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 7,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 23,

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 28,

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 26 och

2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 33.

*Reservation 41 (M)**Reservation 42 (SD)**Reservation 43 (C)**Reservation 44 (KD)**Reservation 45 (L)***13. Skatt på bekämpningsmedel**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 15,

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 45 och

2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 41.

*Reservation 46 (SD)**Reservation 47 (V)**Reservation 48 (MP)***14. Skatt på plastbärkassar m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:338 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:861 av Magdalena Schröder (M),

2021/22:1068 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1099 av Magdalena Schröder (M),

2021/22:1853 av Sten Bergheden (M),

2021/22:1854 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2857 av Betty Malmberg och Marlène Lund Kopparklint (båda M),

2021/22:3009 av Clara Aranda (SD),
2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 8,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 42 och
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 24.

Reservation 49 (SD)

Reservation 50 (C)

15. Sockerskatt

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:27 av Angelica Lundberg (SD),
2021/22:757 av Mikael Strandman (SD),
2021/22:805 av Pia Nilsson (S),
2021/22:970 av Per-Arne Håkansson (S) yrkande 1,
2021/22:1051 av ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S),
2021/22:1277 av Mats Wiking m.fl. (S),
2021/22:3076 av Daniel Andersson (S) och
2021/22:3510 av Sofia Nilsson m.fl. (C) yrkande 15.

Reservation 51 (C)

16. Reklamskatt

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:529 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:1073 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och
2021/22:2372 av Lars Püss (M).

17. Övriga punktskatter

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 23,
2021/22:4061 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 4 och
2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 50.

Reservation 52 (SD)

Reservation 53 (MP)

Stockholm den 5 april 2022

På skatteutskottets vägnar

Niklas Wykman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Ulla Andersson (V), Magnus Stuart (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Gulan Avcı (L), Anne Oskarsson (SD), Kjell Jansson (M), Eva-Lena Jansson (S), Helena Vilhelmsson (C), Ola Möller (S), Anders Österberg (S) och Lorentz Tovatt (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22 som tar upp frågor om ändrade eller nya punktskatter.

Motionerna innehåller bl.a. förslag om tillkännagivanden till regeringen som gäller skatterna på elektrisk kraft, drivmedel, fordon, kemikalier, alkohol, tobak, flygresor, reklam, avfall, bekämpningsmedel, gödselmedel, socker, plastbärkassar samt trängselskatten. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2020/21:SkU20. Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilaga 1.

Utskottets överväganden

Energiskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag som gäller översyn av lagstiftning om produktion och konsumtion av förnybar energi i kooperativ form, skattereduktioner för mikroproduktion av el, översyn av energiskatten, subventioner av fossila bränslen, skatten på solel, undantag för bioolja och utvärdering av energiskatten för serverhallar.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (KD), 5 (L) och 6 (MP) samt motivreservation 7 (V).

Bakgrund

Skatt på bränslen och el

Energiskattedirektivet (2003/96/EG) lägger fast ramen för hur EU:s medlemsstater ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Grundregeln är att bränslen och el ska beskattas. Direktivet anger minimiskattenivåer vid yrkesmässig respektive icke yrkesmässig användning. Samtidigt innehåller direktivet krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer samt möjligheter för medlemsstaterna att ge skattenedsättning eller fullständig skattebefrielse i andra situationer. De svenska skattereglerna om energi- och koldioxidskatt på bränslen och el finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE.

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

All elektrisk kraft som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och skatten betalas in till staten av de skattskyldiga. De skattskyldiga består i huvudsak av två kategorier: elproducenter och elleverantörer. För dessa inträder skattskyldighet för elektrisk kraft när kraften levereras till någon som inte är skattskyldig eller när den tas i anspråk för något annat ändamål än försäljning.

Energiskatten på elektrisk kraft har traditionellt ansetts vara en fiskal skatt, men samtidigt är skatten ett kostnadseffektivt och viktigt styrmedel för att uppnå målen för effektivare energianvändning. Styrningen mot en effektivare användning av resurser sker genom att skatten är prispåverkande. Den nuvarande energiskatten på elektrisk kraft är sedan 1993 differentierad utifrån

dels var i landet den förbrukas, dels vem som förbrukar den. I dag betalar servicesektorn samma energiskatt på elektrisk kraft som hushållen, medan tillverkningsindustrin samt jord-, skogs- och vattenbruket är lågt beskattade.

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

Skatt på elförbrukning vid yrkesmässig användning måste uppfylla den minimiskattenivå som följer av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet). Denna nivå är 0,5 euro per megawattimme. Historiskt har den svenska skattenivån på 0,5 öre per kilowattimme haft en viss marginal till direktivets minimiskattenivå. Någon justering har inte gjorts av skattenivån sedan direktivet antogs. Till följd av senare års kronförsvagning på den internationella valutamarknaden finns inte längre denna marginal. I budgetpropositionen för 2021 föreslog därför regeringen att skattenivån i lagen om skatt på energi höjs till 0,6 öre per kilowattimme när det gäller el som förbrukats i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, datorhallar och yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet samt för el som förbrukats för framställning av värme eller kyla som levererats till sådana verksamheter. Skattenivån höjs även till 0,6 öre per kilowattimme för viss egenproducerad förnybar el från mindre anläggningar samt el som förbrukats som landström. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2021.

Solel

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

Skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el

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

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

Regeringen har lämnat ett förslag om att energiskatten på el som framställs i små anläggningar på den plats där den förbrukas ska slopas helt fr.o.m. den 1 juli 2021. Enligt förslaget utvidgas det befintliga undantaget från skatteplikt

för egenproduktion av el genom att effektgränserna höjs till 500 kilowatt för elektrisk kraft som framställs från sol, till 250 kilowatt för elektrisk kraft som framställs från vind eller vågor och till 100 kilowatt i övriga fall. Den befintliga skattenedsättningen i form av avdrag i deklarationen för egenproducerad förnybar el, inklusive solet, utvidgas till fullständig skattebefrielse. Effektgränserna för skattenedsättningen i form av avdrag höjs på motsvarande sätt som effektgränserna för undantaget från skatteplikt.

Riksrevisionens rapport om det samlade stödet till solet

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

Nedsatt energiskatt för serverhallar

El som förbrukas i en datorhall beskattas med 0,5 öre per kilowattimme. Med datorhall menas en anläggning där en näringsidkare bedriver informations-tjänstverksamhet, informationsbehandling eller uthyrning av serverutrymme med en sammanlagd installerad effekt på minst 0,1 megawatt. Effektgränsen om 0,1 megawatt har bara betydelse för frågan om en anläggning är en datorhall. Utrustningen kan ägas av den som driver datorhallen eller av dennes kunder. Det sistnämnda är vanligt vid samlokalisering, där företagen i fråga (s.k. colocationföretag) hyr ut serverutrymme och tillhörande tjänster till olika externa kunder. Det är den som förfogar över utrustningen som är berättigad till nedsättningen.

Nedsatt energiskatt på el endast genom avdrag eller återbetalning

Sedan den 1 januari 2017 gäller att den lägre beskattningsnivån vid förbrukning för vissa ändamål endast uppnås genom avdrag eller återbetalning. Den lägre skattenivån för s.k. landström och elektrisk kraft förbrukad i yrkesmässig växthusodling uppnås endast genom återbetalning. Som huvudregel gäller att statligt stöd förmedlas genom att stödmottagarna själva vänder sig till Skatteverket, som i dessa fall är den stödgivande myndigheten.

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

Yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet

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

I höstbudgeten för 2021 aviserade regeringen ett förslag om att slopa nedsättningen av energiskatt för uppvärmningsbränslen vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet och i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. Nedsättningen slopas i två steg och var en del av den gröna skatteväxlingen som regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna har kommit överens om att genomföra.

Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag om att i ett första steg sänka skattenedsättningen av energiskatt för uppvärmningsbränslen från 70 procent till 35 procent den 1 juli 2021 (prop. 2020/21:97, bet. 2020/21:SkU24, rskr. 2020/21:293). I det andra steget avskaffas skattenedsättningen helt den 1 januari 2022. Huvudsyftet med den slopade nedsättningen är att öka incitamenten för en effektivare energianvändning. Åtgärden bidrar även till att minska användningen av fossila bränslen och att styra mot klimatmålen. Förslaget skapar även en mer enhetlig energibeskattnings av bränslen.

De sektorer som berörs är tillverkningsindustrin samt yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Bränslen som förbrukas för drift av motordrivna fordon påverkas inte av förslaget. Det påverkar inte heller sådan bränsleförbrukning som har fullständig befrielse från energi- och koldioxidskatt, exempelvis i metallurgiska processer, mineralogiska processer och framställning av energiprodukter.

Tillfällig utvidgning av statligt stöd genom nedsatt energiskatt

Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag att företag som hamnat i svårigheter under coronapandemin under en begränsad tid ska få fortsätta att ta emot stöd enligt lagen om skatt på energi (prop. 2020/21:65, bet. 2020/21:SkU17, rskr. 2020/21:207). Lagändringarna gällde från den 1 april 2021 till den 1 juli 2021. Detta möjliggjordes genom att EU-reglerna för statligt stöd ändrades som en följd av pandemin. Förslaget innebar att företag som inte befann sig i ekonomiska svårigheter den 29 februari 2020 men som fick sådana svårigheter under perioden den 1 mars 2020–30 juni 2021 skulle kunna få statligt stöd i form av sänkt skatt på energi. De ändrade reglerna gällde bara företag som den 1 april 2021 inte hade försatts i konkurs. I förslaget gjordes inte skillnad på ägarformen för olika typer av företag och verksamheter.

Under vintern 2021/22 har situationen på elmarknaden i Sverige och Europa inneburit exceptionellt höga elpriser. Rysslands invasion av Ukraina har också fått stora följdverkningar på elmarknaden. Regeringen har därför i lämnat förslag till kompensation till hushåll som drabbats av höga elpriser (prop. 2021/22:199).

Motionerna

I partimotion 2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 3 föreslås att regeringen inför klimatmötet i Glasgow och kommande klimattoppmöten därefter verkar för ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp. I yrkande 4 föreslår motionärerna att regeringen ska verka för att det införs ett minimipris på koldioxidutsläpp inom EU. Motionärerna anför att ett minimipris på EU-nivå i praktiken skulle innebära en utjämning av konkurrensförutsättningarna inom EU. I yrkande 5 föreslås att regeringen ska verka för en nystart för FN:s klimattoppmöten med finansministrarnas närvaro och förhandlingar om ett globalt minimipris på utsläpp av koldioxid.

Även i kommittémotion 2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46 föreslås att regeringen ska verka för ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp samt för en nystart för FN:s klimattoppmöten med finansministrarnas närvaro och förhandlingar om ett globalt minimipris på utsläpp av koldioxid.

I kommittémotion 2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30 föreslås att Sverige ska begära undantag för energi- och koldioxidskattebefrielse på EU-nivå för biooljor. I motion 2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 anför att metanol och biooljor tillverkade av restprodukter och som används till uppvärmning ska vara skattebefriade.

I motion 2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M) föreslås att regeringen överväger en genomlysning av den nuvarande lagstiftningen om skatt på energi.

I kommittémotion 2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4 anför att Sverige bör verka för en frivillig överenskommelse om införande av koldioxidskatt i stora utsläppsländer samt länder som är en del av OECD.

I kommittémotion 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 12 begärs ett tillkännagivande till regeringen om att rättvisa villkor behöver gälla för att energimarknaden ska fungera. Det innebär enligt motionärerna att sådana inslag som särskilda skattereduktioner för vissa aktörer på energimarknaden, eller särskilda straffskatter för andra aktörer, skapar en särskild obalans och orättvisa villkor. I yrkande 13 anför motionärerna att det behövs en utvärdering om på vilka nivåer skatter på serverhallar behöver ligga för att Sverige ska kunna vara konkurrenskraftigt internationellt.

I partimotion 2021/22:3511 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 23 och i kommittémotion 2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7 föreslås att regeringen ser över hur den gröna skatteväxlingen kan fortsätta genom bl.a. en eventuell utfasning av alla nedsättningar av koldioxidskatten, samtidigt som

branschernas konkurrenskraft värnas med stärkt miljöstyrning och färre rent fiskala inslag.

I kommittémotion 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 79 föreslås att regeringen ser över möjligheten till en ändring i lagen om skatt på energi så att biooljor tillverkade av restprodukter skattebefrias för uppvärmningsändamål. I yrkande 86 föreslås att regeringen utreder möjligheten till en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan för att minska belastningen på elnätet när efterfrågan på el är som störst. I yrkande 92 föreslår motionärerna att regeringen ser över möjligheten att helt slopa skatten för egenanvändning av solceller för att främja installation vid optimala sollägen. I yrkande 93 föreslås att regeringen förtydligar reglerna så att egenproducerad förnybar el i andelsägd mikroproduktionsanläggning ska vara undantagen energiskatt.

I motion 2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C) föreslås att regeringen gör en översyn av svensk lagstiftning med syftet att utjämna de ekonomiska villkoren för produktion och konsumtion för förnybar energi i kooperativ form jämfört med produktion och konsumtion för privatpersoner.

I kommittémotion 2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 anförs att subventioneringen av fossila bränslen bör fasas ut.

I kommittémotion 2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27 anförs att regeringen bör verka för ett undantag från EU:s statsstödsregler när det gäller skatt på biooljor för värmeproduktion.

I partimotion 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22 begärs ett tillkännagivande till regeringen om att fossilt bränsle ska beskattas likvärdigt oavsett användningsområde.

I kommittémotion 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9 föreslås att alla fossila subventioner avvecklas.

Utskottets ställningstagande

I den klimatpolitiska handlingsplanen som riksdagen har antagit har regeringen redovisat hur den anser att det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att de nationella och globala klimatmålen nås. Regeringen har föreslagit att ökade ansträngningar görs för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet ska kunna nås. Att sätta ett pris på utsläppen, dvs. principen att förorenaren betalar, är grundläggande för klimatpolitiken.

Energi- och koldioxidskatterna har en särställning i termer av påverkan på utsläppsutvecklingen i Sverige sedan tidigt 1990-tal och är fortfarande av grundläggande betydelse för utsläppen från exempelvis transporter, fjärrvärmeproduktion och industrin utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter. Priset på utsläpp bidrar till att kostnadseffektivt styra mot uppsatta politiska mål. Utsläppspriset ger en styrsignal till alla aktörer och

förbättrar klimatsmarta alternativs konkurrenskraft. Det är viktigt att verka för skärpta åtaganden för alla länder med stora utsläpp för att främja en global prissättning av växthusgasutsläpp.

Utskottet delar regeringens bedömning när det gäller inriktningen av det arbete som krävs för att klara klimatkrisen.

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2020/21:SkU20, avstyrkt motionsförslag om att rikta tillkännagivanden till regeringen om nya inslag i lagstiftningen om energiskatter eller om allmänna principer vid utformningen av energibeskattningen. Samtidigt konstaterar utskottet att energipriserna för svenska hushåll under vintern 2021/22 har varit exceptionellt höga bl.a. på grund av Rysslands invasion av Ukraina. Regeringen har därför i extra ändringsbudgetar lämnat förslag på tillfällig ekonomisk kompensation till hushåll med höga elräkningar.

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet inte heller nu skäl att tillstyrka motionsförslagen på detta område och avstyrker därför motionerna.

Nedsatt elskatt för tunga fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om olika översyner av elskatten på tunga fordon.

Jämför reservation 8 (M), 9 (C) och 10 (V).

Bakgrund

Den som är skattskyldig för energiskatt på el får enligt 11 kap. 9 § första stycket 1 lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, göra avdrag för skatt på el som förbrukats hos den skattskyldiga i tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med en sådan förbrukning.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan (prop. 2019/20:65) anför regeringen att få styrmedel införts för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp och att det ännu inte finns någon stark incitamentsstruktur på plats för en övergång till förnybara energikällor som fossilfria bränslen, el och vind. Det låga priset på fossila bränslen inom sjöfarten är ett hinder för omställningen, och bränsle som förbrukas i ett fartyg kan i dag också vara befriat från energi- och koldioxidskatt. Det gäller t.ex. om fartyget används för transport av passagerare eller varor mot ersättning eller för tillhandahållande av andra tjänster mot ersättning. I praktiken innebär det att en stor del av det bränsle som används inom framför allt yrkessjöfarten är befriat från energi- och koldioxidskatt. De nationella styrmedlen för att minska växthusgasutsläppen från sjöfart utgörs i huvudsak av medel för forskning och utveckling för mer miljöanpassad sjöfart. Flera huvudmän för kollektivtrafik driver på utvecklingen för elektrifiering och användning av biodrivmedel i fartyg i

kollektivtrafiken. Elektrifiering av sjöfarten har på kort sikt störst potential för kortväga transporter i linjetrafik. Det finns även exempel på elektrifiering av något större fartyg.

Regeringen gav i maj 2018 tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (dir. 2018:44) i syfte att föreslå en strategi för förstärkt åtgärdsarbete för bevarande och hållbart nyttjande av hav och marina resurser. Strategin ska bidra till att relevanta delar av Generationsmålet och de berörda miljökvalitetsmålen nås, och därmed även bidra till genomförandet av mål 14 i Agenda 2030 om att bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt. Utredningen presenterade sitt betänkande Havet och människan i januari 2021, som bereds i Regeringskansliet (SOU 2020:83).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 7 föreslås en översyn av hur skillnaden i energiskatt mellan olika fordonstyper som drivs på el ska minska och bli mer rättvis.

I kommittémotion 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11 anförts att regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el.

I kommittémotion 2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5 anförts att regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket.

Utskottets ställningstagande

För att främja introduktionen av eldrivna bussar på marknaden beslutade riksdagen 2016 att införa en elbusspremie. Regeringen bedömde att elbussar är ett bra exempel på ny teknik som är dyrare att investera i än konventionell teknik, men billigare att använda. Det är vidare regeringens bedömning att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien, vilket subventionerar inköp av den dyrare tekniken, är ett lämpligare styrmedel än sänkt elskatt. Det finns därmed starkare skäl att ge stöd till investering i ny teknik än att ge stöd till driften av bussarna. Vidare är möjligheterna begränsade att besluta om nedsatt skatt för elbussar inom ramen för rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

Det långsiktiga nationella klimatmålet omfattar även inrikes sjöfart och kommer att innebära att sjöfartens utsläpp måste minska. Utskottet noterar i detta sammanhang att Miljömålsberedningens delbetänkande för närvarande bereds i Regeringskansliet.

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

Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

Skatt på drivmedel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om bl.a. en sänkning av skatten på bensin och diesel, slopad indexuppräknig, utredning om en konkurrenskraftig beskattning av skogsbruket och jordbruket samt regional differentiering av drivmedelsskatter.

Jämför reservation 11 (M), 12 (SD), 13 (C) och 14 (L).

Bakgrund

Enligt energiskattedirektivet (2003/96/EG) är EU:s medlemsländer skyldiga att ta ut punktskatt som minst uppgår till de fastlagda minimiskattnivåerna för de fossila drivmedlen bensin, dieselolja, gasol och naturgas. Minimiskattnivåerna (exklusive moms) är för blyhaltig bensin 421 euro per 1 000 liter, för blyfri bensin 359 euro per 1 000 liter och för dieselolja 330 euro per 1 000 liter. Nivåerna är oförändrade sedan 2004 utom för dieselolja vars minimiskattnivå höjdes fr.o.m. 2010 från 302 euro till 330 euro per 1 000 liter. För övriga bränslen, som omfattas av energiskattedirektivet men för vilka det inte finns minimiskattnivåer, gäller en bestämmelse om beskattning i nivå med likvärdigt bränsle.

Bensin är skattemässigt indelad i två miljöklasser beroende på miljöegenskaper, som innehållet av svavel, bensen, aromatiska kolväten, bly och fosfor. All bensin som säljs på bensinstationer tillhör miljöklass 1, vilken är den bästa miljöklassen. I miljöklass 1 ingår alkylatbensin.

Omärkt dieselolja, som används för drift av motordrivna fordon, är skattemässigt indelad i tre miljöklasser. Skatten är därmed differentierad med hänsyn till miljökvaliteten beroende på innehållet av exempelvis svavel och polycykliska aromatiska kolväten. Det främsta syftet med miljöklassningen är att de oljor som används i dieselmotorer ska förbättras ur miljöhänsyn.

Indexering

Sedan 1995 finns regler i LSE om att årligen räkna om energiskattesatserna för elektrisk kraft samt energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i form av historiska prispförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning). I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att de senaste årens utveckling av bruttonationalprodukten (BNP) var en av de faktorer som skulle beaktas vid omfattningen av de höjningar av energiskatten på bensin och dieselbränsle som föreslogs för 2016. För bensin och dieselbränsle görs därför sedan den 1 januari 2016 en omräkning av skattesatserna som även beaktar utvecklingen

av BNP. Detta görs genom ett schabloniserat tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. Den tillkommande omräkningen gäller såväl energiskatten som koldioxidskatten, men uttrycks som en höjning av enbart energiskatten.

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

Justerad skatt på drivmedel

För att motverka ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå när inblandningen av biodrivmedel ökar till följd av reduktionsplikten, samt genom indexering av drivmedelsskatterna 2020 sänktes energiskatten på bensin och diesel den 1 januari 2020. Sänkningen bedömdes medföra att skatten vid pump inte skulle höjas utöver vad som följer av indexeringen med konsumentprisindex (Budgetpropositionen för 2020 avsnitt 12.4, prop. 2019/20:24, bet. 2019/20:SkU15, rskr. 2019/20:92).

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). Regeringen lämnade ett förslag med denna innebörd i proposition 2021/22:84 Sänkt energiskatt på bensin och diesel. Skatteutskottet tillstyrkte lagändringarna och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (bet. 2021/22:SkU19, rskr. 2021/22:87).

Nytt system för skattelättnad för arbetsresor

Regeringen har till lagrådet remitterat ett förslag på ett nytt och enklare system för skattelättnad för arbetsresor. En regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral föreslås ersätta den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats. Att skattereduktionen är avståndsbaserad och färdmedelsneutral innebär att skattelättnaden utgår från avståndet mellan bostad och arbetsplats i stället för kostnaden för resan däremellan samt att skattelättnaden blir oberoende av vilket färdmedel som faktiskt har använts för arbetsresan. Den regionala differentiering av skattereduktionen som föreslås innebär dessutom att villkoren för att kunna få en skattelättnad knyts till var i landet den skattskyldige bor och arbetar. Det föreslagna systemet förväntas omfatta fler personer än nuvarande regelverk och leda till minskade utsläpp från arbetsresor. Lagrådsremissens förslag är att skattereduktion ska göras med 50 öre per kilometer för arbetsresor till den del resan överstiger en nedre avståndsgräns men inte en övre avståndsgräns. Den nedre avståndsgränsen föreslås vara högre för dem som bor och arbetar i vissa storstadskommuner i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län, medan den övre avståndsgränsen föreslås vara densamma i hela landet. Förslaget utgör en modell för ett nytt skatterättsligt regelverk. Lagändringarna föreslås i lagrådsremissen träda i kraft den 1 januari 2023.

Pausad BNP-indexering

Regeringen har vid två tillfällen lämnat förslag om att den årliga BNP-indexeringen inte ska tillämpas, senast i proposition 2020/21:196 Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel. Det innebär att energiskatten enbart ska räknas om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Som skäl till förslaget angav regeringen att reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten kommer att höjas till 2030 och att biodrivmedel till följd av högre produktionskostnader än så länge är dyrare än bensin och diesel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel bör därför BNP-indexeringen av bl.a. bensin och diesel pausas fram till kontrollstationen för reduktionsplikten 2022. Lagändringen gäller fr.o.m. den 1 november 2021 t.o.m. den 31 oktober 2022 (bet. 2020/21:SkU37, rskr. 2021/22:7).

Skatt på diesel som används i gruvfordon

Nedsättningen av energiskatt och koldioxidskatt för diesel som används i arbetsfordon vid tillverkningsprocessen i gruvindustriell verksamhet avskaffades den 1 augusti 2019 i syfte att minska utsläppen av koldioxid från gruvsektorn och bidra till en globalt hållbar utveckling samt för att bidra till en omställning till nettonollutsläpp till 2045 (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, yttr. 2018/19:SkU5y, rskr. 2018/19:288).

Yrkesmässig jord- och skogsbruksverksamhet

En nedsättning av koldioxidskatten på diesel i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter infördes 2005 i syfte att stärka jord- och skogsbrukets internationella konkurrenskraft (prop. 2004/05:1 Förslag till statsbudget för 2005, finansplan, skattefrågor och tilläggsbudget m.m., avsnitt 8.4.2, s. 216). Skattenedsättningens storlek har varierat under åren och är sedan den 1 januari 2020 1 930 kronor per kubikmeter (prop. 2018/19:94, bet. 2018/19:SkU22, rskr. 2018/19:249).

I syfte att kompensera jord- och skogsbruket för ökade kostnader på olika insatsvaror och värna konkurrenskraften remitterade Finansdepartementet den 14 februari 2022 ett förslag om att tillfälligt höja skattenedsättningen för diesel som används i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet (Fi2022/00535). Enligt förslaget utökas skattenedsättningen med 2 000 kronor per kubikmeter till en sammanlagd nedsättning av energi- och koldioxidskatt på 3 930 kronor per kubikmeter från den 1 juli 2022 t.o.m. den 30 juni 2023. Förslaget medför ändringar i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 och upphör att gälla vid utgången av juni 2023.

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 begärs ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för lägre skatt på

bensin och diesel. Motionärerna anför att skatten på bensin- och diesel behöver sänkas, särskilt mot bakgrund av att regeringen har höjt skatterna på drivmedel sedan 2014.

I motion 2021/22:1070 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås att bensinskatten sänks för att värna utveckling och möjlighet till företagande och boende över hela Sverige.

I motion 2021/22:1082 av Edward Riedl (M) föreslås att möjligheterna till sänkt bensin- och dieselskatt i Norrland ses över.

I motion 2021/22:1084 av Edward Riedl (M) föreslås att överindexeringen av bensin och diesel tas bort permanent.

I motion 2021/22:1132 av John Weinerhall (M) yrkande 2 föreslås att regeringen utreder förutsättningarna för sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket.

I motion 2021/22:1679 av John Weinerhall (M) föreslås att förutsättningarna för kraftigt sänkta skatter på bensin och diesel utreds.

I motion 2021/22:1934 av Sten Bergheden (M) föreslås att regeringen ser över möjligheten att sänka dieselskatten för svenska åkerier till samma nivå som i övriga EU-länder, eller till en ännu lägre nivå, för att stärka konkurrenskraften för den svenska åkerinäringen.

I motion 2021/22:1971 av Sten Bergheden (M) föreslås att regeringen ser över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten.

I motion 2021/22:1977 av Sten Bergheden (M) föreslås att indexuppräknningen av bensin- och dieselskatten avskaffas.

I motion 2021/22:2838 av Betty Malmberg (M) begärs ett tillkännagivande om att presumtiva produktionsskatter som föreslås för svenskt lantbruk måste föregås av samhällsekonomiska analyser som även beaktar frågor som rör livsmedelsförsörjning.

I motion 2021/22:3621 av Lars Beckman (M) begärs ett tillkännagivande om att Sverige bör verka för att skattehöjningarna på bensin inte fortsätter.

I kommittémotion 2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21 anför att det bör vara en strävan att skatten på bränsle sänks. Utan fungerande transporter kan företag inte leverera varor till sina kunder, inte ta emot komponenter från leverantörer och enbart rekrytera medarbetare och annan kompetens från den omedelbara närheten. Enligt motionärerna utgör därför regeringens signaler om införande av kilometerskatt och kraftigt försämrade reseavdrag ett exempel på landsbygdsfientliga förslag som ifall de realiseras kommer att slå hårt mot boende och företag i landsbygd.

I kommittémotion 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 17 föreslås att indexuppräknningarna av bränsleskatten avskaffas. I yrkande 21 föreslår motionärerna en översyn av bränsleskatterna i syfte att uppnå stärkt konkurrenskraft inom svenskt jord- och skogsbruk.

I kommittémotion 2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24 föreslås att skatten på diesel för jord- och skogsbruksändamål anpassas till dansk nivå. Motionärerna anför att svenska bönder konkurrerar på samma

européiska marknad som sina grannar i Danmark, och motionärerna anser att det är rimligt att skattenivån för olika insatsvaror är densamma.

I kommittémotion 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 begärs ett tillkännagivande om att Sverige bör vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten.

I kommittémotion 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 74 anförs att det vid översynen av energiskattedirektivet är angeläget att ändra så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll, i stället för volym.

I kommittémotion 2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 anförs att skatter och avgifter i transportsektorn behöver ses över i en bred översyn för att möjliggöra omställningen till hållbara transporter och möjligheten att leva och verka i hela landet. Utgångspunkter i denna översyn bör vara att skattesystemet differentieras efter klimatnytta och de olika geografiska förutsättningar som råder i Sverige.

I partimotion 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 29 begärs ett tillkännagivande om att koldioxidskatten ska ha en direkt koppling till koldioxidutsläppen och att den därför bl.a. ska minska i takt med reduktionsplikten. Motionärerna anförs att det i dag inte är möjligt för Sverige att både ha ett reduktionsplikssystem och justera koldioxidskatten så att den kopplar till de faktiska utsläppen eftersom EU inte tillåter de dubbla styrmedel det skulle innebära. Detta måste enligt motionärerna ändras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser fortfarande att skattereglerna så långt som möjligt bör utformas generellt för hela landet och inte användas för att utjämna regionala skillnader. Utskottet har flera gånger tidigare i olika sammanhang avstyrkt förslag om differentierad drivmedelsbeskattning och andra förslag om en regional differentiering av beskattningen av bilismen. Utskottet konstaterar samtidigt att regeringen har remitterat förslag på ett enklare och mer färdmedelsneutralt regelverk för arbetsresor. Utskottet avstyrker därför motionsförslaget om en regional differentiering av bensen- och dieselskatten.

För att öka den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna och för att stimulera till omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken och överflyttning till andra transportslag har riksdagen beslutat i enlighet med regeringens förslag om att den årliga omräkningen av skattesatserna på energiområdet med hänsyn till KPI-utvecklingen borde beakta BNP-utvecklingen. Riksdagen har också beslutat att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensen och diesel inte tillämpas för kalenderåret 2022, och att energiskatten enbart ska räknas om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Utskottet är inte berett att i övrigt ändra dessa regler och avstyrker därför motionsyrkandena om att indexuppräknings- eller

tillägget på 2 procentenheter ska slopas. Utskottet konstaterar att beskattningen av diesel och bensin är ett viktigt styrmedel i arbetet med att nå klimatmålen. Utskottet noterar samtidigt att regeringen har aviserat förslag på olika stödåtgärder för att motverka de prishöjningar på bensin och diesel som är en konsekvens av den pågående ryska invasionen av Ukraina.

Riksdagen har ställt sig bakom regeringens förslag till klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65, bet. 2019/20:MJU16, rskr. 2019/20:314). Enligt handlingsplanen är en verkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp en nödvändig förutsättning för att nå klimatmålen. Koldioxidskatten bidrar till en kostnadseffektiv minskning av utsläppen och bör även i fortsättningen utgöra en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke-handlande sektorn. Nivån på koldioxidskatten bör framöver anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen samt med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke handlande sektorn så att etappmålet till 2030 nås. Det behövs politik som bygger på långsiktiga spelregler som kan bidra till att minska utsläppen samtidigt som en god ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft bibehålls. Arbetet med att nå klimatmålen omfattar också jordbruket. Insatser bör också genomföras för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Regeringen tillsatte därför efter beslut i februari 2020 en särskild utredare som ska föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Syftet med utredningen är att ta fram förslag som bidrar till både målet om en konkurrenskraftig livsmedelskedja och klimatmålen och som förbättrar drivmedels- och livsmedelsberedskapen och vid behov föreslå kompensationsåtgärder för att stärka och öka konkurrenskraften inom det svenska jordbruket. Utredaren ska även överväga hur de föreslagna åtgärderna och styrmedlen kan utvärderas och hur utvärderingen kan gynnas exempelvis genom att de införs stegvis. Vid utformningen av förslagen måste EU:s statsstödsregler särskilt beaktas. Utredaren ska även utreda vilka konsekvenser förslagen kan få i förhållande till EU-rätten i övrigt. Utskottet anser att utredningens arbete inte ska föregripas.

Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu tillstyrka de olika förslagen om att sänka skatten på bensin eller diesel generellt eller i vissa branscher.

Utskottet noterar att det förslag till nytt energiskattedirektiv som kommissionen har presenterat breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och minskar antalet undantag. Strukturen för minimiskattenivåerna ändras genom att de baseras på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda. Mot denna bakgrund anser utskottet inte att det behövs ett tillkännagivande om att verka för ett nytt energiskattedirektiv som beskattar drivmedlens energiinnehåll i stället för som deras volym.

Utskottet avstyrker med det anförda de aktuella motionsyrkandena.

Beskattning av biodrivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om slopad skattebefrielse för höginblandade bibränslen, översyn av småskalig produktion av biodrivmedel, att verka i EU för att biobränslen som är baserade på foder- och livsmedelsgrödor ska vara skattebefriade och att verka för långsiktiga regler som tillåter skattenedsättning för grödbaserade biobränslen och andra hållbart producerade biobränslen. Utskottet hänvisar till pågående arbete.

Jämför reservation 15 (M), 16 (SD) och 17 (C).

Bakgrund

Grundregeln enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, och energiskattedirektivet (rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet) är att bränslen och el ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

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

Skatt på biobränslen ska tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Skattelättnader tillämpas dock för bränslen som framställts av biomassa. En skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel, dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa, under förutsättning att motorbränslet inte utgör bensin eller dieselbränsle. Vidare får avdrag göras för skatt på bränslen som har samma KN-nummer¹ som fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten.

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

Reduktionsplikt

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

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

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

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

Energimyndigheten har haft i uppdrag att lämna förslag på vilka reduktionsnivåer som ska gälla för åren efter 2020, liksom hur höginblandade biodrivmedel som hittills har varit skattebefriade ska hanteras framöver och redovisa potentiella flexibilitetsmekanismer i systemet. Myndigheten rapporterade uppdraget den 4 juni 2019. Frågan om kontrollstation för reduktionsplikten bereds inom Regeringskansliet. Vid kontrollstationen ska successivt ökade kvotnivåer skärpas för tiden efter 2020.

Utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensen- och dieseldrivna bilar

Regeringen beslutade i december 2019 att tillkalla en särskild utredare som ska lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensen- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106). Utredaren ska föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt, analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensen- och dieseldrivna bilar och analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensen- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

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

Utredningen som antog namnet Utfasningsutredningen slutförde uppdraget den 1 juni 2021 och överlämnade betänkandet I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48). Utfasningsutredningens huvudsakliga förslag och bedömningar är följande: Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Främst vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning arbetsmaskiner och inom flyg och sjöfart.

De för utfasningen mest centrala styrmedlen behöver enligt utredningen skärpas i närtid. Det handlar främst om att

- Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon.
- de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.
- reduktionspliktsystemet bör förändras genom att i) samma reduktionskrav ställs på diesel och bensin, ii) rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet och iii) en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen.
- förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas, i samspel med pågående utveckling inom EU.
- ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt.
- Sverige i stället bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilars koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035.
- det på nationell nivå föreslås ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av personbilar 2030. Med NUF menas fordon utan koldioxidutsläpp vid körning (från ”avgasröret”). EU-kraven kompletteras med fortsatt utveckling av de nationella styrmedlen.

Betänkandet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Motionerna

I motion 2021/22:962 av Denis Begic (S) föreslås att regeringen ser över möjligheterna att underlätta för småskalig produktion av biodrivmedel.

I kommittémotion 2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39 föreslås att regeringen verkar för långsiktiga regler som tillåter skattnedsättning för både grödbaserade biobränslen och andra generationens biobränslen som är hållbart producerade.

I motion 2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 2 föreslås att regeringen verkar i EU för att biobränslen som är baserade på foder- och livsmedelsgrödor ska vara skattebefriade.

I kommittémotion 2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 26 föreslås att skattelättnaderna för höginblandade biodrivmedel avskaffas.

I motion 2021/22:96 av Dennis Dioukarev (SD) anförs att höginblandade förnybara drivmedel bör omfattas av samma skatt som övriga drivmedel och de biodrivmedel som nyttjas för kollektivtrafikändamål måste klara en reduktion om minst 60 procent växthusgasutsläpp relativt deras fossila motsvarigheter.

I kommittémotion 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 71 föreslås att Sverige ska verka för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att en viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att förnybara bränslen ges fortsatt goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökande andel förnybara bränslen kan åstadkommas. Regeringen har låtit utreda förutsättningarna för att fossila drivmedel ska kunna fasas ut och betänkandet bereds för närvarande i Regeringskansliet. Utskottet anser inte att det finns skäl att föregripa det pågående arbetet. Utskottet avstyrker därför de aktuella motionsyrkandena.

Vägskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om utformningen av beskattningen av tunga fordon.

Jämför reservation 18 (SD), 19 (V) och 20 (KD).

Bakgrund

Eurovinjett

Eurovinjettdirektivet (1999/62/EG) är tillämpligt på fordonsskatter, vägavgifter och vägtullar som tas ut för tunga lastbilar, dvs. lastbilar som inklusive

släp har en högsta tillåten bruttovikt av mer än 12 ton. Syftet med direktivet är att avlägsna snedvridningar av konkurrensen mellan transportföretag i medlemsstaterna genom en harmonisering av avgiftssystemen för tunga lastbilar. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas. Enligt direktivet kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem.

Sverige är sedan den 1 januari 1998 tillsammans med ett antal andra EU-länder anslutet till Eurovinjettsamarbetet. Det innebär ett gemensamt uttag av tidsbaserade vägavgifter för tunga godstransporter med en totalvikt på minst 12 ton vid användandet av vissa vägar. Vägavgifterna som tas ut inom ramen för samarbetet har införts i Sverige genom lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Genom en ändring av Eurovinjettdirektivet (COM(2008) 436) har medlemsstaterna möjlighet att i vägtullar för tunga lastbilar integrera ett belopp som motsvarar kostnaderna för trafikrelaterade luftföroreningar och buller samt kostnaden för den trängsel som andra fordon utsätts för. Riksdagen har fattat beslut om att höja vägavgiften och anpassa differentieringen till nyare avgaskrav (prop. 2018/19:32, bet. 2018/19:SkU9, rskr. 2018/19:152). Ikraftträdandet delegerades till regeringen som beslutade att nya vägavgifter skulle gälla fr.o.m. den 1 juli 2019.

Vägslitageskatt

Regeringen tillsatte i april 2015 en utredning för att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas (dir. 2015:47). Regeringen anförde bl.a. att en avståndsbaserad skatt för tung trafik skulle kunna öka möjligheterna till kontroll av tunga vägtransporter och möjligheterna till styrning mot miljövänligare fordon samt bidra till att långväga godstransporter flyttas från lastbilar till tåg och sjöfart. Regeringen anförde vidare att det därför finns skäl att i högre grad internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomin genom att införa en avståndsbaserad skatt för tunga fordon som omfattar utländska och svenska lastbilsåkare som trafikerar de svenska vägarna.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 att ambitionen är att en vägslitageskatt ska införas. I februari 2017 lämnade Vägslitageskattekommittén sitt betänkande Vägskatt (SOU 2017:11). Regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2018 att den avsåg att arbeta vidare med ett förslag om en avläsningsbar och från ett regionalpolitiskt perspektiv differentierad vägslitageskatt och att återkomma till riksdagen före mandatperiodens slut. I mars 2018 presenterades promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik. I promemorian görs bedömningen att inriktningen bör ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Vägslitageskatten bör omfatta vägkategorierna Europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar. Dock bör de delar av detta vägnät som

har en alltför låg trafikintensitet när det gäller tung trafik undantas från beskattning. Vidare bör vissa tillägg till vägnätet göras för att undvika att den tunga trafiken annars leds om till vägar med sämre bärighet. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Skattepliktiga fordon bör vara tunga lastbilar över 3,5 ton. Skatten på fordonstyp bör differentieras utifrån fasta fordonsegenskaper som avspeglar vägsitage. Denna differentiering bör göras utifrån motorfordonets vikt och antal hjulaxlar samt med hänsyn till förekomsten av draganordning. Vidare bör differentiering göras utifrån fordonsegenskaper som avspeglar utsläpp. Promemorian bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Premie för miljölastbilar

Regeringen beslutade i augusti 2018 om tre uppdrag för att skapa effektivare och klimatsmartare godstransporter. Utredarna skulle svara på bl.a. om längre lastbilar bör tillåtas och hur man kan öka antalet tunga fordon som kan köras på fossilfria drivmedel. Dessutom skulle de se över hur intermodala gods-transporter med sjöfart och järnväg kan främjas. Trafikverket fick i uppdrag att analysera var och om längre lastbilar bör tillåtas på Sveriges vägar samt ta fram förslag på författningsändringar för att tillåta längre lastbilar. Syftet är att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Trafikanalys fick samtidigt i uppdrag att analysera om det finns behov av och i så fall ta fram förslag på styrmedel för att öka andelen tunga fordon med låga utsläpp av växthusgaser, som exempelvis etanollastbilar, biogaslastbilar och ellastbilar. Trafikanalys fick vidare i uppdrag att ta fram förslag på styrmedel som kan främja intermodala transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg. I uppdraget ingick bl.a. att analysera vilka styrmedel EU-regelverken tillåter och vilka styrmedel som används i andra länder för att öka incitamenten att välja transportupplägg med järnväg och sjöfart.

I Trafikanalys avrapportering av uppdraget i februari 2019 (rapport 2019:2 Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar) föreslogs en miljölastbilspremie som uppgår till 40 procent av merkostnaden för fordonet, jämfört med motsvarande diesellastbil, oavsett om det gäller el-, gas- eller etanollastbil. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå till 60 respektive 50 procent av merkostnaden, åtminstone i början.

Trafikanalys anför att en förändrad drivmedelsbeskattning inte är lämplig vid ett strikt fokus på just lastbilar, att en koldioxiddifferentierad kilometer-skatt tills vidare hindras av europeisk lagstiftning och att förhöjd skatt på lastbilar med sämre klimategenskaper inte bedöms vara möjligt att ha på marknadsmässig grund.

Den 13 augusti 2020 beslutade regeringen om en miljöpremie som ska främja introduktionen av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner. Beslutet bygger på ett modifierat underlag utifrån Trafikanalys förslag om miljölastbilspremie. Premien betalas ut vid inköpstillfället till de företag, kommuner

och regioner som köper in tunga lastbilar som drivs av el, gas eller bioetanol och större arbetsmaskiner som drivs på el. Förordningen trädde i kraft den 7 september 2020. Klimatpremien presenterades i regeringens budgetproposition för 2020, där 20 miljoner kronor tillfördes anslaget för klimatpremier till elbussar, miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner.

Motionerna

I motion 2021/22:1091 av Edward Riedl (M) anförs att regeringen bör se över möjligheten att sänka skattetrycket på transporter för att värna vår industris konkurrenskraft.

I motion 2021/22:2028 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) föreslås att regeringen gör en konsekvensanalys för rättvisa transportförhållanden över landet. Motionärerna anför att den rödgröna regeringen i dag straffbeskattar företag och företagare när de lägger skatt på biltransporter och inte gör det möjligt att transportera gods på järnväg.

I kommittémotion 2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4 anförs att skatt på avstånd bör motverkas. Motionärerna anför vidare att i ett till ytan stort land med långa avstånd och gles järnvägsinfrastruktur utgör vägtransporter med personbil, buss och lastbil alltså de enda realistiska transportmedlen för många av landets företag och invånare, varför dessa skatter upplevs som syftande till att begränsa glesbygdsbors frihet och möjlighet till ett aktivt liv.

I kommittémotion 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås att ett införande av en eventuell ekoskatt eller skatt på avstånd stoppas.

I kommittémotion 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 14 anförs att tillförlitliga och kostnadseffektiva transporter är nödvändiga för att stärka företagens konkurrenskraft och tillväxt i hela Sverige. Motionärerna anför vidare att en skatt på avstånd som hårt drabbar åkerierna för varje avverkad kilometer vore en dödsstöt för hela transportsektorn. I stället vill de se över transportbeskattningen i sin helhet.

I partimotion 2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16 samt i kommittémotion 2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 föreslås att regeringen skyndsamt återkommer med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 föreslås att regeringen vid införande av ett europeiskt utsläppshandelsystem för transporter prövar relevansen för befintliga skatter gentemot den sektorn.

I motion 2021/22:18 av Emma Beringer (MP) föreslås att regeringen utreder en avståndsbaserad skatt på lätt trafik.

Utskottets ställningstagande

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan som riksdagen har ställt sig bakom (prop. 2019/20:65, bet. 2019/20:MJU16, rskr. 2019/20:314) görs bedömningen att ytterligare åtgärder kommer att behövas för att utsläppen av växthusgaser från tung trafik ska minska i linje med etappmålet för inrikes transporter till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045. Sverige bör i den pågående förhandlingen om en ändring av Eurovinjettdirektivet fortsätta att stödja kommissionens ambition att utveckla principen om att förorenaren betalar 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 har utretts och bereds för närvarande i Regeringskansliet.

En övergång till elbussar är viktig bl.a. för att bidra till energieffektiva och klimatsmarta transporter samt skapa bättre innerstadsmiljöer. Utskottet noterar att regeringen har infört en klimatpremie i form av ett statligt stöd till vissa miljöfordon. Premien ska främja introduktionen av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner på marknaden och bidra till minskade växthusgasutsläpp. Samtidigt har regeringen förändrat det befintliga stödet till elbussar så att det blir alltmer lönsamt att köpa in elbussar och att efterfrågan på dessa ökar. För att öka styrmedlets effektivitet har ersättningen per elbuss sänkts till 10 procent av inköpspriset, från dagens 20 procent. På så sätt kan fler eldrivna lastbilar, arbetsmaskiner och bussar få stöd.

Utskottet har tidigare i betänkande 2021/22:SkU10 ansett att regeringens fortsatta överväganden om miljöstyrningen vid beskattningen av tunga transporter bör avvaktas. Utskottet gör ingen annan bedömning nu och ser inte skäl att rikta tillkännagivanden till regeringen om utformningen av beskattningen av tunga fordon.

Utskottet avstyrker samtliga motioner.

Fordonsskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att se över möjligheten att införa båtskatt, utreda eller förändra skatten för tung trafik, sänka skatten för tävlingsfordon, överse fordons- och vägskatter för att stärka konkurrenskraften samt ändra karenstiden för återbetalning av fordonsskatt.

Jämför reservation 21 (C).

Bakgrund

Fordonsskatt ska betalas enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar bl.a. utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. För äldre fordon ska dock fordonsskatt betalas bl.a. utifrån fordonets vikt. Utgångspunkten är att den sammanlagda fordonsskatten och drivmedelsskatten beloppsmässigt ska vara lika för ett specifikt fordon som körs en viss genomsnittlig sträcka, oavsett om fordonet drivs med bensin eller dieselbränsle. För att kompensera för att skatten på dieselbränsle är lägre än skatten på bensin, är fordonsskatten högre för de fordon som kan drivas med dieselbränsle.

Koldioxidskatten på drivmedel är det primära styrmedlet för att minska koldioxidutsläppen från fordon, eftersom den skatten har en direkt koppling till fordonets användning. Den koldioxidbaserade fordonsskatten används sedan 2006 som ett komplement och stimulerar till ägande av fordon med låga koldioxidutsläpp.

För fordon som beskattas inom det koldioxidbaserade systemet tas fordonsskatt ut med ett grundbelopp och i förekommande fall ett koldioxidbelopp per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För fordon som kan drivas med dieselbränsle ska summan av grundbeloppet och koldioxidbeloppet adderas med ett bränsletillägg och ett miljötillägg. Detta gäller för bilar med fordonsår efter 2018 som tagits i drift första gången den 1 juli eller senare. I övriga fall används en bränslefaktor i stället för ett bränsletillägg. Tilläggen höjer således fordonsskatten för dieseldrivna lätta fordon.

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

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

Utredning av att främja tunga fordon med låga utsläpp

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp skulle kunna främjas. I uppdraget har det ingått att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon, så att utsläppen av växthusgaser kan minska enligt klimatmålet för inrikes transporter. För att ställa om fordonsflottan av tunga fossildrivna fordon föreslår Trafikanalys i Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar (rapport 2019:2) att en ny miljölastbilspremie införs. Premien ska enligt förslaget lämnas till de som köper fabriksnya lastbilar med en totalvikt över 16 ton, förutsatt att fordonen drivs med el, gas eller etanol. Den föreslagna miljölastbilspremien uppgår till 40 procent av merkostnaden för fordonet, jämfört med motsvarande diesellastbil, oavsett om det gäller el-, gas- eller etanollastbil. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå till 60 respektive 50 procent av merkostnaden åtminstone i början.

Motionerna

I motion 2021/22:1269 av Abraham Alef (S) yrkande 1 föreslås att regeringen ser över möjligheten att införa en båtskatt.

I motion 2021/22:1074 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås att regeringen utreder möjligheten att ändra karenstiden från 15 dagar till 4 dagar för återbetalning av fordonsskatten för fordon i yrkestrafik (bussar, lastbilar och taxi) samt hyrbilsföretag och uthyrningsfordon på bensinstationer i vägtrafikskattelagen (2006:227).

I motion 2021/22:1370 av Sten Bergheden (M) föreslås en översyn av möjligheten att införa en skatt eller avgift på elcyklar respektive elsparkcyklar för den ökade samhällskostnaden och den ökande klimatpåverkan de orsakar.

I motion 2021/22:1974 av Sten Bergheden (M) föreslås en översyn i syfte att minska fordons- och vägskatterna för att stärka konkurrenskraften.

I motion 2021/22:1979 av Sten Bergheden (M) anförs att regeringen bör göra en översyn av fordonsskatterna i syfte att undersöka möjligheten för åkeriföretag, bussbolag och taxibilar att bara betala fordonsskatt för de dagar fordonet faktiskt har varit påställt och i trafik.

I motion 2021/22:363 av Thomas Morell m.fl. (SD) föreslås en utredning av möjligheten att kraftigt minska skatten på dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar för att snabbare nå klimatmålen.

I motion 2021/22:3008 av Runar Filper (SD) föreslås en utredning av möjligheten att slopa vägtrafikskatten för tävlingsfordon.

I kommittémotion 2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 föreslås en utredning av hur fordonsskatten för tunga fordon i likhet med fordonsskatten för personbilar kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet. Även i kommittémotion 2021/22:3684 av Richard Nordin m.fl. (C) yrkande 57 lämnas sådant förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att regeringen har infört en klimattipremie i form av ett statligt stöd till vissa miljöfordon. Premien ska främja introduktionen av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner på marknaden och bidra till minskade växthusgasutsläpp. Samtidigt har regeringen förändrat det befintliga stödet till elbussar så att det blir alltmer lönsamt att köpa in elbussar och att efterfrågan på dessa ökar. För att öka styrmedlets effektivitet har ersättningen per elbuss sänkts till 10 procent av inköpspriset, från dagens 20 procent. På så sätt kan fler eldrivna lastbilar, arbetsmaskiner och bussar få stöd.

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

Utskottet är inte heller berett att föreslå ändringar av bestämmelserna om fordonsskatt för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar, att se över möjligheten till en båtskatt eller andra förändringar av fordons- och vägskatter.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

Bonus malus-system

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 22 (M), 23 (SD), 24 (C) och 25 (KD).

Bakgrund

I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsbeskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer och äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt. Vissa nyare fordon inom den koldioxidbaserade systemet omfattas därutöver av det s.k. bonus malus-systemet, där bonus ges vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd skatt under tre år. Grundläggande utgångspunkter för den koldioxidbaserade fordonsskatten är att den tas ut med en fiskal del i form av ett grundbelopp och en miljöstyrande del som beror av fordonets koldioxidutsläpp. Därutöver har dieselfordon högre fordonsskatt än bensinfordon, för att kompensera för den lägre energiskatten per energiinnehåll på diesel jämfört med bensin. Dieselfordon får även ett s.k. miljötillägg, som är avsett att beakta dieselfordonens högre utsläpp av bl.a. kväveoxider och partiklar. Bonus malus-

systemet syftar till att öka andelen miljöanpassade fordon i nybilsförsäljningen, varför styrningen inom detta system ligger i relativt nära anslutning till köptillfället (bonus i samband med inköpstillfället och en malus som tas ut under tre år).

Bestämmelser om bonus har införts genom förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordonsskatten. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon tas ett förhöjt koldioxidbelopp ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången (2 kap. 9 a § första stycket vägtrafikskattelagen (2006:227), VSL).

Ursprungligen var reglerna utformade enligt följande. Koldioxidbeloppet var summan av 82 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp t.o.m. 140 gram och 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 140 gram (2 kap. 9 a § andra stycket VSL). År fyra och därefter var koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram, precis som för den övriga fordonsflottan som omfattas av den koldioxidbaserade fordonsskatten. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut, vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp på 11 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram (2 kap. 9 § andra stycket och 9 a § tredje stycket VSL).

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

Givet den osäkerhet som finns kring effekterna av EU:s nya körcykel WLTP anser regeringen att den gamla körcykeln NEDC bör ligga till grund för fordonsbeskattningen inom bonus malus-systemet under en övergångsperiod. Den 1 januari 2020 skedde en övergång till WLTP. Då fanns möjlighet att justera nivåerna så att minst samma miljöstyrning upprätthålls.

När det gäller frågan om en utvärdering av bonus malus-systemet finns det enligt regeringen uppenbara svårigheter att prognostisera hur mycket det föreslagna systemet stimulerar till köp av mer miljöanpassade fordon och hur det sedan påverkar koldioxidutsläppen från transportsektorn i sin helhet.

För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart styrmedel, som på sikt är offentligfinansIELLT neutralt, gjorde regeringen bedömningen att en utvärdering bör genomföras i ett tidigt skede efter att bonus malus-systemet har trätt i kraft.

Budgetpropositionen för 2020

Utsläppsgränsen för klimatbonusbilar höjdes från 60 gram till 70 gram den 1 januari 2020 som en följd av övergången till WLTP (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:FiU1, yttr. 2019/20SkU1y, rskr. 2019/20:59). Anslaget för klimatbonusbilar höjdes med 100 miljoner kronor för 2019 och med 130 miljoner för 2020 (budgetpropositionen för 2020 och höständringsbudgeten för 2019).

Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus malus-systemet

Miljöstyrningen i bonus malus-systemet förstärktes fr.o.m. den 1 april 2021 (prop. 2020/21:68, bet. 2020/21:SkU16 (res. M, SD), rskr. 2020/21:206). För bensin- och dieseldrivna lätta fordon är koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp t.o.m. 130 gram
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram.

Regeringen har lämnat förslag på ytterligare skärpt miljöstyrning (prop. 2021/22:91). Enligt förslaget ska gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänkas från 130 till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1 föreslås att bonus malus-systemet avskaffas i sin nuvarande form. Motionärerna anför att kostnaden för hushållen är stor och att nyttan för miljön är ytterst begränsad, och när bonus malus-systemet är avskaffat bör en bonus till nollutsläppsbilar införas. I yrkande 4 anför motionärerna att de gränsdragningsproblem för beskattning av fordon såsom husbilar som har uppkommit som en följd av bonus malus och beräkningsmodeller för skatteuttag bör korrigeras för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan.

I motionerna 2021/22:3311 av Sofia Westergren m.fl. (M) respektive 2021/22:3566 av Lars Beckman m.fl. (M) föreslås att möjligheterna att ersätta

bonus malus-systemet med en mer balanserad, konkurrenskraftig och rättvis fordonsbeskattning utreds.

I kommittémotion 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48–50 föreslås att hela bonus malus-systemet omarbetas för att nå verkliga miljömål samt att systemet för lätta lastbilar och för husbilar ses över.

I kommittémotion 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 16 föreslås att bonus malus-systemet avskaffas.

I motion 2021/22:617 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) föreslås att regeringen framarbetar ett förslag till en ny, förenklad och lättförståelig beräkningsmodell för fordon i kategorin personbil klass II.

I kommittémotion 3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 26 föreslås att regeringen överväger ett system där fordonens verkliga utsläpp utifrån ett livscykelperspektiv beräknas. Motionärerna anför att en viktig princip bakom bonus malus är att rikta skatter mot utsläppen och inte bilisten, inte att beskatta avstånd. Motionärerna vill förbättra och förstärka nuvarande system och anser att det exempelvis är rimligt att även etanolbilar får en bonus och att man kan stärka förutsättningarna för fler att köra på el eller förnybara drivmedel.

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 föreslås att regeringen utreder en ny fordonsbeskattning som utgår från fordonets bränsle och ålder samt trängsel och ersätter befintlig bonus malus-beskattning samt bränsle- och fordonsbeskattning. I yrkande 9 anför motionärerna att husbilar och lätta lastbilar under det befintliga systemet för bonus malus bör betecknas som en egen skattekategori i stället för att jämföras med personbilars miljöprestanda. Även i kommittémotion 2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18 föreslås att bonus malus-systemet överges till förmån för en ny bränsle- och fordonsbeskattning som väger in fordonets bränsle och ålder samt trängsel.

Utskottets ställningstagande

För att nå målen att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 och att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, behöver omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta påskyndas. Såväl regeringen som utskottet anser att reduktionsplikten och koldioxidskatten är centrala styrmedel för att nå dessa mål. Bonus malus-systemet är ett komplement till dessa och syftar till att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen. En grundläggande princip i bonus malus-systemet är att intäkterna ska täcka kostnaderna. Att systemet är självfinansierat, och därigenom inte belastar de offentliga finanserna, är en viktig utgångspunkt. Ett underskott i systemet innebär en nettosubventionering av nybilsköp. Andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen ökar just nu snabbt, vilket är positivt för omställningen av fordonsflottan men också en indikation på att den tekniska utvecklingen går framåt och att laddbara fordon blir mer

konkurrenskraftiga. Av dessa skäl behöver bonus malus-systemet kontinuerligt anpassas i takt med den tekniska utvecklingen.

Systemet med bonus malus har granskats av Riksrevisionen. I samband med beredningen av Riksrevisionens rapport har riksdagen på miljö- och jordbruksutskottets förslag riktat tillkännagivande till regeringen att den bör vidta åtgärder för att komma till rätta med exporten av miljöbilar, samtidigt som åtgärderna inte bör minska efterfrågan på miljöbilar. Utskottet vill i detta sammanhang understryka vikten av att regeringens eventuella förslag till kommande åtgärder är förenliga med EU-rätten, bidrar till ökad nationell klimatmåluppfyllelse och inte leder till oproportionerlig administration.

Utskottet ser mot bakgrund av det anförda inte något skäl att ompröva bonus malus-systemet eller att förordna tillkännagivanden om en översyn eller utvärdering av systemet. De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att delegera beslut om trängselskatt, om möjligheten att hämta och lämna vid Ropsten i Stockholm, om att undanta elbilar från trängselskatt, om att pausa trängselskatterna vid pandemier och om att höja trängselskatterna.

Jämför reservation 26 (SD), 27 (V) och 28 (MP).

Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i bilagor till lagen. Bilagorna omfattar för närvarande Stockholms och Göteborgs kommuner. I Göteborgs kommun tillämpas bestämmelserna sedan den 1 januari 2013. Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm den 1 augusti 2007. I proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm anges att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

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

2009 och som dessförinnan var införda i vägtrafikregistret gällde undantaget fram till den 1 augusti 2012.

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

Sedan den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt. Samtidigt infördes regler om att personer som innehar ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan befrias från skatteplikt för en viss bil samt regler om användningsförbud för en bil där trängselskatt eller tilläggsavgift inte har betalats inom föreskriven tid om beloppet uppgår till minst 5 000 kronor och sex månader har gått sedan beloppet senast skulle ha betalats.

Riksdagen har fattat beslut om förändringar av trängselskatten i Stockholms innerstad och på Essingeleden som trädde i kraft den 1 januari 2020. Ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen införs, klockan 6.00–6.29, skattebeloppen för vissa tidsperioder höjs, trängselskatten differentieras på hög- och lågsäsong och det införs höjda skattebelopp för högsäsong. Högsäsongen är perioden den 1 mars–dagen före midsommarafton och den 15 augusti–30 november. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil ska kunna uppgå till högst 135 kronor under högsäsong. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader (prop. 2017/18:74, bet. 2017/18:SkU13).

Tilläggsavgift

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

Bestämmelserna om tilläggsavgift har ändrats några gånger:

- Fram till den 1 augusti 2008 skulle trängselskatten betalas per dygn och utan anmaning.
- Under försöksperioden den 3 januari–31 juli 2006 togs tilläggsavgiften ut med 500 kronor per kalenderdygn.
- Mellan den 1 augusti 2007 och den 1 juli 2008 var tilläggsavgiften 200 kronor per kalenderdygn, dock högst 2 000 kronor per bil och kalendermånad.
- Fram till den 1 juli 2008 påfördes en expeditionsavgift om 70 kronor i samband med påminnelse vid utebliven betalning av trängselskatten. Om trängselskatten ändå inte betalades påfördes tilläggsavgiften.

Expeditionsavgiften infördes för att kostnaden för att skicka en uppmaning om att betala inte skulle bäras av systemet utan av den som inte betalat skatten i tid. I och med att systemet med månatliga faktureringar infördes, med en underrättelse om vilket belopp som ska betalas, ansågs det inte längre finnas något behov av en påminnelse innan tilläggsavgiften om 500 kronor per månad påfördes. Expeditionsavgiften togs därför bort (prop. 2007/08:52 s. 19 f.).

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

Regional beslutanderätt

Sedan den 1 januari 2011 kan riksdagen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. 2011 års vägtullsutredning har bl.a. analyserat förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen har också tagit ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten och till vilket organ delegationen bör ges.

Norra länken

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

Motionerna

I motion 2021/22:1984 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M) anfördes att trängselskatterna för vägfordonen bör ta en paus helt under pandemier och detta bör förberedas för att snabbt kunna vara på plats när Sverige nästa gång drabbas av pandemier.

I motion 2021/22:2419 av Ida Drougge (M) föreslås att reglerna om trängselskatt för boende i Ropsten och på Lidingö ses över och ändras. Även motion 2021/22:785 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) innehåller ett sådant förslag.

I kommittémotion 3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 19 anförs att höjda trängselskatter har begränsad effekt på trängseln eftersom de som verkligen behöver sitt fordon och ser det som enda alternativet kommer att köra oavsett trängselskatt eller inte. Trängselskatten bör därför enligt motionärerna fasas ut.

I motion 2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås att elbilar undantas skyldigheten att betala trängselavgifter.

I motion 2021/22:695 av Michael Rubbestad (SD) föreslås att avgiftssystemet för trängselskatt revideras så att i de fall flera passager sker inom en fastställd tidsram ska det endast avgiftsbeläggas som en passage.

I motion 2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 16 föreslås att beslutsmakt och förvaltande av trängselskatter regionaliseras.

I partimotion 2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 10 begärs ett tillkännagivande om att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

I kommittémotion 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 27 föreslås att trängselskatterna utvecklas och höjs.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare konstaterat, senast i betänkande 2020/21:SkU20, att trängselskatten med dagens utformning leder till mindre trängsel och därmed också förbättrar framkomligheten i tätort samt ger en renare stadsmiljö.

Sedan den 1 januari 2011 kan riksdagen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. 2011 års vägtullsutredning har bl.a. analyserat förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen har också tagit ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten och till vilket organ delegationen bör ges.

Utskottet anser inte att frågan om regional beslutanderätt om trängselskatt behöver utredas och avstyrker motionsförslagen med denna innebörd.

Miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte, dvs. att leda till minskad trängsel. Utskottet anser att fordonsskatten och drivmedelsskatten är lämpligare styrmedel än trängselskatten för att gynna miljöbilar.

Utskottet är inte berett att ta ställning för ett undantag som gör det möjligt för trafikanter att köra in i och ut från trängselskattezonerna i Stockholm utan att betala trängselskatt. Utskottet noterar att i regeringens förslag till statens budget för 2021 aviserades en tillfällig skattereduktion för arbetsinkomster för att hantera ökade arbetskostnader till följd av pandemin, vilket i viss mån täcker kostnaderna för trängselskatt.

I fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm när Norra länken i olika delar färdigställs konstaterade utskottet att regeringens förslag har föregåtts av ingående analyser av olika tänkbara scenarier i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm (bet. 2016/17:SkU24). Utskottet utgår från att regeringen noga följer hur trafikmönstren i Stockholm utvecklas och överväger om ändringar behöver genomföras. Utskottet anser därför inte att riksdagen behöver tillkännage för regeringen att trängselskattens utformning när det gäller Lidingö och Ropsten behöver ses över och ändras.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

Kemikalieskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avstyrker motionsförslag om att utreda eller utvärdera kemikalieskatten.

Jämför reservation 29 (M), 30 (SD), 31 (V) och 32 (KD).

Bakgrund

Bakgrund

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik infördes den 1 april 2017. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö, med särskilt fokus på barn och unga. Regeringen uttalade vidare att kemiska ämnen i varor i dag är betydligt sämre reglerade än ämnena i sig eller deras användning i kemiska produkter. Allmänna övergripande regelverk som produktsäkerhetslagen går i första hand att tillämpa på akuta hälsorisker, men inte på effekter som orsakas av exponering för ett stort antal varor under en längre tidsperiod. Dagens förbud och begränsningar kommer inte åt många av de risker som är förenade med farliga kemikalier i konsumentvaror och regeringen ansåg därför att det fanns ett kvarvarande behov av ytterligare styrning. Särskilt saknas styrmedel som kan styra bort hela grupper av farliga ämnen med liknande kemisk struktur från marknaden utan att varje enskilt ämne behöver utredas i detalj.

Kemikalieskatteutredningen fick i uppdrag att analysera behovet av nya ekonomiska styrmedel på kemikalieområdet och, om behov av sådana styrmedel bedömdes finnas, föreslå vilken typ av ekonomiskt styrmedel som har bäst förutsättningar att vara verkningsfullt och kostnadseffektivt. Huvudmotivet för dessa ekonomiska styrmedel skulle enligt utredningens kommittédirektiv vara att minska förekomsten av eller risken för exponering och spridning av miljö- och hälsofarliga ämnen från olika varugrupper. Kemikalieskatteutredningen redovisade sitt uppdrag den 30 mars 2015 i betänkandet Kemikalieskatt – Skatt på vissa konsumentvaror som innehåller

kemikalier (SOU 2015:30). Utredningen valde att ta fram förslag som minskar förekomsten av farliga ämnen i människors hemmiljö. Detta motiverades i betänkandet med att studier har visat att vanliga källor till farliga ämnen i människors hemmiljö är flamskyddsmedel i elektronik, t.ex. i tv-apparater, datorer och telefoner.

Skatten på viss elektronik har enligt utredningen utformats så att varor som ofta används i hemmiljö och därmed orsakar risk för att vissa farliga ämnen tillförs människors hemmiljö ska beskattas. De varor som omfattas av skatteplikt definieras med hjälp av tulltaxans indelning i KN-nummer. Exempel på varor som omfattas är spisar, mikrovågsugnar, kylskåp, frysskåp, diskmaskiner, tvättmaskiner, torktumlare, datorer, bärbara datorer, läsplattor, dammsugare, mobiltelefoner, vanliga telefoner, trådlösa telefoner, routrar, trådlösa nätverk, cd-spelare, dvd-spelare, radioapparater, tv-apparater, tv-dioder, dataskärmar samt spelkonsoler.

För att öka kemikalieskattens styreffekt och ytterligare driva utvecklingen mot en giftfri hemmiljö höjdes skatten den 1 augusti 2019, och den uppgår numera till 11 kronor per kilo för vitvaror och 160 kronor per kilo för övrig elektronik. Det maximala skattebeloppet uppgår till 440 kronor per vara. Skattskyldig är den som yrkesmässigt tillverkar, för in, tar emot eller importerar de aktuella varorna. Försäljning från utländska säljare till svenska konsumenter beskattas inte och för varor som innehåller mindre hälsofarliga kemikalier finns möjlighet att göra avdrag med 50 eller 90 procent av skatten. (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, ytr. 2018/19:SkU5y).

Skatten är enligt utredningen utformad på så sätt att samtliga elektronikvaror inom vissa avgränsade grupper blir skattepliktiga och den skattskyldige ges möjlighet till skatteavdrag om han eller hon kan visa att vissa ämnen inte förekommer i varan. Eftersom all elektronik innehåller mer eller mindre farliga kemikalier är det inte möjligt att göra avdrag för hela skatten.

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

Utvärdering av kemikalieskatten

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

Lagen om kemikalieskatt är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst. Kemikalieområdet är emellertid ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Regeringen gjorde i budgetpropositionen för 2017 bedömningen att skatten och dess utformning bör ses

över och uppdateras med jämna mellanrum. Utskottet anser att det är angeläget att regeringen följer utvecklingen på området och att det görs en utvärdering av samhällsekonomiska och andra effekter av kemikalieskatten.

Utskottet föreslår därför med bifall till motionsyrkandena om en utvärdering av de samhällsekonomiska effekterna av kemikalieskatten att riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att genomföra en utvärdering av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

Regeringen gav den 28 november 2019 Skatteverket och Kemikalieinspektionen i uppdrag att utvärdera kemikalieskattens effekter. Uppdraget redovisades den 1 oktober 2020. Utvärderingen visar att varken företagets vinster eller sysselsättning har påverkats av skatten. Det indikerar att kostnaden för skatten har lagts på konsumenterna i form av högre pris på elektronikvarorna som de köper. Enligt rapporten bedöms skatten inte vara kostnadseffektivt utformad, bl.a. eftersom det är varans vikt och inte de kemiska ämnena som beskattas. Vidare upplevs den administrativa bördan runt kemikalieskatten av många företag som betungande. Dels hanteras administrativa rutiner för skatten i manuella processer, dels är det tidskrävande och kostsamt att få fram information om varans kemiska innehåll.

Den 17 maj 2021 redovisades den andra och sista delen av utvärderingen. I denna fanns myndigheternas förslag till ändringar av skatten. Utvärderingen föreslog följande åtgärder:

- Begreppet ”föreningar” ersätts med ”flamskyddsmedel”. Det skulle innebära att ett ämne enbart påverkar rätten till skatteavdrag om det används som flamskyddsmedel i varan, men inte om det har tillförts med något annat syfte.
- Definitionen av ”reaktivt tillsatt” ändras så att den blir mer lik den vedertagna kemiska definitionen.
- Den högsta avdragsnivån höjs från 90 till 95 procent. Det skulle öka incitamenten för substitution och skattens legitimitet.
- Avdragssystemet görs om. Den nuvarande indelningen i grupper tas bort och ersätts med två bilagor som uttömmande anger vilka individuella flamskyddsmedel som hindrar avdrag.

Utvärderingen rekommenderade även att det skulle utredas om skattens tillämpningsområde skulle utvidgas till fler varor.

Promemoria om en enklare och tydligare kemikalieskatt

Finansdepartementet remitterade den 8 februari 2022 ett förslag på flera förenklingar av skatt på kemikalier i viss elektronik (Fi2022/0478). Avdragssystemet förenklas så att rätten till avdrag enbart påverkas av om varan innehåller brom, klor eller fosfor. Om ett ämne är additivt eller reaktivt tillsatt påverkar inte avdragsrätten. Varor som inte innehåller brom eller klor medges avdrag med 50 procent. Varor som dessutom inte innehåller fosfor medges avdrag med 95 procent. Skatt ska betalas med 11 kronor per kilo av den skattepliktiga varans nettovikt för vitvaror och med 154 kronor per kilo för

övrig elektronik. Skatt ska inte betalas med högre belopp än 470 kronor per skattepliktig vara. Remissvaren ska ha kommit in till Finansdepartementet senast den 19 april 2022.

BNP-indexering av skatten på kemikalier

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget för 2022, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.13 och 11.14) bedömde regeringen att skatten på kemikalier i viss elektronik och på avfallsförbränning, utöver den årliga omräkningen med hänsyn till förändringen i konsumentprisindex (KPI), även bör räknas om med beaktande av utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) genom ett tillägg med två procentenheter till förändringen i KPI. Ändringarna föreslås träda i kraft den 22 november 2022.

Regeringen remitterade den 24 mars 2022 ett förslag till lagrådet. Ändringarna föreslås träda i kraft den 22 november 2022.

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14 begärs ett tillkännagivande om att regeringen bör agera för att ta bort kemikalieskatten på begagnad elektronik. Samma eller liknande förslag återfinns i kommittémotion 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 10, motionerna 2021/22:2824 av Betty Malmberg (M) yrkande 2 och 2021/22:1365 av Sten Bergheden (M) samt kommittémotionerna 2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 8 2021/22:2501 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 9 och 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 22.

I partimotion 2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28 anförs att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag som undantar företag vars huvudsakliga verksamhet är återanvändning från kemikalieskatt på elektroniska produkter.

I kommittémotion 2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 28 föreslås att möjligheten utreds att presumera skattefrihet från kemikalieskatt för varor som återbrukas.

I motionerna 2021/22:1982 av Sten Bergheden (M) och 2021/22:3171 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD) föreslås att kemikalieskatten utvärderas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att en av prioriteringarna i miljöpolitiken bör vara att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö. Mot denna bakgrund ställde sig utskottet bakom regeringens förslag till kemikalieskatt när det lämnades (prop. 2016/17:1, bet. 2016/17:FiU1, rskr. 2016/17:49). Utskottet har vid flera tillfällen avstyrkt

motionsförslag om att avskaffa kemikalieskatten, senast i betänkande 2020/21:SkU21. Utskottet är fortsatt inte berett att tillstyrka förslag om att tillkännage för regeringen att kemikalieskatten ska avskaffas.

Lagen om kemikalieskatt är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst. Kemikalieområdet är emellertid ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Regeringen gjorde i budgetpropositionen för 2017 bedömningen att skatten och dess utformning borde ses över och uppdateras med jämna mellanrum. Även utskottet anser att det är angeläget att regeringen följer utvecklingen på området och att det görs en utvärdering av kemikalieskatten. Riksdagen riktade därför våren 2018 på utskottets förslag ett tillkännagivande till regeringen om behovet av att utvärdera samhällsekonomiska och andra effekter av kemikalieskatten, varpå regeringen i november 2019 gav ett sådant uppdrag till Skatteverket och Kemikalieinspektionen. Myndigheterna lämnade sin rapport till regeringen den 1 oktober 2020. Utskottet noterar att myndigheterna uttalar kritik mot bl.a. kemikalieskattens kostnadseffektivitet samt den administrativa börda som följer av hanteringen av skatten. Regeringen har remitterat förslag på förenklingar av kemikalieskatten och utskottet anser inte att detta arbete ska föregripas. Således anser utskottet inte att riksdagen behöver rikta något tillkännagivande till regeringen om kemikalieskattens utformning.

Utskottet noterar att skatten på kemikalier i viss elektronik är utformad så att återanvändning av elektronikprodukter som redan finns i Sverige normalt inte beskattas. Varor som tidigare har importerats till Sverige och efter användning säljs igen som begagnade varor beskattas normalt inte. Utskottet anser inte att det nu behöver tillkännage för regeringen att den bör utreda undantag för begagnade elektronikprodukter inom kemikalieskatten.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionerna.

Skatt på alkohol och tobak

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om sänkt skatt för mikrobryggerier, en fördjupad kartläggning av den illegala införseln av alkohol, att i övrigt utvärdera eller sänka skatten på alkohol samt att införa en samlad riskreduktionskategori i skatten för tobaksprodukter.

Jämför reservation 33 (M), 34 (SD) och 35 (C).

Bakgrund

Skatt på alkohol

Beskattningsreglerna för alkoholvaror är EU-harmoniserade, och de gemensamma reglerna finns i direktiv 2008/118/EG, det s.k. punktskattedirektivet.

Punktskattedirektivet ligger till grund för beskattningsförfarandet i lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Enligt direktiven 92/84/EEG om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker och 92/83/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker gäller bl.a. följande skattesatser inom EU. Minimiskattesatsen på öl är 1,87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. För att en dryck ska betraktas som öl ska alkoholhalten överstiga 0,5 volymprocent. Medlemsländerna får tillämpa reducerade skattesatser för öl som har en alkoholhalt om högst 2,8 volymprocent. Medlemsstaterna får också tillämpa nedsatt skattesats för öl som är bryggt av små bryggerier med en begränsad produktion. Lagen (1994:1564) om alkoholskatt, förkortad LAS, omfattar skatt på öl, vin och andra jästa drycker, mellanklassprodukter samt etylalkohol som tillverkas här i landet, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importeras från ett tredjeland. Punktskatten på öl, vin, andra jästa drycker än vin och öl samt mellanklassprodukter höjdes den 1 januari 2017 med 4 procent och på sprit med 1 procent.

Monitorundersökningarna

Vid förändringar i skatten på alkohol tas hänsyn till eventuella effekter på konsumtionen av s.k. oregistrerad alkohol. Monitorundersökningarna har som huvudsyfte att ge underlag för att beräkna den totala mängd alkohol som konsumeras i landet. Detta görs genom att den alkoholkonsumtion som registrerats i Sverige (genom försäljning på Systembolaget och restauranger samt av folköl från livsmedelshandlare) kompletteras med uppgifter om alkohol från oregistrerade anskaffningskällor. Monitormätningarna genomförs sedan 2013 av Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). Den senaste undersökningen gäller 2020.

Höjd skatt på alkohol fr.o.m. den 1 januari 2023

Finansdepartementet har tagit fram en promemoria med förslag på höjd skatt på alkohol och tobak (Fi2022/00247). I promemorian föreslås att skatten på öl, vin, andra jästa drycker än vin eller öl samt mellanklassprodukter höjs med 5 procent fr.o.m. den 1 januari 2023 och med ytterligare 7,6 procent fr.o.m. den 1 januari 2024. Skatten på etylalkohol (sprit) höjs med 1 procent fr.o.m. den 1 januari 2023 och med ytterligare 1 procent fr.o.m. den 1 januari 2024.

Ny lag om alkoholskatt

Den 19 december 2019 antog Europeiska unionens råd det nya direktivet, rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler om punktskatt, nedan kallat nya punktskattedirektivet. De övergripande bestämmelserna om förfarandet vid beskattning av alkoholvaror är överförda i stort sett oförändrade från punktskattedirektivet till nya punktskattedirektivet. Regeringen har i propositionen Nytt punktskattedirektiv och vissa andra ändringar föreslagit att nya punktskattedirektivet genomförs genom

införandet av bl.a. en ny lag om alkoholskatt (prop. 2021/22:61). Den nya lagen föreslås i huvudsak träda i kraft den 13 februari 2023. Genom den nya lagen upphävs LAS från det datumet. Skatteutskottet tillstyrkte förslaget, och riksdagen beslutade den 23 februari 2022 i enlighet med utskottets förslag (bet. 2021/22:SkU9, rskr. 2021/22:161).

Skatt på tobak

Tobaksskatt ska betalas för tobaksvaror som tillverkas i Sverige, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importerar från ett land utanför EU.

Generella bestämmelser om förfarandet vid hantering och flyttning av punktskattepliktiga varor, bl.a. vissa tobaksvaror, finns i rådets direktiv 2008/118/EG av den 16 december 2008 om allmänna regler för punktskatt och om upphävande av direktiv 92/12/EEG, nedan kallat punktskattedirektivet. Direktivet innehåller ett system för att flytta varor obeskattat mellan medlemsstaterna och reglerar bl.a. när och i vilken medlemsstat som beskattning ska ske.

Utöver punktskattedirektivet regleras beskattning inom EU av vissa tobaksvaror även av bestämmelserna i rådets direktiv 2011/64/EU av den 21 juni 2011 om strukturen och skattesatserna för punktskatten på tobaksvaror (det s.k. tobaksskattedirektivet). Genom direktivet är beskattningen av cigaretter, cigarrer, cigariller och rökto bak harmoniserad inom EU. Direktivet reglerar skattestrukturer, minimiskattesatser och definitioner av de skattepliktiga tobaksvarorna. Bestämmelserna i tobaksskattedirektivet är genomförda i svensk rätt genom lagen (1994:1563) om tobaksskatt, förkortad LTS, och förordningen (2010:177) om tobaksskatt.

I enlighet med direktivet är skatten uppbyggd på delvis olika sätt för skilda slag av tobaksvaror. För cigaretter består skatten dels av en i lagen fastslagen skatt per cigarett, dels av en procentsats av detaljhandelspriset. För cigarrer och cigariller består skatten av ett belopp per styck och för rökto bak består skatten av ett belopp per kilo.

Utöver de tobaksvaror för vilka skatten är harmoniserad har Sverige även nationella skatter på snus, tuggto bak och övrig to bak enligt LTS samt på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter enligt lagen (2018:696) om skatt på vissa nikotinhaltiga produkter. Skatten för snus, tuggto bak, övrig to bak och andra nikotinhaltiga produkter tas ut med ett belopp per kilo av varan. Skatt för e-vätskor tas ut med ett belopp per liter vätska.

Skatten för cigaretter, cigarrer, cigariller, rökto bak, snus, tuggto bak och övrig to bak räknas enligt 42 § LTS om varje år utifrån förändringen i konsumentprisindex (KPI), s.k. indexering. Syftet är att realvärdessäkra skattesatserna. De skattebelopp som anges i lagen multipliceras med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2020. När det gäller skatt på cigaretter ska omräkningen endast avse

styckeskatten. Beloppen avrundas till hela kronor och ören. De omräknade beloppen anges varje år i en förordning.

För 2022 gäller följande skatter på tobaksvaror, e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter i Sverige:

1. Skatt på cigaretter tas ut med 1 krona och 64 öre per styck och 1 procent av detaljhandelspriset.
2. Skatt på cigarrer och cigariller tas ut med 1 krona och 44 öre per styck.
3. Skatt på röktokek tas ut med 1 997 kronor per kilo.
4. Skatt på snus tas ut med 468 kronor 30 per kilo.
5. Skatt på tuggtokek tas ut med 517 kronor per kilo.
6. Skatt på övrig tokek tas ut med 1 997 kronor per kilo.
7. Skatt på e-vätskor tas ut med 4 000 kronor per liter för högkoncentrerade e-vätskor och med 2 000 kronor per liter för övriga e-vätskor.
8. Skatt på andra nikotinhaltiga produkter tas ut med 200 kronor per kilo.

Höjd skatt på tokek fr.o.m. den 1 januari 2023

Finansdepartementet har tagit fram en promemoria med förslag på höjd skatt på alkohol och tokek (Fi2022/00247). I promemorian föreslås att skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktokek, snus, tuggtokek och övrig tokek höjs med 3 procent utöver omräkningen med hänsyn till förändringen i konsumentprisindex (KPI) fr.o.m. den 1 januari 2023, och med ytterligare 1 procent utöver omräkningen fr.o.m. den 1 januari 2024. Vidare föreslås att skatten på e-vätskor och övriga nikotinhaltiga produkter höjs med 1 procent fr.o.m. den 1 januari 2024. I promemorian föreslås också att skatten på öl, vin, andra jästa drycker än vin eller öl samt mellanklassprodukter höjs med 5 procent fr.o.m. den 1 januari 2023 och med ytterligare 7,6 procent fr.o.m. den 1 januari 2024. Vidare föreslås att skatten på etylalkohol (sprit) höjs med 1 procent fr.o.m. den 1 januari 2023 och med ytterligare 1 procent fr.o.m. den 1 januari 2024. De skattebelopp som föreslås i promemorian för cigaretter, cigarrer, cigariller, röktokek, snus, tuggtokek och övrig tokek har beräknats med hjälp av prognoser över den framtida utvecklingen av KPI och kan komma att justeras utifrån nya prognoser för KPI-utvecklingen.

Ny lag om tokeksskatt

Regeringen har i propositionen Nytt punktskattedirektiv och vissa andra ändringar föreslagit att nya punktskattedirektivet genomförs genom införandet av bl.a. en ny lag om tokeksskatt (prop. 2021/22:61). Den nya lagen om tokeksskatt föreslås i huvudsak träda i kraft den 13 februari 2023. Genom den nya lagen upphävs LTS från det datumet. Bestämmelserna om skattebelopp och omräkning av skatt i den nya lagen om tokeksskatt har utformats på sådant sätt att någon ändring i sak av skattebeloppens storlek inte sker vid ikraftträdandet. Skatteutskottet tillstyrkte förslaget och riksdagen beslutade

den 23 februari 2022 i enlighet med utskottets förslag (bet. 2021/22:SkU9, rskr. 2021/22:161).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3636 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4 föreslås att regeringen tillsätter en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer.

I motion 2021/22:1935 av Sten Bergheden (M) föreslås att regeringen ser över skatten på öl för de små bryggerierna.

I motion 2021/22:2165 av Pål Jonsson (M) anförs att en översyn behövs för att särskilja skattesatserna mellan mikrobryggerier och storskaligt producerat öl.

I motion 2021/22:3612 av Lars Beckman (M) anförs att alkoholskatten och mervärdesskatten bör sänkas på alkoholhaltiga drycker producerade av - bryggerier. Motionären anför att om alkoholskatten och mervärdesskatten sänktes för de mindre bryggerierna skulle priset kunna sänkas till konsument på de produkter som tillverkas nära konsumenten, vilket vore en önskvärd utveckling.

Enligt kommittémotion 2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12 bör det utredas vilka konsekvenser en differentierad alkoholskatt får för småskalig alkoholproduktion.

I motion 2021/22:3515 av Anders Åkesson och Per Åsling (båda C) föreslås att regeringen ser över möjligheterna till förändrad beskattning av mikrobryggerier.

I motion 2021/22:1677 av John Weinerhall (M) anförs att regeringen bör verka för att en samlad riskreduktionskategori införs i punktskattelagstiftningen för tobaksprodukter. Motionären anför att ett viktigt steg som tyvärr hittills har underskattats i det strategiska arbetet mot ett Sverige där färre människor drabbas av tobaksrelaterade sjukdomar är att främja riskreducerande produkter. Det är stor skillnad i hälsopåverkan mellan tobaksprodukter som förbränns och inhaleras jämfört med exempelvis snus och produkter som hettas upp eller förångas.

Utskottets ställningstagande

Beskattningen av alkohol innebär en avvägning mellan behovet av att minimera alkoholens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Utskottet utgår från att regeringen följer hur alkoholkonsumtionen förändras i samband med att alkoholskatterna höjs och beaktar de beteendeffekter som skatteförändringarna kan ge upphov till. Monitorundersökningarna ger i det sammanhanget ett underlag för att bedöma den totala mängd alkohol som konsumeras.

Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa differentierade alkoholskatter, t.ex. nedsatta

skattesatser för öl bryggt av oberoende små bryggerier. Utskottet har tidigare avstyrkt förslag om att regeringen bör utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för småbryggerier, senast i betänkande 2020/21:SkU20. Utskottet vidhåller att det för närvarande inte finns skäl att överväga en nedsättning av alkoholskatterna och hänvisar till folkhälsan och den därmed restriktiva alkoholpolitiken.

Utskottet sympatiserar i och för sig med tanken på att stimulera användare att gå över till mindre hälsovådliga tobaksprodukter, men ställer sig för närvarande tveksamt till ett system där skatten är beroende av tobaksprodukternas relativa skadlighet.

Mot denna bakgrund avstyrks motionerna.

Flygets beskattning

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 36 (M), 37 (SD), 38 (L) och 39 (MP) samt motivreservation 40 (V).

Bakgrund

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

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

Sverige och EU har, inom ramen för ICAO, verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand (prop. 2008/09:162).

ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxid-neutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia). Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp

klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet inleddes 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från att delta.

Det är energiskattedirektivet (2003/96/EG) som lägger fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjlig för nationell luftfart samt för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om de har ingått ett bilateralt avtal om detta. Flygbränsle för kommersiellt ändamål är i dag undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning. Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle som används för privat ändamål (bet. 2007/08:SkU28, rskr. 2007/08:164).

En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Flyget omfattas av utsläppshandeln sedan 2012. På sikt ska EU:s system för handel med utsläppsrätter även omfatta andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Kommissionen har aviserat åtgärder för att i ett första skede reglera utsläppen från kväveoxider. En punktskatt på flygresor infördes den 1 april 2018. Skatten har utformats som en skatt på kommersiella flygresor som ska betalas för passagerare som reser från en flygplats i Sverige i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skatt ska inte betalas för barn under två år eller för passagerare som på grund av teknisk störning, väderförhållanden eller någon annan oförutsedd händelse inte har nått destinationsflygplatsen och som medföljer vid förnyad avgång, flygande personal som är i tjänst under flygningen samt transit- och transferpassagerare. Det flygföretag som utför flygningen ska vara skattskyldigt. Skyldighet att betala skatt ska inträda när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten ska tas ut med olika nivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger helt inom Europa, helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från Arlanda flygplats eller i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från Arlanda flygplats. Vidare ska det göras en årlig omräkning av skattesatserna för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår grundad på faktiska förändringar i konsumentprisindex.

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

Klimatpolitisk handlingsplan

Regeringen anförde bl.a. följande i sin klimatpolitiska handlingsplan (prop. 2019/20:65). Regeringen gör bedömningen att flygets stora klimatpåverkan

bör minska och att Sverige bör ta en ledande internationell roll i fortsättningen, 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 en ändring av de policyer som är anknutna till Chicagokonventionen och som anger att flygbränsle inte ska beskattas. 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 flygskatt. Vidare gör regeringen bedömningen att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle bör införas för flyget och att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle bör ges ekonomiska incitament. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens proposition (bet. 2019/20:MJU16, rskr. 2019/20:314).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31 föreslås att Sverige tar en aktiv roll för att EU gemensamt ska driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen i syfte att sluta en överenskommelse om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp från flygbränsle.

I kommittémotionerna 2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 12 föreslår motionärerna att regeringen intensifierar arbetet inom EU för att hitta en modell för beskattning av fossilt flygbränsle. I yrkande 13 anförs att Sverige i internationella sammanhang ska verka för en beskattning av fossila flygbränslen. Motionärerna anför att det mest effektiva vore att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet, som till skillnad från den svenska flygskatten ska baseras på utsläppen som trafiken ger upphov till och inte resorna i sig. I yrkande 14 begär motionärerna ett tillkännagivande om att flygskatten ska avskaffas.

Även i kommittémotionerna 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3, 2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 15 samt i motionerna 2021/22:855 av Edward Riedl (M) och 2021/22:1983 av Sten Bergheden (M) begärs ett tillkännagivande om att flygskatten ska avskaffas.

I partimotion 2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 31 begärs ett tillkännagivande om att regeringen ska verka för att flygningar inom EU ska beskattas.

I kommittémotion 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29 föreslås att regeringen ges i uppdrag att driva på i frågan om en miljö-differentierad flygbränsleskatt inom EU:s energiskattedirektiv för att uppnå ökad konkurrensneutralitet.

I kommittémotion 2021/22:3996 av Joar Forsell m.fl. (L) yrkande 2 föreslås att det införs en europeisk skatt på koldioxid och en europeisk flygskatt. Det

är enligt motionärerna orimligt att flygets bränsle inte beskattas på samma sätt som bränslen för andra fordonsslag.

I kommittémotion 2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 28 anförs att regeringen i Sverige och inom EU bör verka för att flyget ska betala för sin klimatpåverkan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att regeringens arbete – som riksdagen har ställt sig bakom – är inriktat på att minska flygets klimatpåverkan. Utskottet anser att flygets stora klimatpåverkan bör minska och att Sverige bör ta en ledande internationell roll i fortsättningen, 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 en ändring av de policyer som är anknutna till Chicago-konventionen och som anger att flygbränsle inte ska beskattas. 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. I den klimatpolitiska handlingsplanen gör regeringen bedömningen att krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle bör införas för flyget och att en hög inblandning av hållbart förnybart bränsle bör ges ekonomiska incitament, och utskottet delar den bedömningen. Utskottet anser att flyget i större utsträckning ska bära sina egna klimatkostnader och att det är nödvändigt att alla länder får tillgång till ytterligare styrmedel för att uppnå detta. Sverige ska ta ledningen för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i dag sätter stopp för en skatt på flygbränsle som kan ersätta dagens skatt på flygresor.

Utskottet ser mot den angivna bakgrunden inte någon anledning att rikta tillkännagivanden till regeringen om inriktningen av arbetet med att minska flygets klimatpåverkan eller om att flygskatten ska avskaffas. Utskottet avstyrker de aktuella motionsförslagen.

Skatt på avfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att utvärdera, differentiera, minska eller avskaffa skatten på förbränning av avfall respektive skatten på avfall.

Jämför reservation 41 (M), 42 (SD), 43 (C), 44 (KD) och 45 (L).

Bakgrund

Skatt på avfall

Enligt avfallsdirektivet (2008/98/EG) ska alla medlemsländer ha ett avfallsförebyggande program. Det ska innehålla mål och åtgärder för att minska avfallens miljöpåverkan och mängden avfall och farliga ämnen i material och produkter. Målen och åtgärderna ska följas upp för att se hur bra det går att uppfylla och genomföra dem. Prioriterade avfallsområden är textilavfall, matsvinn, elektronik och bygg- och rivningsavfall.

Lagen (1999:673) om skatt på avfall infördes den 1 januari 2000. Skatt ska betalas med 500 kronor per ton avfall som förs in till en avfallsanläggning där avfall till en mängd av mer än 50 ton per år slutligt förvaras eller förvaras under längre tid än tre år. Skattskyldig är den som bedriver verksamhet på anläggningen. Avfallsskatt ska inte betalas om avfallet är avsett att inom anläggningen komposteras, rötas, förbrännas eller användas för tillverkning av fast lagringsbart bränsle. Avdrag på skatten får göras för avfall som har förts ut från anläggningen.

Deponiskatten är avsedd att ge en miljöstyrande effekt som skapar ett tryck på att återvinna avfall. Skatten ska ge en minskning av sådant avfall som i nuläget inte kan återvinnas och därför deponeras. Minskningen ska nås genom att utvecklingen av olika former av avfallsbehandling genom bearbetning och val av råmaterial m.m. uppmuntras.

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

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

Riksdagen beslutade på regeringens förslag att skatt som har betalats för att förvara eller deponera avfall på en anläggning som inte längre är skattepliktig ska återbetalas under vissa villkor, om avfallet förs bort från anläggningen, och de nya reglerna började gälla den 1 januari 2021 (prop. 2019/20:124, bet. 2019/20:SkU25, rskr. 2019/20:357). Befrielsen från avfallsskatt togs bort för returfiberavfall och avsvärningsslam från uppberedning av returpapper samt för kolavfall, stoft och slam från rening av rökgaser när aluminium framställs. Undantaget från att betala avfallsskatt som gäller för anläggningar som används för deponering av t.ex. jord, grus, skiffer och kalksten ska också gälla för sand. Gränsvärdet för hur mycket av det radioaktiva ämnet cesium-137 som får finnas i bibränsleaska som befrias från avfallsskatt höjdes från 5 kilobecquerel till 10 kilobecquerel per kilo.

Skatt på förbränning av avfall

Skatt på avfallsförbränning tas ut med 125 kronor per ton avfall. Under 2020 är dock skattesatsen 75 kronor per ton avfall, och under 2021 är skattesatsen 100 kronor per ton avfall. Skattesatsen omräknas med konsumentprisindex. Avdrag får göras för avfall som förs ut från en förbränningsanläggning. Undantag från skatteplikten införs för bibränsle, farligt avfall, animaliska biprodukter samt viss produktion av material som innehåller avfallet eller dess restprodukter. De nya reglerna trädde i kraft den 1 april 2020 (prop. 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.13, prop. 2019/20:32, bet. 2019/20:SkU12, rskr. 2019/20:91).

I Skatteverkets regleringsbrev för 2020 gavs myndigheten i uppdrag att utvärdera effekterna av skatten på avfallsförbränning. Uppdraget redovisades till regeringen den 1 oktober 2021.

Skatteverkets analys inkluderar skattens effekter på materialåtervinning, avfallsflöden, import och export av avfall, investeringar i produktionskapacitet i avfallsförbränningssektorn, fjärrvärmens och företagens konkurrensförutsättningar, el- och värmeförsörjningen samt omställningen till en cirkulär ekonomi och effekterna på utsläpp av växthusgaser. Skatteverket noterar bl.a. att det har inneburit flera utmaningar att utvärdera en skatt ett år efter införandet, t.ex. för att det inte har funnits någon statistik att tillgå för att möjliggöra statistiska analyser av skattens effekter. Flera av frågeställningarna går enligt myndigheten heller inte att utvärdera på ett tillfredsställande sätt efter så kort tid eftersom effekterna väntas uppstå först på längre sikt. Men en av Skatteverkets slutsatser är att skattens effekt på materialåtervinningen har varit försumbar på kort sikt och att skattens effekt troligen är relativt liten även på längre sikt. Detta innebär att skatten inte på ett verkningsfullt och kostnads-effektivt sätt styr mot en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering. Myndigheten noterar att detta även var slutsatsen i den utredning som föranledde skatten (SOU 2017:83).

Utredning om undantag från avfallsskatt och avfallsförbränningskatt

Regeringen beslutade den 4 februari att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om det är lämpligt att införa ytterligare undantag från avfallsskatten och avfallsförbränningskatten (dir. 2021:5). Utredaren ska bl.a.

- ta ställning till om det finns behov av att införa ytterligare undantag i avfallsförbränningskatten för att främja syftet med skatten
- lämna ett författningsförslag som undantar visst sekundäravfall från avfallsförbränningskatten
- ta ställning till om det finns behov av att genomföra ändringar i avfallsskattelagen för att främja giftfria kretslopp och återvinning av material och resurser genom ett undantag för visst sekundäravfall
- ta ställning till hur eventuella undantag förhåller sig till EU-rätten, med utgångspunkt i att ett undantag inte ska stå i strid med EU-rätten, speciellt inte reglerna om statsstöd
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Uppdraget redovisades den 8 mars 2022 i betänkandet SOU 2022:9 Avfallsbeskattning – En fråga om undantag? Betänkandet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

BNP-indexering av skatten på avfallsförbränning

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget för 2022, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.13 och 11.14) bedömde regeringen att skatten på kemikalier i viss elektronik och på avfallsförbränning, utöver den årliga omräkningen med hänsyn till förändringen i konsumentprisindex (KPI), även bör räknas om med beaktande av utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) genom ett tillägg med 2 procentenheter till förändringen i KPI. Ändringarna föreslås träda i kraft den 22 november 2022.

Regeringen remitterade den 24 mars 2022 förslag till lagrådet. Ändringarna föreslås träda i kraft den 22 november 2022.

Motionerna

I partimotion 2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 28 vill motionärerna att dubbelbeskattningen av deponier tas bort för att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier, och för att göra detta måste enligt motionärerna både deponiskatten och avfallsförbränningskatten ses över.

I kommittémotion 2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43 föreslås att regeringen analyserar den återinförda avfallsförbränningskatten ur ett miljö- och samhällsekonomiskt perspektiv.

I kommittémotion 2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 8 och 9 begärs ett tillkännagivande om att avskaffa skatten på avfallsförbränning samt se över dagens utformning av avfallsskatten.

Även i kommittémotion 2021/22:3688 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 29, motion 2021/22:3348 av Sten Bergheden (M) samt kommittémotionerna 3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 23 och 2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 33 begärs ett tillkännagivande om att avfallsförbränningsskatten ska avskaffas.

I kommittémotion 2021/22:3691 av Lars Hjärmered m.fl. (M) yrkande 7 begärs ett tillkännagivande om att dubbelbeskattningen av deponier för gruvnäringen bör tas bort. Motionärerna anför att så som dagens deponiskatt är utformad drabbas dessa restprodukter – som nu saknar värde – på nytt av beskattning efter utvinningen. Det innebär enligt motionärerna att det ofta är billigare att utvinna nya råvaror ur naturen än att återvinna dem från avfallsflöden.

I motion 2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 8 anförs att den lokala kraftvärmens konkurrenskraft måste stärkas genom differentierad avfallsförbränningsskatt.

I kommittémotion 2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 56 begärs ett tillkännagivande om att regeringen bör säkerställa att avfallsskattens framtida utformning baseras på miljöstyrande principer samt att den främjar materialåtervinning snarare än deponering.

I kommittémotion 2020/21:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 26 anförs att avfallsförbränningsskatten måste sänkas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen har låtit utreda avfallsskatten och avfallsförbränningsskatten och att utredningens betänkande för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser inte att denna beredning ska föregripas.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet samtliga motioner.

Skatt på bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att avskaffa eller differentiera skatten på bekämpningsmedel utifrån hälso- och miljörisker.

Jämför reservation 46 (SD), 47 (V) och 48 (MP).

Bakgrund

Enligt lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel ska skatt betalas med 34 kronor för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet. Syftet med skatten på bekämpningsmedel är att av hälso- och miljöskäl minska användningen av sådana medel. Skatten betalas när bekämpningsmedel omsätts eller tas i anspråk inom landet. Med bekämpningsmedel avses ämnen

eller beredningar som är avsedda att användas till skydd mot egendomsskador eller olägenheter för människors hälsa, förorsakad av växter, djur, bakterier eller virus. Skattskyldig är den som inom landet yrkesmässigt tillverkar bekämpningsmedel eller från ett annat land för in eller tar emot bekämpningsmedel för yrkesmässig återförsäljning eller för egen yrkesmässig användning inom landet. När skatten på bekämpningsmedel infördes 1984 var skattesatsen 4 kronor. Den nuvarande nivån på 34 kronor infördes den 1 januari 2015.

EU har moderniserat den europeiska lagstiftningen om kemikalier och infört ett integrerat system för registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach). Bestämmelserna finns i rådets förordning (EG) nr 1907/2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach) och inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet. Syftet med systemet är att förbättra skyddet av människors hälsa och miljön, samtidigt som den europeiska kemiska industrins konkurrenskraft bibehålls och dess innovationsförmåga stärks. Dessutom har en europeisk kemikaliemyndighet (Echa) inrättats för att ta hand om den löpande förvaltningen av de krav som Reach medför. Reach ålägger företag som tillverkar och importerar kemikalier att bedöma riskerna i samband med användning av dessa ämnen och att vidta nödvändiga åtgärder för att hantera de risker som identifierats. Skyldigheten att bevisa att de kemikalier som tillverkas eller saluförs är säkra övergår från de offentliga myndigheterna till industrin.

Svensk kemikalielagstiftning finns i miljöbalken, regeringens förordningar och Kemikalieinspektionens föreskrifter. Genom proposition 2007/08:80 Miljöbalken och EG-förordningen om kemikalierregistrering anpassades de svenska bestämmelserna till Reach.

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

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

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 15 föreslås att punktskatten på bekämpningsmedel avskaffas.

I partimotion 2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 45 anförs att regeringen bör återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker.

I kommittémotion 2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 41 anförs att Sverige, likt Norge och Danmark, bör införa en bekämpningsmedelsskatt som är differentierad utifrån farlighet och att en sådan skatt bör styra både mot minskad användning och mot att bättre preparat används.

Utskottets ställningstagande

Frågan om skatt på bekämpningsmedel har utretts och bereds för närvarande i Regeringskansliet. Utskottet anser inte att riksdagen bör föregripa denna beredning och avstyrker motionerna.

Skatt på plastbärkassar m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att utreda eller avskaffa skatten på plastbärkassar och skatten på engångsartiklar.

Jämför reservation 49 (SD) och 50 (C).

Bakgrund

Skatt på plastbärkassar

I november 2019 lämnade regeringen förslag på en punktskatt på plastbärkassar som är avsedda för konsumenter inom handeln för att de ska kunna packa eller bära varor. Riksdagen beslutade den 29 januari 2020 i enlighet med regeringens förslag (prop. 2019/20:47, bet. 2019/20:SkU13, rskr. 2019/20:150).

Skatten omfattar inte plastbärkassar som är avsedda för varaktigt bruk. Skatten tas ut med 3 kronor per plastbärkasse. För plastbärkassar med en vägg tjocklek som understiger 15 mikrometer och en volym som inte överstiger 7 liter ska skatten dock tas ut med 30 öre per plastbärkasse. Skattskyldig är den som tillverkar skattepliktiga varor, den som för in eller tar emot sådana varor från ett annat EU-land och den som importerar sådana varor. Från skattskyldighet undantas införsel, mottagande och import av maximalt 40 stycken plastbärkassar per tillfälle. Därutöver undantas en fysisk persons tillverkning, införsel, mottagande och import av skattepliktiga varor som är avsedda för den fysiska personens eller dennes familjs personliga bruk. Vidare

infördes ett system med godkända lagerhållare som får uppskjuten beskattning i likhet med annan punktskattelagstiftning. Skatteverket är beskattningsmyndighet förutom vid import från tredjeländer då Tullverket är beskattningsmyndighet. Förutom en ny lag om skatt på plastbärkassar föreslog regeringen även vissa följdändringar i andra lagar.

Förslagen i de delar som rörde registrering som godkänd lagerhållare trädde i kraft den 1 mars 2020. Förslagen i övriga delar trädde i kraft den 1 maj 2020.

Skatt på engångsartiklar

Regeringen beslutade den 12 september 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag på hur en skatt för att minska negativa miljöeffekter av engångsartiklar kan utformas (dir. 2019:55). Utredningen presenterade i augusti 2020 sitt förslag i betänkandet Skatt på engångsartiklar (SOU 2020:48). Enligt förslaget ska engångsartiklar med plastinnehåll enligt vissa kriterier beskattas med 5 kronor per mugg, och 7 kronor per livsmedelsbehållare. Utredningen föreslog att lagen om skatt på engångsartiklar skulle träda i kraft den 1 september 2021. Betänkandet har remitterats och bereds i Regeringskansliet.

Naturvårdsverket ska följa förbrukningen av plastbärkassar och engångsartiklar

Enligt 28 § förordningen (2021:996) ska den som i en yrkesmässig verksamhet tillhandahåller plastbärkassar till konsumenter informera om

1. plastbärkassars miljöpåverkan och fördelarna med en minskad förbrukning av plastbärkassar
2. åtgärder som kan vidtas av konsumenten för att minska förbrukningen.

Informationsskyldigheten gäller inte plastbärkassar

1. som tillhandahålls på distans, eller
2. vars vägg är tunnare än 15 mikrometer och behövs av hygienskal eller tillhandahålls som primära förpackningar för livsmedel som säljs i lösvikt.

Informationen ska vara lättillgänglig, uppmuntra till ett ansvarsfullt konsumentbeteende och lämnas återkommande.

Enligt 30 § första stycket ska Naturvårdsverket, med utgångspunkt i de uppgifter som lämnas enligt 73 a § förordningen (2018:1462) om producentansvar för förpackningar, bevaka att förbrukningen av

1. plastbärkassar minskar och att förbrukningen av tunna plastbärkassar inte överskrider 90 kassar per person och år från den 31 december 2019 och 40 kassar per person och år från den 31 december 2025
2. muggar och matlådor som är engångsplastprodukter har minskat med 50 procent under kalenderåret 2026 jämfört med förbrukningen under kalenderåret 2022.

Enligt 30 § tredje stycket ska Naturvårdsverket lämna förslag till regeringen på ändamålsenliga åtgärder, om Naturvårdsverket bedömer att förbrukningen av plastbärkassar och muggar och matlådor som är engångsplastprodukter inte minskar eller att förbrukningen av tunna plastbärkassar kommer att överskrida de nivåer som anges i första stycket.

Motionerna

I motionerna 2021/22:861 och 2021/22:1099, båda av Magdalena Schröder (M), 2021/22:1854 av Sten Bergheden (M), 2021/22:2857 av Betty Malmberg och Marlène Lund Kopparklint (båda M) och 2021/22:3009 av Clara Aranda (SD) samt kommittémotion 2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 24 begärs ett tillkännagivande om att punktskatten på plastbärkassar ska avskaffas.

I motionerna 2021/22:1068 av Ann-Sofie Lifvenhage (M), 2021/22:1853 av Sten Bergheden (M), 2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 8 och 2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 42 föreslås att regeringen utvärderar miljönyttan samt effektiviteten med plastpåseskatten.

Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD) begär i motion 2021/22:338 ett tillkännagivande om att plastprodukter av återvunnen eller miljövänlig plast inte ska beskattas.

I kommittémotion 2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 9 föreslås ett tillkännagivande om att punktskatten på engångsartiklar inte bör införas.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har gjort bedömningen att Sverige inte kommer att klara de kvantitativa mål som följer av förpackningsdirektivet utan ytterligare styrmedel. Det lämpligaste styrmedlet i syfte att minska förbrukningen av plastbärkassar är enligt regeringen en punktskatt och utskottet delar fortfarande regeringens bedömning.

Utskottet konstaterar att en förutsättning för att en bärkasse ska vara skattepliktig är att den i mer än försumbar omfattning består av plast. Det saknar betydelse för frågan om skatteplikt om påsen är gjord av förnybar plastråvara. Detta beror framför allt på att förnybar plast och s.k. industriellt nedbrytbar plast har samma negativa miljöpåverkan som fossil plast vid nedskräpning i naturen, i synnerhet genom spridning av mikroplaster.

Utskottet noterar att den som yrkesmässigt tillverkar eller för in plastbärkassar till Sverige varje år ska rapportera in till Naturvårdsverket och myndigheten redovisar årligen utifrån detta hur förbrukningen av plastbärkassar utvecklar sig.

Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att tillstyrka förslag om att utvärdera eller slopa skatten på plastbärkassar. Utskottet anser inte heller att

det behöver tillkännage för regeringen att punktskatten på engångsartiklar inte bör införas. Samtliga motioner i detta avsnitt avstyrks.

Sockerskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en skatt på socker.
Jämför reservation 51 (C).

Motionerna

I ett flertal motioner föreslås att det utreds hur en skatt på socker i livsmedel kan införas. Sådana yrkanden återfinns i motionerna 2021/22:805 av Pia Nilsson (S), 2021/22:970 av Per-Arne Håkansson (S) yrkande 1, 2021/22:1051 av ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S), 2021/22:1277 av Mats Wiking m.fl. (S), 2021/22:3076 av Daniel Andersson (S), 2021/22:27 av Angelica Lundberg (SD), 2021/22:757 av Mikael Strandman (SD) samt kommittémotion 2021/22:3510 av Sofia Nilsson m.fl. (C) yrkande 15.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det från allmänna utgångspunkter är vanskligt att låta beskattning utgå från varors farlighet eller nyttighet. Erfarenheten visar att en sådan beskattning leder till svårigheter i tillämpningen och besvärliga gränsdragningsproblem. Det var också anledningen till att en rad punktskatter av förenklingsskäl upphävdes i samband med 1991 års skattereform. Utskottet har tidigare avstyrkt yrkanden om en punktskatt på bl.a. socker, senast i betänkande 2020/21:SkU20. Utskottet har inte ändrat inställning i frågan.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

Reklamskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår yrkanden om att utreda och avskaffa reklamskatten.

Bakgrund

Riksdagen tillkännagav den 10 april 2002 för regeringen att reklamskatten bör avvecklas och att frågan, med beaktande av de budgetpolitiska målen, bör prioriteras vid kommande budgetberedning (bet. 2001/02:SkU20, rskr. 2001/02:201). Därefter har ett flertal successiva steg vidtagits för att på sikt avskaffa reklamskatten.

Regeringen lämnade i oktober 2021 förslag på att reklamskatten – i enlighet med riksdagens tillkännagivande – avskaffas genom att lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam upphävs, tillsammans med vissa följdändringar (prop. 2021/22:20). Propositionen bereddes av finansutskottet samtidigt med beredningen av statens budget för 2022. Riksdagen ställde sig bakom förslaget, och lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2022 (bet. 2021/22:FiU1, rskr. 2021/22:46).

Motionerna

I motion 2021/22:529 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås att regeringen ser över regelverket för egen finansiering för föreningar, och motionären är bl.a. frågande till vad som händer om den lilla lokala föreningen får möjlighet att få sponsring av det större företaget på orten – ska då reklamskatt betalas?

I motion 2021/22:1073 av samma motionär föreslås att konsekvenserna av minskad reklamskatt utreds som en utökad möjlighet till stärkt intäktskälla för föreningslivet. Motionären anför bl.a. att även om lättnader har införts de senaste åren så ökar reklamskatten föreningarnas beroende av finansiering via skattemedel.

I motion 2021/22:2372 av Lars Püss (M) anføres att skatten på analog utomhusreklam bör avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Eftersom reklamskatten avskaffades den 1 januari 2022 får motionärernas yrkanden anses tillgodosedda, och de avstyrks.

Övriga punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att utreda eller förändra skatten på handelsgödsel och om att verka för att andra länder kan införa en skatt på antibiotika i djurhållning.

Jämför reservation 52 (SD) och 53 (MP).

Bakgrund

Skatt på gödselmedel

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

Skatten på gödselmedel slopades den 1 januari 2010 (bet. 2009/10:FiU1, bet. 2009/10:SkU21). Beskattningen av handelsgödselkväve bedömdes ha haft

liten påverkan på användningen inom jordbruket eftersom prisförändringar på gödselmedel påverkar användandet relativt lite. När lagen om skatt på gödselmedel upphörde innebar det att även skatten på kadmium i gödselmedlet slopades trots att det fanns en tydligare effekt av skatten för kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel än för kväveinnehållet.

Den dåvarande regeringen uttalade därför att man borde pröva alternativa styrmedel för att uppnå liknande effekter som den som kadmiumdelen av gödselmedelsskatten hade haft (prop. 2009/10:41 s. 186). Regeringen ansåg vidare att jordbruksnäringens omfattande arbete med att minska kadmiumhalterna i gödselmedel och livsmedel borde fortsätta även vid slopad skatt på kadmiuminnehållet i fosforgödselmedel.

Övergödningsutredningen (M 2018:02) överlämnade i januari 2020 betänkandet Stärkt lokalt åtgärdsarbete – att nå målet Ingen övergödning till regeringen (SOU 2020:10). Utredningen har bl.a. haft i uppdrag att lämna förslag till etappmål som bidrar till genomförandet av miljökvalitetsmålet Ingen övergödning och att föreslå nya eller förstärkta styrmedel som leder till ökad användning av lokalt anpassade, kostnadseffektiva åtgärder. Utredningen presenterar tre nya etappmål: om enskilda avlopp, om våtmarker och om effektivare gödselanvändning. Utredningens förslagna etappmål för effektivare gödselanvändning ska bidra till en effektivare användning av stallgödsel och en minskad användning av mineralgödsel. Etappmålet ska genomsyra myndigheters arbete med att meddela föreskrifter, vägledning och allmänna råd på området. Mineralgödselanvändningen ska minska och stallgödselanvändningen öka. Målet är en kretsloppsbasead gödselanvändning.

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

Antibiotika

Regeringen gav den 25 maj 2021 en särskild utredare uppdraget att beskriva och utvärdera Sveriges arbete med att få till stånd en mer ansvarsfull och minskad antibiotikaanvändning i djurhållningen globalt och vid behov föreslå åtgärder i syfte att effektivisera och utveckla arbetet. Utvärderingen ska omfatta Sveriges internationella arbete liksom sådana initiativ på nationell nivå som skulle kunna få effekt, direkt eller indirekt, på antibiotikaanvändningen i djurhållningen globalt. I uppdraget ingår också att analysera de samarbeten som svenska aktörer finns representerade i samt de strategier som Sverige har använt sig av för påverkansarbete. Utredaren ska lämna förslag på hur Sverige bättre kan agera internationellt. Utredaren ska inte lämna förslag på skatteområdet.

Utredaren ska bl.a.

- kartlägga svenska aktörers insatser för en ansvarsfull och minskad antibiotikaanvändning inom djurhållningen globalt
- analysera insatsernas effektivitet och bedöma vilka initiativ som kan få störst utväxling i förhållande till insatta medel och resurser
- lämna förslag till åtgärder som generellt skulle kunna effektivisera och utveckla Sveriges arbete ytterligare för en ansvarsfull och minskad antibiotikaanvändning inom djurhållningen globalt.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2022.

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 23 anför motionärerna att de motsätter sig att en skatt på handelsgödsel återinförs.

I kommittémotion 2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 50 anför motionärerna att ett återinförande av skatten på handelsgödsel bör utredas.

I kommittémotion 2021/22:4061 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 4 föreslås att regeringen säkrar att länder har möjlighet att införa en antibiotikaskatt på kött från djur som rutinmässigt behandlats med antibiotika. Motionärerna anför att missbruket av antibiotika kommer att fortsätta så länge det går att göra kortsiktiga vinster genom att rutinmässigt ge djur antibiotika. Därför måste ekonomiska styrmedel utformas på ett sätt som gynnar de djuruppfödare som satsar på förbättrade förhållanden för djuren, stärker deras hälsa och förebygger sjukdomar och skador och därmed minimerar antibiotikaanvändningen.

Utskottets ställningstagande

Regeringen bedömde i budgetpropositionen för 2020 att steg har tagits för att stärka arbetet med att nå miljökvalitetsmålet Ingen övergödning, samtidigt som nuvarande insatser inte är tillräckliga för att nå detta mål. Det går inte att se en tydlig riktning som visar om utvecklingen är positiv eller negativ. Utskottet delar denna bedömning. För närvarande bereds i Regeringskansliet den utredning som regeringen tillsatt för att bl.a. lämna förslag till etappmål som bidrar till genomförandet av miljökvalitetsmålet Ingen övergödning och att föreslå nya eller förstärkta styrmedel som leder till ökad användning av lokalt anpassade, kostnadseffektiva åtgärder. Utskottet anser inte att denna beredning ska föregripas och avstyrker motionerna 2021/22:4062 (MP) och 2021/22:2454 (SD).

Utskottet konstaterar att regeringen för närvarande utreder hur Sverige kan få till stånd en mer ansvarsfull och minskad antibiotikaanvändning i djurhållningen globalt. Mot denna bakgrund anser utskottet inte att Sverige behöver säkra andra länders möjlighet att införa en antibiotikaskatt och avstyrker motion 2021/22:4061 (MP) yrkande 4.

Reservationer

1. Energiskatt, punkt 1 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46,

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30 och

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 3–5,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 79 och

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27 och

avslår motionerna

2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),

2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 86, 92 och 93,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22.

Ställningstagande

Vi vill att Sverige ska ta initiativ till förhandlingar om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp inför klimatmötet i Glasgow och kommande klimat-toppmöten därefter. FN:s klimatpanel lyfter fram ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp som ett av de viktigaste verktygen för att minska utsläppen och nå målet i Parisavtalet. Beräkningar från Internationella energirådet (IEA) visar att ett pris på 1 krona per kilo koldioxid skulle räcka för att halvera utsläppen till 2050. Förslaget har också lyfts fram av en rad tunga svenska ekonomer och klimatforskare i en färsk rapport från SNS Konjunkturinstitutet. Trots detta har bara ett 30-tal länder och delstater infört någon typ av beskattning av koldioxidutsläpp. I de flesta länder är det fortfarande helt eller

nästan gratis att släppa ut koldioxid. Det är orimligt. Ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp skulle ändra på detta och vara ett steg på väg mot principen att den som orsakar skador i miljön och på klimatet ska betala fullt ut för dessa. Det minskar också risken för att utsläpp flyttas mellan länder. Svenska företag slipper konkurrera med företag som inte behöver betala för sin klimatpåverkan. Ett globalt minimipris på koldioxid skulle framför allt göra förbränningen av kol olönsam. Kolet står för nästan 30 procent av världens totala energitillförsel och enligt IEA förväntas kolförbrukningen öka med över 40 procent till 2040. Att få kolet att stanna i marken är en nyckel till att hejda klimatförändringarna. Inom EU har arbetet med att fasa ut kol redan börjat genom EU:s system för handel med utsläppsätter, EU ETS, som sätter ett pris på utsläpp. Priset har ökat de senaste åren och gjort det olönsamt att elda kol. Förra året minskade användningen av kol med nästan 20 procent i Europa. Det blir inte enkelt att enas om ett globalt pris på utsläpp. Men för att underlätta förhandlingarna måste viktiga principer respekteras: För det första måste den nationella suveräniteten värnas. Skatten ska tas in på nationell nivå och det ska inte finnas några krav på hur intäkterna ska användas. För det andra får skatten inte ersätta redan fungerande och ambitiösa system för prissättning av koldioxidutsläpp, såsom EU ETS eller nationella koldioxidskatter. I stället ska ett globalt minimipris komplettera dessa system. För Sverige skulle det alltså inte innebära någon förändring av koldioxidskatten, däremot skulle fler länder vara med och betala för sina utsläpp.

Det har inte tidigare gjorts några seriösa försök att komma överens om ett pris på utsläpp under FN:s klimatkonferenser. Vi menar att det är hög tid nu. Lika självklart som att klimatministrarna deltar på klimattoppmöten borde det vara att finansministrarna gör det.

Vi vill värna bioenergin på EU-nivå. EU-kommissionen har precis släppt förslag på ändringar av förnybarhetsdirektivet där man föreslår ändringar av hållbarhetskriterierna. Förslaget ser ut att kraftigt försämra förutsättningarna för att använda biomassa för energi. Sverige bör med kraft arbeta för bättre villkor för att möjliggöra fortsatt kraftvärmeproduktion i Sverige. Sverige bör begära energi- och koldioxidskattebefrielse för bioolja på EU-nivå, som man har gjort för biodrivmedel.

2. Energiskatt, punkt 1 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13 samt avslår motionerna
2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),
2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),
2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46,
2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,
2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 79, 86, 92 och 93,
2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30,
2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6,
2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 3–5,
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9,
2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22.

Ställningstagande

Sverige är ett nordligt beläget land med ett kallt klimat stora delar av året. Det innebär att vi är beroende av energi för uppvärmning. Svensk industri och energisektor behöver också villkor som är jämlika och gynnsamma. Därför förespråkar vi att energibesiktningen ses över ur ett internationellt perspektiv så att svensk industri kan ges optimala förutsättningar att verka på en konkurrensutsatt marknad. För att energimarknaden ska fungera behöver rättvisa villkor gälla. Det innebär att sådana inslag som särskilda skattereduktioner för vissa aktörer på energimarknaden, eller särskilda straffskatter för andra aktörer, skapar en särskild obalans och orättvisa villkor. Det innebär att vissa aktörer kan erbjuda andra prisnivåer och det sätter marknadsmekanismen ur spel. Sverigedemokraterna förespråkar därför en översyn över subventioner och reduktioner på energimarknaden för att skapa stabilitet, rättvisa och effektivitet.

Sverige står för endast drygt 1 promille av världens totala utsläpp av växthusgaser. Detta är i paritet med Sveriges andel av världens befolkning. Sveriges andel är ännu lägre om hänsyn tas till förändrad markanvändning. Därför är det inte rimligt att Sverige utan vidare ska ta på sig betydligt större utsläppsminskningar än andra länder. Sveriges linje vid förhandlingar i EU och på global nivå måste vara att de nationer som släpper ut mest också ska ha de största åtagandena att minska sina utsläpp när det kommer till att fördela bördan inom EU och globalt. Det är orimligt att Kina ska ges en gräddfil genom att betraktas som ett utvecklingsland. Kina är på väg att bli världens största ekonomi och står för de största utsläppen. Det måste ställas hårdare krav på Kina i de internationella klimatförhandlingarna. Sverige bör dessutom verka för en frivillig överenskommelse om införande av koldioxidskatt i stora utsläppsländer samt länder som är en del av OECD.

Informationssamhället har gjort att tillgången på data blivit lika fundamental som tillgången på energi. Över tid växer också mängden data som lagras i vår användning av informationsbaserade tjänster. På den globala arenan söker större dataföretag därför efter bra platser att lokalisera dataserverhallar. De nordiska länderna ligger bra till för detta ändamål eftersom klimatet är gynnsamt med låga temperaturer stora delar av året. Datorserverhallar genererar värme som trivs bra i ett klimat av kyla. Sverige står under en internationell konkurrens om att erhålla etableringar av datorhallar. Därför måste vi kunna hävda oss i den skattekonkurrens som råder. Sverige ska vara ett självklart val för dem som gör etableringar, och behöver även på lång sikt kunna behålla verksamheter. Vi vill vidare se att svenska dataföretag väljer att placera 16 sina serverhallar hemma i Sverige i stället för att flytta ut dem utomlands. Detta är viktigt, inte bara för näringslivets utveckling och för arbetstillfällena, utan också för möjligheten för Sverige att bli mindre sårbart i informationshanteringen, med en förutsättning att vara mer självständigt i datalagring när så är önskat. Det är en viktig fråga för sekretess och säkerhet utifrån geopolitiken. Därför behövs en utvärdering om på vilka nivåer skatter på serverhallar behöver ligga för att Sverige ska kunna vara konkurrenskraftigt internationellt.

3. Energiskatt, punkt 1 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 79, 86, 92 och 93,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30 och

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27 och

avslår motionerna

2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13,

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 3–5,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9 och
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22.

Ställningstagande

För att vi ska gå mot ett mer hållbart samhälle behöver skattepolitiken vara långsiktigt hållbar. Att beskatta utsläpp av växthusgaser och miljöförstöring är därför viktigt för att klara av klimatomställningen. För att stärka svensk konkurrenskraft och bidra till fler jobb är det samtidigt viktigt att detta kombineras med sänkta skatter på jobb och företagande. Jag vill fortsätta växla höjda skatter på miljöförstöring mot sänkta skatter på jobb och företagande. Därför vill jag fasa ut alla nedsättningar som i dag finns av koldioxidskatten, men inte på bekostnad av branschens konkurrenskraft. En utfasning behöver därför gå hand i hand med sänkta kostnader för branscher som påverkas, eller någon annan form av kompensation som hjälper till att ställa om. Det totala kostnadstrycket för branschen ska med andra ord inte höjas, men alla företag och branscher måste betala fullt pris för sina utsläpp. De nuvarande miljöskatterna behöver utvärderas i syfte att stärka miljöstyrningen och minska de delar som inte styr mot en mer miljövänlig konsumtion. De miljöskatter som i utvärderingar inte har någon, eller har liten, miljöstyrande effekt bör antingen växlas mot bredare skattebaser eller göras om för att få en starkare miljö- och klimatstyrande effekt. Det bör även göras en grundlig översyn av skatter som kan motverka övergången till en mer cirkulär ekonomi.

Sverige behöver förbättra dagens oförmånliga villkor för medlemmarna i energikooperativ. Medlemmarna i kooperativen ska i huvudsak ha samma ekonomiska förutsättningar som privatpersoner. En översyn behöver göras av svensk lagstiftning med syftet att sänka eller slopa energibeskattningen för medlemmar i kooperativ som köper egenproducerad förnybar el, tillåta investeringsavdrag för medlemmar i kooperativa föreningar och ta bort uttagsbeskattning av kooperativa föreningar som säljer till självkostnadspris.

Syftet med den gröna skatteväxlingen är omställning. För att nya lösningar ska kunna tas fram behöver de miljöeffektiva teknikerna och företagen ges möjlighet att konkurrera med de gamla och redan etablerade, inte minst under den ekonomiska återhämtning som nu påbörjats efter coronapandemin. Skatteväxlingen innebär att verksamheter som påverkar miljön kommer att få högre kostnader och de som inte ställer om kommer att få det tuffare att konkurrera. Skatternas utformning och nivå ska styra så att miljövänligare alternativ främjas och de ska vara miljöstyrande, men inte onödigt administrativt tunga. Breda generella styrmedel är mer effektiva än projektbaserade stöd, även om riktade satsningar kan behövas för att stödja omställning i vissa sektorer eller verksamheter. För att bibehålla sin miljöstyrande effekt bör miljöskatterna successivt höjas. Sådana höjningar bör göras för att driva en omställning, inte i syfte att stärka statskassan på medborgarnas bekostnad. Åtgärder i Sverige ska inte leda till export av miljöpåverkan. Vi har ett ansvar även för miljöpåverkan som uppstår utanför

Sveriges gränser och om svensk produktion läggs ned eller flyttar leder det till att vi i stället tvingas importera mat, material och varor som kan ha producerats med högre miljöpåverkan i en annan del av världen.

4. Energiskatt, punkt 1 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6 och

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 79 och

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30 och

avslår motionerna

2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),

2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46,

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 86, 92 och 93,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13,

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 3–5,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22.

Ställningstagande

Beroendet av fossila bränslen är både en belastning på miljön och en säkerhetspolitisk risk. Det europeiska beroendet av rysk gas och kolkraft bidrar till utsläpp av koldioxid och politisk instabilitet. Flera EU-länder har inte ställt om från kolberoende, medan andra har ökat sitt beroende av fossila källor genom att stänga ned kärnkraft och investera för mycket i energikällor med oregelbunden produktion. Sverige ska fortsätta driva på för att EU ska vara ett klimat- och miljöpolitiskt föredöme globalt. Sverige har i dag mycket låga koldioxidutsläpp från energiförbrukning, dvs. de utsläpp som kommer från el- och värmeanvändning i industri och hushåll. Detta beror på att en så

stor del av den svenska industrins elförsörjning kommer från kärnkraft och vattenkraft.

Koldioxidskatt på fossila bränslen och ett utvecklat utsläppshandelssystem inom EU är effektiva styrmedel för minskade utsläpp och ett bättre klimat. EU:s mål för minskade utsläpp och energieffektivisering spelar en central roll i arbetet mot miljöförstöring och klimatförändring. Kristdemokraterna har länge varit pådrivande för att utveckla handeln inom EU med utsläppsätter (ETS) som är ett kostnadseffektivt verktyg för att nå klimatmål. Systemet domineras i dag av industrisektorn och energiproduktionen, och sedan 2012 ingår även de flygoperatörer som flyger i EU. Fit for 55 är en samling förslag som syftar till att se över och uppdatera EU-lagstiftningen och införa nya initiativ med avsikt att se till att EU:s politik följer klimatmål om 55 procents utsläppsminskningar som rådet och Europaparlamentet enats om. Som en del av EU:s klimatpaket Fit for 55 skärps systemet med inkludering av både byggnads- och transportsektorn i EU:s utsläppshandelssystem. Den fria tilldelningen fasas ut under en tioårsperiod och en gränsjusteringsmekanism (CBAM) införs. Sektorsvis bör Sverige i relation till införandet av utsläppssystemet beakta effekterna för vår konkurrenskraft. Vi har t.ex. redan världens högsta koldioxidskatter på transporter. Om kostnaden för transporter ökar till följd av ETS så till den grad att vår exportkraft reduceras, riskerar vi att svensktillverkad export ersätts av annan med större koldioxidavtryck. Effekten av Fit for 55 bör därför justeras så att kostnadsnivån inte urholkar svensk konkurrenskraft.

Under förra året förbereddes inför att skattebefrielsen för grödbaserade biobränslen för värmeproduktion skulle tas bort fr.o.m. det senaste årsskiftet som en konsekvens av statsstödsregler i EU. Jag har hela tiden hävdat vikten av att Sverige får ett förlängt undantag eftersom grödbaserade bioljor är miljövänligare än fossila oljor. Bioljor används istället för fossil olja framför allt i reserv- och spetslastpannor under vintern inom fjärrvärmeproduktionen. I slutet på förra året kom besked från kommissionen om att skattebefrielsen för grödbaserade biodrivmedel skulle förlängas och gälla även under 2021. Jag vill upprepa vikten av att skattebefrielsen ska finnas kvar även efter nästa årsskifte och begär att regeringen verkar för ett fortsatt undantag.

5. Energiskatt, punkt 1 (L)

av Gulan Avci (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22,

bifaller delvis motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9 och
avslår motionerna

2021/22:760 av Per Schöldbberg och Anders Åkesson (båda C),

2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46,

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 23,

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 79, 86, 92 och 93,

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13,

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 3–5 och

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27.

Ställningstagande

Koldioxidutsläppen från fossila bränslen ska upphöra. Det innebär att fossila bränslen behöver sluta användas. I en del sektorer kommer det att vara svårt att hitta alternativ till de fossila bränslena så att de kan fasas ut i den takt som krävs. Där är negativa utsläpp som kompenserar för utsläppen ett sätt att vinna tid. Andra utsläpp, t.ex. från jordbruket, är svårare att eliminera. Det behövs negativa utsläpp framöver för att kompensera för den typen av utsläpp. Det är också mycket sannolikt att människan kommer att släppa ut för mycket klimatgaser för att Parisavtalets mål ska nås. Det innebär att negativa utsläpp under lång tid kommer att behövas för att långsamt sänka koldioxidkoncentrationen i atmosfären. Fossila bränslen ska beskattas likvärdigt oavsett användningsområde.

6. Energiskatt, punkt 1 (MP)

av Lorentz Tovatt (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 9,

bifaller delvis motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 22 och

avslår motionerna

2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),
2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),
2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 4,
2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 1,
2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 45 och 46,
2021/22:3511 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 23,
2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 7,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 79, 86, 92 och 93,
2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 30,
2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 6,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 12 och 13,
2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkandena 3–5 och
2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 27.

Ställningstagande

Om Sverige ska nå upp till åtagandena i Parisavtalet måste vi omgående minska vårt fossilberoende kraftigt. Miljöpartiet anser att en viktig del i detta är att fasa ut de subventioner av fossilanvändning som i dag finns genom skattenedsättningar, avdrag och särskilda undantag. Vissa branscher kommer att behöva kompenseras för de ökade kostnader som uppstår när fossila subventioner tas bort. Ett sådant stöd bör stimulera till en snabbare omställning till fossilfrihet. I regeringsställning har Miljöpartiet drivit igenom flera viktiga steg för att fasa ut fossila subventioner. Till exempel infördes en skatt på flygresor för att kompensera för att flygets bränsle inte är beskattat, systemet för tjänstebilar ändrades så att de smutsiga bilarna nu beskattas hårdare, ett bränslebyte inleddes som innebär att allt mindre av den bensin och diesel som säljs i Sverige är fossil och viktiga förändringar av EU:s utsläppshandels-system drevs igenom, vilket har lett till ett högre pris på utsläppsrätter. Arbetet måste fortsätta med sikten på att avveckla alla fossila subventioner.

7. Energiskatt, punkt 1 – motiveringen (V)

av Ulla Andersson (V).

Ställningstagande

Sverige ska vara ett föregångsland i klimatomställningen. Sverige bör vara ett fossilfritt samhälle senast år 2035. Den ekonomiska politiken måste anpassas till de ramar som klimatet och våra ekosystem sätter upp. Jag och mitt parti vill fasa ut fossilberoendet och satsa på energieffektivisering och förnybar energi. Jag vill bl.a. fasa ut klimatskadliga subventioner skyndsamt och istället lägga pengarna på att bygga ett hållbarare Sverige. Sverige subventionerar användning av fossila bränslen med över 30 miljarder kronor varje år. Det motverkar omställningen till ett fossilfritt samhälle och minskar det ekonomiska utrymmet för staten att istället ge människor klimatsmarta

alternativ. Sverige bör anta en handlingsplan för hur Sveriges återstående klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid med hänsyn till ekonomiskt utsatta grupper och regioner. Jag anser även att energiskatteavdraget för datorhallar ska slopas.

Jag avstyrker därför de motioner som behandlas under denna punkt men jag menar också att regeringens politik är långt ifrån tillräcklig för att möta klimatkrisen.

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

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 7 och
bifaller delvis motionerna

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5 och

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11.

Ställningstagande

Skillnaden i energiskatt mellan olika fordonstyper som drivs på el bör minska. Att det i dag finns nedsättningar av energiskatten för vissa typer av el-användning men inte för annan, liknande användning, skapar en orättvisa. Exempel på detta är att spårbunden trafik som drivs på el har nedsatt elskatt, medan eldrivna fordon som inte är spårbundna, såsom elbussar och ellastbilar, inte har det. Även större skepp inom den yrkesmässiga sjöfarten har lägre skatt på landström. Dessa skillnader bör på sikt tas bort genom att elbussar och ellastbilar liksom batteridrivna fartyg och elhybrider också ges lägre skatt.

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

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11 och
bifaller delvis motionerna
2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5 och
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 7.

Ställningstagande

Regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik som går på el, exempelvis båtar och bussar. Jag vill ytterligare främja elburen kollektivtrafik och anser därför att skatten på el till kollektivtrafik ska sänkas. Kollektivtrafiken ökar kvinnors tillgång till samhället. Att upprätthålla en fungerande miniminivå i kollektivtrafiken blir därför viktigt sett ur ett jämställdhetsperspektiv. Vi vet att 30 procent av kvinnorna och 23 procent av männen reser kollektivt. Åtgärder som sänkt skatt på el till kollektivtrafiken bidrar därmed till ett mer jämställt samhälle.

10. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (V)

av Ulla Andersson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 5 och
bifaller delvis motionerna
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 7 och
2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 11.

Ställningstagande

I dag undantas i Sverige eldrivna kollektivfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn från energiskatt. Elektrifierade bussar omfattas däremot inte av denna skattebefrielse. Möjligheterna för regeringen att låta elbussar omfattas av samma befrielse från energiskatt som elfordon på räls finns redan i energiskattedirektivet (2003/96/EG). EU-kommissionen har bekräftat detta och godkänner att medlemsstater inför skattebefrielse för elbussar. Regeringen bör med hänsyn till elbussars bidrag till bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller skyndsamt utnyttja den här möjligheten. Regeringen hävdar att elbussar redan stöds genom den s.k. elbusspremien. Det är en välkommen satsning, men jag vill påminna om att den dels är tidsbegränsad till 2023, dels endast är ett stöd för inköp av bussar, inte för driften. På samma sätt som annan eldriven kollektivtrafik på räls är undantagen energibeskattnin anser jag att

även elbussarna ska vara det. I Vänsterpartiets budgetförslag för 2021 infördes en sådan ordning. Vidare har EU inlett en översyn och revidering av energiskattedirektivet som förväntas vara klar under 2021. Artikel 15.1 e i direktivet stipulerar att medlemsstaterna får tillämpa skattebefrielse för energiprodukter och elektricitet som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn eller med trådbuss. Regeringen bör i den pågående processen agera för att formuleringarna ändras. Regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket.

11. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2,
bifaller delvis motionerna
2021/22:1070 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:1082 av Edward Riedl (M),
2021/22:1679 av John Weinerhall (M),
2021/22:1934 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1971 av Sten Bergheden (M),
2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21 och
2021/22:3621 av Lars Beckman (M) samt
avslår motionerna
2021/22:1084 av Edward Riedl (M),
2021/22:1132 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2021/22:1977 av Sten Bergheden (M),
2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,
2021/22:2838 av Betty Malmberg (M),
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 74,
2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 17 och 21 samt
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 29.

Ställningstagande

Regeringens miljö- och klimatpolitik är brett kritiserad av experter och forskare. Flera av regeringens största miljö- och klimatpolitiska åtgärder lägger en alltför stor börda på hushåll och företag i form av olika avgifter och skattehöjningar, samtidigt som de inte ger önskat resultat. Sverige har i dag mycket höga drivmedelsskatter och därtill höga fordonsskatter. Sverige är samtidigt ett land med långa avstånd där många behöver bilen för att få vardagen att fungera och för att företag och service ska finnas även där människor bor glesare. Skatten på bensin och diesel behöver sänkas – särskilt mot bakgrund av hur regeringen har höjt skatterna på drivmedel sedan 2014.

12. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21,

2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 17 och 21,
bifaller delvis motionerna

2021/22:1084 av Edward Riedl (M) och

2021/22:1977 av Sten Bergheden (M) samt
avslår motionerna

2021/22:1070 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1082 av Edward Riedl (M),

2021/22:1132 av John Weinerhall (M) yrkande 2,

2021/22:1679 av John Weinerhall (M),

2021/22:1934 av Sten Bergheden (M),

2021/22:1971 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2838 av Betty Malmberg (M),

2021/22:3621 av Lars Beckman (M),

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2,

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 74,

2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 29.

Ställningstagande

Skatten på bränsle för privatbilism har länge saknat motstycke i Sverige. Den som tankat bensin eller diesel har betalat mer än 100 procents påslag och

skatten har räknats upp varje år per automatik. Ett förslag om att 2022 pausa indexeringen av drivmedelsskatten behandlades i juni 2021 i skatteutskottet. Det gäller ett regeringsförslag som utgör en del av januariöverenskommelsen. Det återstår att se hur förslaget utfaller. Strävan bör vara att skatten på bränsle sänks. Samtidigt är det viktigt att staten uppmuntrar till tekniska framsteg inom inhemsk biobränsleproduktion.

Redan i dag är de svenska bränsleskatterna höga, vilket är ett resultat av både höga nominella skattebelopp och en överindexering. Sverige har i en internationell jämförelse höga skatter på drivmedel, samtidigt som Sverige är ett land med stora avstånd. De höga drivmedelsskatterna har en negativ inverkan på svensk konkurrenskraft såväl internationellt som inhemskt. Att tillämpa en automatisk uppräknings av skatter utan att det föregås av ett riksdagsbeslut är dessutom inte rätt beslutsordning. Vi behöver se till att bränsleskatterna ligger på en rimlig nivå, och ett led i detta vore att påbörja en omvändning av skattepolitiken på detta område. För att ge bättre förutsättningar för hushåll och företag, för fler jobb och en ekonomisk utveckling i hela Sverige, menar vi att skatten på bensin och diesel därför behöver sänkas. Vi förespråkar därför ett avskaffande av BNP-indexeringen och KPI-indexeringen på bränsle.

Svenska bönder konkurrerar på samma europeiska marknad som sina grannar i Danmark, och vi anser att det är rimligt att skattenivån för olika insatsvaror är densamma. Skatten på diesel för jord- och skogsbruket behöver därför sänkas till samma nivå som i Danmark. Detta är en relativt billig, men viktig, reform som vi tror kommer att leda till att fler svenska lantbruk kan fortsätta vara verksamma och utvecklas. En dieselskattesänkning för jordbruket är troligen nästan klimatneutral i ett större perspektiv, eftersom efterfrågan på klimatvänligt, förnybart drivmedel i samhället i stort och i världen kommer att vida överstiga utbudet under de närmaste åren. Vissa, dåliga förnybara drivmedel har visat sig leda till större klimatbelastning är fossila alternativ, genom avskogning av tropikerna. Lägre bränslekostnad underlättar även övergången från användning av kemiska preparat till mekaniska jordbruksåtgärder, t.ex. vid ogräsbekämpning och blastdödning i potatisodlingar.

13. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 74 och

2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 och avslår motionerna
2021/22:1070 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:1082 av Edward Riedl (M),
2021/22:1084 av Edward Riedl (M),
2021/22:1132 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2021/22:1679 av John Weinerhall (M),
2021/22:1934 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1971 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1977 av Sten Bergheden (M),
2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21,
2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,
2021/22:2838 av Betty Malmberg (M),
2021/22:3621 av Lars Beckman (M),
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 17 och 21 samt
2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 29.

Ställningstagande

Det finns skäl att se över det nuvarande skattesystemet i transportsektorn för att internaliseringsgraden av de miljöeffekter transportererna medför tydligare ska återspegla de faktiska problemen och de geografiska förutsättningarna i landet. Detta kan vara ytterligare ett sätt att väga in glesbygdens skilda förutsättningar i transportsektorns skattesystem. En skatteväxling inom transportsektorn behöver utredas. Skatter och avgifter i transportsektorn behöver ses över i en bred översyn för att möjliggöra omställningen till hållbara transporter och möjligheten att leva och verka i hela landet. Utgångspunkter i denna översyn bör vara att skattesystemet differentieras efter klimatnytta och de olika geografiska förutsättningar som råder i Sverige.

Jag anser att det är angeläget vid den kommande översynen av energiskattedirektivet att ändra så att alternativa drivmedel beskattas som sin fossila motsvarighet sett till energiinnehåll snarare än volym, vilket skulle premiera användning av biodrivmedel med låg energitäthet.

14. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (L)

av Gulan Avci (L).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 29 och avslår motionerna
2021/22:1070 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:1082 av Edward Riedl (M),
2021/22:1084 av Edward Riedl (M),
2021/22:1132 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2021/22:1679 av John Weinerhall (M),
2021/22:1934 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1971 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1977 av Sten Bergheden (M),
2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 21,
2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,
2021/22:2838 av Betty Malmberg (M),
2021/22:3621 av Lars Beckman (M),
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2,
2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 74,
2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 och
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 17 och 21.

Ställningstagande

Reduktionsplikten är en övergångslösning som gör det möjligt att sänka utsläppen snabbare än fordonsflottan hinner bytas ut. På sikt måste användningen av bränslen minska i transportsektorn till förmån för eldrift. Det gäller särskilt de lätta vägtransporterna. Den mängd biodrivmedel som kan produceras hållbart är begränsad. Biodrivmedlen behöver prioriteras till de sektorer som är svåra att elektrifiera. Att frigöra biodrivmedel är därmed ett starkt skäl till att driva på elektrifieringsarbetet för vägfordonen. Reduktionsplikten uppfylls i dag uteslutande med olika former av bränslen av biologiskt ursprung. Liberalerna har dock krävt, och fått igenom, ett teknikneutralt regelverk där även elektrobränslen producerade från infångad koldioxid och vätgas räknas in i reduktionsplikten, oavsett vilket fossilfritt kraftslag elen som användes för att producera dem kom från. Reduktionsplikten innebär att utsläppen från fordonens drivmedel minskar. Därmed ska koldioxidbeskattningen av de utblandade bränslena minska successivt. Koldioxidskatten ska vara styrande och den ska strikt utgå från utsläppen. I dag är det inte möjligt för Sverige att både ha ett reduktionspliktssystem och justera koldioxidskatten så att den kopplar till de faktiska utsläppen då EU inte tillåter de dubbla styrmedel det skulle innebära. Detta måste ändras.

15. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39,
bifaller delvis motionerna

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 2 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 71 och
avslår motionerna

2021/22:96 av Dennis Dioukarev (SD),

2021/22:962 av Denis Begic (S),

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 26 och

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10.

Ställningstagande

För att användningen av biobränslen ska göra riktig klimatnytta är det viktigt med hållbarhetskrav och krav på spårbarhet, så att bränslebytet inte leder till att det svenska transportsektorsmålet nås på bekostnad av att utsläppen från sämre reglerade sektorer ökar. Därför är det bra att riksdagen antagit nya hållbarhetskriterier. Sverige har särskilt goda möjligheter att producera hållbara biodrivmedel från grödor, skog och avfall. Trots det importerar vi lejonparten av de biodrivmedel som används i dag. Det beror bl.a. på oförutsägbara regler för förnybara bränslen på EU-nivå. Moderaterna verkar för att förbättra förutsättningarna långsiktigt för hållbara biodrivmedel. När EU:s statsstödsregler ses över som en del i den gröna given måste en skattenedsättning, som inte bygger på undantag, tillåtas för både grödbaserade biodrivmedel och andra generationens biodrivmedel som är hållbart producerade.

16. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 26,
bifaller delvis motion

2021/22:96 av Dennis Dioukarev (SD) och
avslår motionerna

2021/22:962 av Denis Begic (S),

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39,

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 71.

Ställningstagande

Sverige införde den första juli 2018 en oerhört ambitiös reduktionsplikt. Reduktionsnivån när det kommer till diesel uppgår i dag till omkring 20 procent, vilket kraftigt ökar så väl importen som priset på bränslet. Reduktionsplikten som princip är bra, men den behöver begränsas kraftigt. Det dubbla styrmedlet i form av nedsättning av skatt på höginblandade biodrivmedel bör snarast avskaffas. Mot bakgrund av biodrivmedlens plats på marknaden bör reduktionsplikten inte överstiga 2 procent för bensin och 5 procent för diesel. En sådan reduktionsplikt skulle bibehålla en marknad för bra biodrivmedel, samtidigt som dåliga biodrivmedel, som exempelvis palmoljebaserade bränslen, skulle kunna fasas ut från den svenska marknaden utan kraftiga prisökningar som följd.

17. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 10 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 71,

bifaller delvis motionerna

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M) yrkande 2 och

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 39 och

avslår motionerna

2021/22:96 av Dennis Dioukarev (SD),

2021/22:962 av Denis Begic (S) och

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 26.

Ställningstagande

Skattenedsättningen på höginblandade biodrivmedel är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Det är därför ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att fortsätta befria dessa förnybara drivmedel från koldioxidskatt, så att dessa kan fortsätta att vara viktiga delar av klimatomställningen av den svenska fordonsflottan. Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de klimatmål som EU enats om. Vidare är det angeläget vid den kommande översynen av energiskattedirektivet att ändra så att alternativa drivmedel beskattas som sin fossila motsvarighet sett till energiinnehåll snarare än volym, vilket skulle premiera användning av biodrivmedel med låg energitätet.

18. Vägs katt, punkt 5 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 14 och

avslår motionerna

2021/22:18 av Emma Berginger (MP),

2021/22:1091 av Edward Riedl (M),

2021/22:2028 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11.

Ställningstagande

På flera områden har det introducerats punktskatter på transporter och resor som sammantaget haft negativ effekt på svensk ekonomi. Punktskatterna har ofta motiverats av miljöpolitiska skäl, men har i praktiken främst blivit fiskala skatter som används för att finansiera kostnader uppkomna till följd av misslyckad politik på andra kritiska samhällsområden. Dessutom sker inte beskattning av faktiska utsläpp och den tar inte heller alltid hänsyn till miljöteknisk utveckling. Tillförlitliga och kostnadseffektiva transporter är nödvändiga för att stärka företagens konkurrenskraft och tillväxt i hela landet. Utan fungerande transporter kan företag inte leverera varor till sina kunder och leverantörer. Därför utgör regeringens signaler om införande av kilometerskatt, kraftigt försämrade reseavdrag och införande av flygskatt exempel på glesbygdskraftiga förslag som om de realiserats kommer att slå hårt mot boende och företag i glesbygd. Vi säger nej till planerna på att införa någon form av skatt på avstånd, dvs. en skatt som betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. Skatten skulle innebära nådastöten för många svenska åkerier som i vissa fall kan få en fördubbling av skattetrycket. Oavsett benämning på den nya skatten blir konsekvenserna negativa och medför ökade kostnader för medborgare och företag. Vi vill i stället se över transportbeskattningen i sin helhet.

19. Vägs katt, punkt 5 (V)

av Ulla Andersson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16 och

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och

avslår motionerna

2021/22:18 av Emma Berginger (MP),

2021/22:1091 av Edward Riedl (M),

2021/22:2028 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 14.

Ställningstagande

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik, som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader, i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur samt jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Regeringen har inte kommit med ett förslag om vägslitageavgift, utan har tillsatt ytterligare en utredning, Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, som enligt plan ska avrapporteras i mars 2022. Jag anser att skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Remissinstanserna har bl.a. i sina yttranden tagit ställning till att skatten bör differentieras så att den avspeglar utsläpp med hänsyn till vad som är möjligt enligt Eurovinjettdirektivet. Det omförhandlade direktivet ger medlemsländerna möjlighet att genomföra miljö- och klimatstyrande vägavgifter, och regeringen bör använda denna möjlighet att genomföra ett nytt styrmedel för ett hållbart transportsystem. En vägslitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttar över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil, som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Hur stor överflyttningen blir beror delvis på skattenivåer men också på tillgängliga alternativ. Om möjligheterna att transportera gods via järnväg eller sjöfart är goda så ökar priskänsligheten för vägslitageskatten och därmed överflyttningen. Vänsterpartiet har under lång tid förespråkat en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som ska vara möjlig att differentiera på ett träffsäkert sätt. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser vi stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik.

20. Vägsnitt, punkt 5 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 11 och avslår motionerna

2021/22:18 av Emma Berginger (MP),

2021/22:1091 av Edward Riedl (M),

2021/22:2028 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 16,

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 1 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 14.

Ställningstagande

I dagsläget beskattas vägtrafikens negativa klimat- och miljöpåverkan samt vägslitage huvudsakligen när bränslet tankas. Priset tas ut direkt vid bränslepumpen. En nackdel med detta system är att kostnaden blir olika för olika fordon beroende på var de tankar sin diesel. Det snedvrider särskilt konkurrensen för tung trafik där den som tankat diesel i ett annat land, där drivmedelspriset är lägre, får en lägre körkostnad per mil på de svenska vägarna. Den nuvarande beskattningsmodellen bör ersättas med en ny fordons- och bränslebeskattning som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonets körande har i hela trafiksystemet. Den nya modellen måste ta hänsyn till stad och landsbygd, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med EU-kommissionens Fit for 55-paket som presenterades under 2021 ingår också inrättandet av ett separat system för handel med utsläppsrätter för vägtransporter. Detta initiativ måste också vägas mot nuvarande kostnadsläge för vägtransporterna. Vid införande av ett utsläppshandelssystem för vägtransporter i Sverige bör nuvarande skatters relevans prövas i en kontrollstation.

21. Fordonsskatt m.m., punkt 6 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 9 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 57 och avslår motionerna
2021/22:363 av Thomas Morell m.fl. (SD),
2021/22:1074 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:1269 av Abraham Halef (S) yrkande 1,
2021/22:1370 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1974 av Sten Bergheden (M),
2021/22:1979 av Sten Bergheden (M) och
2021/22:3008 av Runar Filper (SD).

Ställningstagande

Regeringen bör utreda hur fordonsskatten för tunga fordon i likhet med fordonsskatten för personbilar kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet. Jag vill öppna upp för att utreda en fortsatt grön skatteväxling inom transportsektorn, ett system som gör det möjligt för människor att leva och verka i hela landet. Hur en sådan skattereform ska utformas måste avgöras i en bred dialog med alla berörda. Jag tror att i den mån trafik, som i dag beskattas med ca 60 miljarder kronor årligen ska fortsätta att beskattas måste man förhålla sig till att det fossila bränslet, som är dagens skattebas, kraftigt eroderar. Om och när den ska ersättas med andra skattebaser måste dessa bl.a. differentiera beskattning av vägtrafik i städer och på lands- och glesbygd. I städer bidrar trafiken med problem som inte förekommer i samma utsträckning på landsbygden, t.ex. sämre luftkvalitet, trängsel och buller. Det handlar även om att beskattningen tillåts variera mellan olika tider och platser. I sammanhanget behövs även en översyn och anpassning av andra styrmedel som t.ex. energi- och koldioxidskatt på drivmedel, reduktionsplikt samt bonus malus-systemet.

22. Bonus malus-system, punkt 7 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4 samt bifaller delvis motionerna
2021/22:617 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 48–50,
2021/22:3311 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2021/22:3566 av Lars Beckman m.fl. (M),
2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 26,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 16 och
2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18.

Ställningstagande

Bonus malus-systemet bör avskaffas i dess nuvarande form. Kostnaden för hushållen är stor och nyttan för miljön är ytterst begränsad. De senaste skattehöjningarna i form av höjda skatter genom bonus malus och höjd skatt på förmånsbilar är exempel på hur regeringen bara under det senaste året kraftigt försämrat villkoren för de som är beroende av bilen. Svenska företag som verkar på en internationell marknad blir också lidande av de höga drivmedelskostnaderna. Företagens konkurrenskraft minskar och viktiga jobbtilfällen går förlorade när skatterna pressas upp alltför högt. Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen har kritiserat systemet för att inte vara ett kostnadseffektivt sätt att dra ned på utsläppen i transportsektorn. När bonus malus-systemet är avskaffat bör en bonus till nollutsläpps-bilar införas. Den tilltänkta bonusen är ett tillfälligt stöd och ska fasas ut i takt med att omställningen mognar och inte behöver ekonomiskt stöd. Bonus malus-systemet har även medfört oproportionerliga skattehöjningar på bl.a. husbilar. Det finns ett tydligt problem med att beräkningsmodellen för utsläpp WLTP beräknar skatteuttaget på ett schablonmässigt vis så att exempelvis skatten för husbilar likställs med den för tunga lastbilar. Det är uppenbart att den beräkningsmodellen inte ger en rättvisande bild av husbilars klimatpåverkan. Det bör finnas en skälighet i bedömningen av skattskyldigheten – även om en ny beräkningsmodell införs. Dagens ordning är varken proportionerlig eller skälig, och är ytterligare ett argument varför bonus malus-systemet bör ersättas.

23. Bonus malus-system, punkt 7 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 48–50 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 16 och

bifaller delvis motionerna

2021/22:617 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),

2021/22:3311 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2021/22:3566 av Lars Beckman m.fl. (M),
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4,
2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 26,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9 samt
2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18.

Ställningstagande

Systemet för att straffbeskatta vissa fordon och ge gynnsamma skattevillkor för andra fordon är en ordning som träffar fel. Det är ett orättvist skattesystem som mest av allt gynnar personer i städer med höga inkomster och en väl utvecklad kollektivtrafik, medan det slår hårt mot inte minst barnfamiljer i glesbygd med lägre inkomster. Det är också principiellt sett felaktigt att beskatta fordonen när fordon i sig inte nödvändigtvis leder till negativ miljöpåverkan. Att malus tas ut på nya fossilmedelsdrivna fordon under de tre första åren efter att bilen nyregistrerats leder till, förutom stigande priser på begagnatmarknaden, att de individer och familjer som inte har möjlighet att köpa eller använda en elbil i högre utsträckning kommer att vänta med att byta ut sitt gamla fossilmedelsdrivna fordon. Då nya fossilmedelsdrivna fordon är renare än äldre kommer detta bidra till att föråldra den svenska fordonsflottan snarare än förnya densamma, om än med nya och renare fossilmedelsdrivna fordon. Bonus malus-effekten på såväl lätta lastbilar som husbilar blir dessutom extra påtaglig, då det många gånger för dessa fordonstyper saknas en variant som är kvalificerad för att vara bonusberättigad. Detta slår hårt mot såväl klimatsmarta semestrande svenskar som småföretag inom Sverige. Bonus malus-systemet har därför på många sätt mycket negativa följdverkningar och behöver därför avvecklas i sin helhet.

24. Bonus malus-system, punkt 7 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 26,
bifaller delvis motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 48,

2021/22:3311 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2021/22:3566 av Lars Beckman m.fl. (M),

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 och avslår motionerna
2021/22:617 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 49 och 50,
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4,
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 16 och
2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18.

Ställningstagande

En viktig princip bakom bonus malus-systemet är att rikta skatter mot utsläppen och inte bilisten: att inte beskatta avstånd. Jag står bakom Centerpartiets förslag om att förbättra och förstärka nuvarande system. Det är exempelvis rimligt att även etanolbilar får en bonus och att vi kan stärka förutsättningarna för fler att köra på el eller förnybara drivmedel som etanol, gas eller syntetisk diesel. Däremot behöver vi praktiska verktyg som kan garantera att det är klimatsmarta drivmedel som används, vilket det inte finns förutsättningar för i nuläget. I den senaste översynen av bonus malus-systemet hade jag bl.a. velat se andra regler för de tyngre lätta lastbilarna, där få alternativ finns.

25. Bonus malus-system, punkt 7 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9 samt
2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 18 och
bifaller delvis motionerna
2021/22:617 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 48–50,
2021/22:3311 av Sofia Westergren m.fl. (M),
2021/22:3566 av Lars Beckman m.fl. (M),
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4,
2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 26 och
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 16.

Ställningstagande

Regeringen har infört ett bonus malus-system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Ett sådant system dras med stora problem. Riksrevisionen riktar kritik mot systemet utifrån dess höga samhällsekonomiska kostnader. För den utsläppsminskning som uppnås genom subventionen för miljöbilar i bonus malus-systemet blir kostnaden cirka 6 kronor per kilo koldioxid. Det är ungefär fem gånger högre än den internationellt erkända nivån på koldioxidskatt. När dessutom många miljöbilar exporteras ökar kostnaden ytterligare och uppskattas av Riksrevisionen vara tre gånger så hög per kilo koldioxid. Riksrevisionen konstaterar också att utbetalningen av både den tidigare supermiljöbilspremien och den nuvarande klimatbonusen är ojämnt fördelad över landet. Jag förordar att bonus malus-systemet, nuvarande fordonsbeskattning och bränslebeskattning överges till förmån för Kristdemokraternas förslag till en ny bränsle- och fordonsbeskattning som väger in fordonets bränsle och ålder samt trängsel. Den nuvarande beskattningsmodellen bör ersättas med en ny fordons- och bränslebeskattning som tar hänsyn till vilken miljöbelastning fordonets körande har i hela trafiksystemet. Den nya modellen måste ta hänsyn till stad och landsbygd, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med dagens moderna teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens modell. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig. Fördelen med detta är att vi kan komma bort från dagens överbeskattning av landsbygden samtidigt som vi kan få till en mer styrande beskattning i våra storstäder där trängseln och miljöbelastningen är som störst. Vi kan också arbeta med olika beskattning vid olika tider på dygnet vilket gör att vi även här kan skapa en större styrning via beskattningen. Vägtrafiken kommer således att bli mer likvärdig med exempelvis flyget och järnvägen där de ”bästa” avgångstiderna har ett högre värde än de avgångar då resetrycket är lägre. Den nya beskattningen måste utredas, men ska inte leda till högre transportskatter. Den nya beskattningsmodellen kan först prövas för de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar.

26. Trängselskatt, punkt 8 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 19 och
avslår motionerna
2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4,
2021/22:695 av Michael Rubbestad (SD),
2021/22:785 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),
2021/22:1984 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),
2021/22:2419 av Ida Drougge (M),
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 10,
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 16 och
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 27.

Ställningstagande

Höjda trängselskatter har begränsad effekt på trängseln eftersom de som verkligen behöver sitt fordon och ser det som enda alternativet kommer att köra oavsett trängselskatt eller inte. Effekten är även negativ ur fördelningspolitisk synvinkel då den drabbar bilister med lägre inkomster förhållandevis hårt. Skattens införande måste därför ifrågasättas. Den har dessutom införts på sträckor som ursprungligen var befriade, och i vissa fall införs den där den inte påverkar trängseln över huvud taget. Vid tunneln i Marieholm nära Göteborg betalas trängselskatt, trots att trafikledens funktion är att undvika trängsel. Folkomröstning om trängselskatten i Göteborg har också visat att det folkliga stödet är lågt. Höjda avgifter för trängselskatten i Stockholm har också bidragit till att det folkliga stödet har minskat för trängselskatten. Vi menar därför att skatten bör fasas ut.

27. Trängselskatt, punkt 8 (V)

av Ulla Andersson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 10,
bifaller delvis motion
2021/22:785 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) och
avslår motionerna
2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4,
2021/22:695 av Michael Rubbestad (SD),
2021/22:1984 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),
2021/22:2419 av Ida Drougge (M),

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 16,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 19 och
2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 27.

Ställningstagande

Vänsterpartiet välkomnade införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 och ser behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Vi anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. De beslut som riksdagen och staten redan har fattat och de avtal som har ingåtts om redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning. Regeringen bör senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

28. Trängselskatt, punkt 8 (MP)

av Lorentz Tovatt (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 27 och avslår motionerna

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4,

2021/22:695 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:785 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),

2021/22:1984 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),

2021/22:2419 av Ida Drougge (M),

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 10,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 16 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 19.

Ställningstagande

Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor i tätort kortare än fem kilometer. Att få ned utsläppen från dessa resor till nära noll är inte bara en lågt hängande frukt i klimatarbetet, utan ger även positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städer, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer. (Stor)stadsbilismen måste brytas. Jag anser att parkeringsnormen i plan- och bygglagen bör ersättas med en mobilitetsnorm. Jag vill höja och utveckla

trängselskatterna och införa avgifter på fler ställen i städerna för att minska trängseln. Trängselskatter ska kunna differentieras så att fordon med högre utsläpp av exempelvis hälsovådliga ämnen beskattas hårdare. Trängselskatt ska användas för att delfinansiera kollektivtrafik. Miljöpartiet vill utse en statlig förhandlare som erbjuder fler kommuner att i samverkan med staten införa trängselskatter och/eller miljözoner. Statliga stöd till kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och Klimatklivet bör utvecklas och stärkas.

29. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14 och

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 10,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1365 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 8,

2021/22:2501 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2824 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,

2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28,

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 28 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 22 och

avslår motionerna

2021/22:1982 av Sten Bergheden (M) och

2021/22:3171 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD).

Ställningstagande

Det finns tydliga signaler på att kemikalieskatten missgynnar branscher och svenska aktörer och är skadlig för svensk konkurrenskraft. Dagens utformning av kemikalieskatten saknar positiva miljöeffekter. Det är uppseendeväckande eftersom det var det främsta motivet bakom skattens införande. I dag diskuteras alltmer vikten av att bygga in krav på att produkter ska kunna återanvändas och repareras. Det välkomnar vi. Därför blir det märkligt att kemikalieskatten i dag även tas ut på begagnade produkter. Ett undantag var tänkt att hindra detta men då regeringen inte införde det har helt anmärkningsvärda problem uppstått. I dag beläggs därför en bildskärm som är

värd 300 kronor med 451 kronor i kemikalieskatt och 113 kronor i moms. Denna konsekvens faller på sin egen orimlighet och sätter käppar i hjulet för den cirkulära ekonomin. Vi anser därför att kemikalieskatten på begagnade produkter ska tas bort. Kemikalieskatten är skadlig för Sverige och svenska företags konkurrenskraft och bör fasas ut.

30. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 8,

2021/22:2501 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 9 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 22,

bifaller delvis motionerna

2021/22:1365 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2824 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,

2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28,

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 10 och

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 28 och

avslår motionerna

2021/22:1982 av Sten Bergheden (M) och

2021/22:3171 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD).

Ställningstagande

Grundläggande för ekonomiska styrmedel är att de måste utformas på ett sådant sätt att de medför en tydlig miljönytta och inte på ett orimligt sätt slår mot svenska företag eller svenska konsumenter. Kemikalieskatten är ett exempel på en skatt som är svår att motivera utifrån ett miljöperspektiv och den fungerar framför allt som en straffskatt på hemelektronik, utan att i någon större utsträckning bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier. Den svenska marknaden är i ett globalt perspektiv en liten marknad för elektronikjättarna, vilket gör att en isolerad svensk straffbeskattning på elektronikprodukter har en begränsad inverkan på deras sortiment. Kemikalieskatten uppfyller därmed inte sitt syfte och behöver därför avvecklas. Det behöver utredas hur förekomsten av farliga kemikalier i människans närmiljö i stället bättre kan reduceras genom lagstiftning eller genom teknisk utveckling. Vi anser att kemikalieskatten bör avvecklas.

31. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (V)

av Ulla Andersson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28,
bifaller delvis motionerna
2021/22:1365 av Sten Bergheden (M),
2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 8,
2021/22:2501 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 9,
2021/22:2824 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,
2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14,
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 10,
2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 28 och
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 22 och
avslår motionerna
2021/22:1982 av Sten Bergheden (M) och
2021/22:3171 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD).

Ställningstagande

För att klara den planetära gränsen för hållbar resursanvändning måste det svenska utnyttjandet av jungfruliga råvaror minska med 75 procent till 2050. Att stimulera återanvändning av elektroniska produkter är därför centralt för att uppnå en cirkulär ekonomi. Trots det drabbas företag, som t.ex. tillvaratar begagnade datorer och iPhones för att dessa ska kunna användas på nytt, ekonomiskt negativt av kemikalieskatten på elektroniska produkter. Regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag som undantar företag vars huvudsakliga verksamhet är återanvändning från kemikalieskatt på elektroniska produkter.

32. Kemikalieskatt m.m., punkt 9 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 28,
bifaller delvis motionerna

2021/22:1365 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 8,

2021/22:2501 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2824 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,

2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 28,

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 14,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 10 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 22 och

avslår motionerna

2021/22:1982 av Sten Bergheden (M) och

2021/22:3171 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD).

Ställningstagande

Den 1 juli 2017 infördes kemikalieskatten, en viktbaserad punktskatt på elektronikvaror som kan uppgå till över 300 kronor per produkt exklusive moms. Syftet med skatten är att minska konsumtionen av elektronikvaror som innehåller skadliga flamskyddsmedel. Man förväntade sig att staten skulle öka sina skatteintäkter med 2,4 miljarder kronor. Utvärderingar som gjorts av Svensk Handel visar på att intäkterna blev betydligt lägre samtidigt som antalet arbetstillfällen minskade med ungefär 1 000 stycken. Totaleffekten av försäljningsbortfallet till följd av kemikalieskatten beräknades till ungefär 3 miljarder kronor. Till detta ska läggas att de administrativa kostnaderna ökade med ungefär 300 miljoner kronor. Skatten påverkar också återbruket av elektroniska varor negativt. Återbrukande företag köper, renoverar och säljer begagnad elektronik, vilket bidrar till ett minskat klimatavtryck för en cirkulär ekonomi. De återbrukande företagen har mycket svårt att utan omfattande administration påvisa det undantag för skattskyldighet de har rätt till och drabbas därför av skatten. Utredningen Fi2019/04008/S2 av Skatteverket som presenterades under hösten 2020 påvisade kemikalieskattens begränsade effekt när det gäller att reducera förekomsten av de farliga kemikalierna. Skatteverkets utredning bekräftade också skattens betungande administrativa börda. I en andra uppföljande utvärdering av Skatteverket tillsammans med Kemikalieinspektionen under våren 2021 bekräftades hur skattens utformning leder till att vissa farliga ämnen ersätts av andra farliga ämnen. Utvärderingen föreslår förändringar så att varor som innehåller farligare ämnen beskattas mer än andra i förhållande till skatten. I utvärderingen föreslås också ändrade definitioner som ska underlätta tydligheten med skatten. De administrativa lättnader som föreslås hjälper emellertid inte återbruksaktörerna. För att underlätta möjligheten till återbruk bör man därför utreda möjligheterna att

införa en presumtion om att kemikalieskatt är betald på en vara som återbrukas. Utöver den förenkling detta skulle innebära skulle det också innebära att fler elektronikvaror kunde återvinnas och användas fler gånger.

33. Skatt på alkohol och tobak, punkt 10 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3636 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4 och avslår motionerna

2021/22:1677 av John Weinerhall (M),

2021/22:1935 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2165 av Pål Jonson (M),

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12,

2021/22:3515 av Anders Åkesson och Per Åsling (båda C) och

2021/22:3612 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Det finns skäl att se över vilka effekter specifika punktskatter på varor har och hur det påverkar illegal införsel i landet. Beteenden och konsumtion påverkas av skatter. Det är också ett av skälen till att punktskatter finns på vissa typer av varor. Alkoholhaltiga drycker är en av dessa varor. Tullverket har rapporterat om att det tar ett helt arbetspass att ta hand om alkoholen som kommer med de s.k. alkoholbussarna. Och alkoholbussarna är vanligt förekommande. Det är på många sätt oroväckande om höga skatter bidrar till ökad illegal införsel, eftersom det medför minskad kontroll. Därför vill Moderaterna att regeringen tillsätter en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer.

34. Skatt på alkohol och tobak, punkt 10 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12 och avslår motionerna

2021/22:1677 av John Weinerhall (M),

2021/22:1935 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2165 av Pål Jonson (M),

2021/22:3515 av Anders Åkesson och Per Åsling (båda C),

2021/22:3612 av Lars Beckman (M) och

2021/22:3636 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

I dag finns en möjlighet att, i enlighet med artikel 4 i EU:s direktiv 92/83/EEG, differentiera, och därigenom sänka, alkoholskatten för småskalig alkoholproduktion. Denna möjlighet nyttjas av samtliga stater inom Europeiska unionen förutom Sverige och Italien, vilket innebär att de svenska producenternas konkurrenskraft begränsas i relation till övriga inom unionen. Givet riksdagens tillkännagivande om att genomförande av EU-direktiv inte bör försämra företags konkurrenskraft torde det onekligen vara aktuellt att utnyttja denna möjlighet att förenkla för den inhemska småskaliga alkoholproduktionen och samtidigt stärka dess konkurrenskraft. Utan att vare sig rucka på alkoholmonopolet eller främja en osund alkoholkonsumtion hade en sådan åtgärd kunnat stödja denna, inte sällan, landsbygdsorienterade näring, inte minst om det kompletteras med gårdsförsäljning av alkohol, vilket redan tillkännagetts. Förslaget har redan idag stöd av Sveriges Oberoende Småbryggerier men vi menar att det bör utredas innan det genomförs.

35. Skatt på alkohol och tobak, punkt 10 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3515 av Anders Åkesson och Per Åsling (båda C), bifaller delvis motion

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12 och avslår motionerna

2021/22:1677 av John Weinerhall (M),

2021/22:1935 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2165 av Pål Jonson (M),
2021/22:3612 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3636 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi behöver fler matföretagare, öka den svenska matexporten och skapa fler jobb i de gröna näringarna. För att hela landet ska växa behövs regelförenklingar för livsmedelsnäringen och fortsatta satsningar på Sverige som matland. Särskilt den småskaliga livsmedels- och dryckesproduktionen behöver bättre förutsättningar. Livsmedelsproduktionen, och särskilt den småskaliga som verkar under tuffare villkor, har alltså en tuff konkurrenssituation och arbetar ofta under en tung administrativ börda. Antalet svenska småbryggerier och utbudet av ölsorter har vuxit kraftigt det senaste decenniet. 340 svenska hantverksbryggerier producerade nästan 3 000 olika öl till försäljning på Systembolaget 2020. Men hantverksbryggeriernas antal och bidrag till ölutbudet står inte i proportion till deras marknadsandelar. Svenska hantverksbryggerier står i dag enbart för drygt 1 procent av den totala försäljningen på Systembolaget. Detta torde bero på en mycket hård och snedvriden konkurrens. Artikel 4 i EU:s direktiv 92/83/EEG erkänner problemen med stordrifts- och samordningsfördelar på ölmarknaden. EU har därför gett medlemsstaterna möjlighet att justera för problemen genom att tillämpa en lägre alkoholskatt på öl som är producerad av oberoende småbryggerier. Samtliga EU:s medlemsstater – förutom Sverige, Litauen och Italien – och Storbritannien och Norge tillämpar nedsatt alkoholskatt i enlighet med direktivets intention. Finländska småbryggerier som under året producerar mindre än 10 miljoner liter öl har haft rätt till en skattereduktion sedan 1995. Utvärderingar från Storbritannien och Irland visar på att skattenedsättningen i dessa länder har haft positiv effekt på de inhemska ölmarknaderna när det gäller både konkurrens, tillväxt och utbud. Alla hantverksbryggerier är småföretag, där det största bryggeriet har 20 anställda. En stor andel av bryggerierna är dessutom lokaliserade i glesbygd. En nedsatt skatt på öl i enlighet med artikel 4 leder således inte bara till att konkurrensvillkoren utjämnas på ölmarknaden; en nedsatt skatt är dessutom ett stöd till småföretagandet i allmänhet och småföretagandet i glesbygd i synnerhet. För att stärka hantverksbryggeriernas förutsättningar att verka bör regeringen se över möjligheten att införa en differentierad alkoholskatt på öl liknande den brittiska modellen. Denna modell innebär att öl från bryggerier med en viss årsvolym betalar halva standardskattesatsen med stegvis ökning upp till en maxvolym där normalskattesatsen betalas.

36. Flygets beskattning, punkt 11 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3 och

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 12–14,

bifaller delvis motionerna

2021/22:855 av Edward Riedl (M),

2021/22:1983 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 15 och

avslår motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29,

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 28 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 31.

Ställningstagande

Som en följd av Chicagokonventionen (Convention on International Civil Aviation) från 1944 tillåts ingen beskattning av flygbränsle. Det saknas i dag ett brett stöd bland ICAO:s medlemsstater för att göra de ändringar som krävs i Chicagokonventionen för att tillåta en beskattning. I stället har ICAO valt att införa ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel för det internationella flyget, kallat Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Systemet baseras på målsättningen att nå en koldioxidneutral tillväxt från 2020 genom att klimatkompensera för alla utsläpp utöver dessa nivåer. Detta är ett mycket modest förslag som är långt ifrån tillräckligt ambitiöst. Moderaterna anser att det mest effektiva vore att införa en möjlighet till koldioxidbeskattning av flygbränslet, som till skillnad från den svenska flygskatten ska baseras på utsläppen som trafiken ger upphov till och inte resorna i sig. Om det inte går inom ramen för Chicagokonventionen bör Sverige inom ramen för FN, ICAO och EU vara pådrivande för nya samarbeten för internationella överenskommelser för beskattning av flygbränsle.

Vi motsätter oss den nationella flygskatten, som bygger på att straffa avstånd i stället för utsläpp. Skatten ger därmed inte heller flygbolagen några

incitament att sänka sina utsläpp och ställa om till nyare teknik. Inom Sverige och EES innebär skatten dessutom dubbla styrmedel, eftersom flyget omfattas av EU:s handel med utsläppsrätter. Därutöver riskerar den att flytta flyg till länder utan flygskatt, såsom Danmark, men också att på vissa sträckor flytta transporter till vägtrafik. Vidare finns en betydande risk att långflygningar inte längre utgår från Sverige. Skatten är ineffektiv, då den endast förväntas leda till begränsade utsläppsminskningar. Därtill kan läggas, vilket bl.a. Konjunkturinstitutet visat, att en minskning av utsläppen från flyget som en konsekvens av den svenska flygskatten inte har en direkt effekt på de totala utsläppen i EU. Flyget tilldelas egna utsläppsrätter i EU:s handelssystem, EU ETS. Men dessa räknas inte med i den totala mängden utsläppsrätter som är i omlopp och påverkas därför inte av den nya marknadsstabilitetsreserven och den automatiska annulleringsmekanismen som gäller för det landbaserade handelssystemet. Det innebär att om en aktör i systemet minskar sina utsläpp ökar utsläppsutrymmet för andra aktörer i motsvarande grad.

37. Flygets beskattning, punkt 11 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 15,

bifaller delvis motionerna

2021/22:855 av Edward Riedl (M),

2021/22:1983 av Sten Bergheden (M),

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3 och

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 14 och

avslår motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 12 och 13,

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L) yrkande 2,

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 28 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 31.

Ställningstagande

Den införda flygskatten syftar till att reducera utsläpp av växthusgaser och verka för en minskning av flygresandet i en regional, europeisk och global

kontext. Vid resor från en svensk flygplats är skatten 62, 260 eller 416 kronor beroende på destination. Den statsfinansiella nettoeffekten förväntas därmed bli omfattande beroende på vidden av kompensationen för särskilt drabbade flygplatser. Den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är mycket liten ur ett globalt perspektiv, samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska. Nyttan med flygskatten står alltså inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Studier visar att flygskatten skulle minska de svenska utsläppen med 0,2 procent, samtidigt som BNP skulle minska med 1,5 till 5,4 miljarder kronor första året. Flyget har liksom alla andra trafikslag en viss miljöpåverkan och målet är att minska denna. Införandet av flygskatten är ett alldeles för högt pris för en väldigt marginell miljövinst. Flygsektorn ingår även redan i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter och finansierar därmed redan införande av utsläppsreducerande teknik. Eftersom systemet är marknadsbaserat åstadkoms därmed maximal reduktion till lägsta möjliga kostnad. Dessutom är Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan bland de lägsta inom OECD. Den införda flygskatten behöver avskaffas.

38. Flygets beskattning, punkt 11 (L)

av Gulan Avci (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29,

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L) yrkande 2 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 31,

bifaller delvis motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 28 och
avslår motionerna

2021/22:855 av Edward Riedl (M),

2021/22:1983 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 12–14 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 15.

Ställningstagande

Jag ställer mig tveksam till den nuvarande nationella flygskatten. Den bör avvecklas i takt med att andra miljöstyrande avgifter införs. Sverige ska inom EU driva på för gemensamma regler för hela flygsektorn. Sverige bör gå före med klimatåtgärder inom flyget, bl.a. genom reduktionsplikten, men för att svenska företag ska kunna verka på en konkurrensneutral marknad bör Sverige driva på för gemensamma regler för flygsektorn i hela Europa. Det gäller inte minst EU:s nya energiskattedirektiv, som bl.a. innehåller ett förslag om flygbränsleskatt. Regeringen bör få i uppdrag att driva på i frågan om en miljödifferenterad flygbränsleskatt inom EU:s energiskattedirektiv för att uppnå ökad konkurrensneutralitet

39. Flygets beskattning, punkt 11 (MP)

av Lorentz Tovatt (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP) yrkande 28,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 29,

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L) yrkande 2 och

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L) yrkande 31 och
avslår motionerna

2021/22:855 av Edward Riedl (M),

2021/22:1983 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 31,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 12–14 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 15.

Ställningstagande

Regeringen bör i Sverige och inom EU verka för att flyget ska betala för sin klimatpåverkan. Svenskarnas flygande medför utsläpp på omkring 10 miljoner koldioxidekvivalenter per år. Det är lika mycket som bilresandet och betydligt mer än stålindustrin eller cementindustrin i Sverige. 1 procent av jordens befolkning står för hälften av alla utsläpp från flyg. Flyget ska betala för sin klimatpåverkan, och utsläpp från flygresor måste minska. Jag vill höja den svenska flygskatten och införa energiskatt och koldioxidskatt på flygbränsle i

EU, för alla flygresor inom Europa. I dag är flyget i EU undantaget sådan skatt. Flyget bör även beläggas med full moms. Alla flygbolag ska betala fullt pris inom EU:s utsläppshandel. Gratis tilldelning av utsläppsätter ska inte få förekomma. Jag vill införa trängselavgifter på flygplatser för att öka priset på pendlings- och affärsflygresor i rusningstid samt göra det obligatoriskt att informera om flygresors klimatpåverkan i all reklam och vid köp av flygbiljett.

40. Flygets beskattning, punkt 11 – motiveringen (V)

av Ulla Andersson (V).

Ställningstagande

Jag anser att dagens start- och landningsskatt på flygtrafik bör kompletteras med en progressiv flygskatt. Den progressiva flygskatten ska gälla för de som flyger mycket. De inrikes flygsträckor där det inte finns något alternativ till flyget på grund av långa avstånd med mera bör undantas från den progressiva flygskatten. Jag och mitt parti vill göra en massiv satsning på hållbara transporter och billigare kollektivtrafik. Staten måste öka sin kontroll över infrastrukturen för att genomföra klimatomställningen och nå klimatmålet till 2030. Inte minst för utbyggnad av tåg och kollektivtrafik. Att göra det enklare och billigare att välja tåget, särskilt på korta sträckor inrikes, skulle bidra till att minska flygandet. Jag vill se en progressiv flygskatt som tar hänsyn både till ekonomisk och regional jämlikhet.

Mot denna bakgrund avstyrker jag motionerna.

41. Skatt på avfall, punkt 12 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Magnus Stuart (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 29,

2021/22:3691 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 7 och

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 28,

bifaller delvis motionerna

2021/22:3348 av Sten Bergheden (M) och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 23 och

avslår motionerna

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 8,
2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 56,
2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 26 och
2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 33.

Ställningstagande

Motivet för införandet av skatten på avfallsförbränning är inte att minska de miljöeffekter som orsakas av de skattskyldiga förbränningsanläggningarna. I stället är syftet att minska de miljöeffekter som orsakas av de aktörer som genererar avfallet. Eftersom den skatt som regeringen infört inte kommer att föras över till de aktörer som påverkar avfallets uppkomst och sortering kommer inte heller principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan att följas. Skatten uppfyller alltså inte sitt syfte med att öka materialåtervinningen och minska avfallsmängderna. Den har ingen miljöstyrande effekt. Skatt på förbränning av avfall har dessutom funnits tidigare men avskaffades 2010 för att den inte gav önskvärd effekt. Regeringen konstaterar själv att den nu föreslagna skatten inte kommer att bidra till en ökad materialåtervinning och inte heller minska de klimatpåverkande utsläppen på kort sikt. Den effekt regeringen menar kan uppnås med skatten är att det först efter 2030 möjligen kan komma att bli en viss utfasning av äldre avfallsförbränningsanläggningar av åldersskäl. Ekonomiska styrmedel på miljöområdet bör så långt det är möjligt utgå från att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Skatten är alltså ingen miljöskatt på så sätt att den styr mot en bättre avfallshantering, utan den blir en fiskal skatt som tas ut på fjärrvärmekunder och fjärrvärmeföretag. Detta är i rak motsats till vad som behöver göras för att genom en konkurrenskraftig fjärrvärmesektor klara elförsörjningen kalla vinterdagar, i synnerhet i storstäder. Vi vill därför avveckla den nyligen införda skatten på avfallsförbränning.

De avfalls slag som avfallsskattelagen avser deponeras i princip inte längre utan hanteras i dag på miljövänligare sätt. När det gäller återbetalning av skatt för deponerat avfall är syftet att underlätta för deponiåtervinning ur gamla avfallsanläggningar som inte längre är skattepliktiga. I dag återvinns en mycket liten del av avfallet som skatten avser. I en rapport från Pricewaterhousecoopers (PWC) slås fast att sedan lagen om skatt på avfall infördes 2000 har intäkterna för deponiskatten minskat från ca 800 miljoner kronor till ca 50 miljoner kronor netto, trots att skattebeloppet har höjts från 250 till 550 kronor per ton avfall. Mängden avfall som lämnas till deponering har sedan dess minskat i stor utsträckning. Förutom skatten har styrmedel som de ökade målen för materialåtervinning och matinsamling, förbud mot deponi av vissa avfall samt reglerna om producentansvar lett till att det i dag deponeras väsentligt mindre. Det som deponeras är också framförallt avfall som är skattebefriat. Sedan skatten infördes har beteendeförändringar och flera andra faktorer bidragit till att den har förlorat fiskal betydelse. Dess tillskott till statskassan är i dag försumbart. Mot bakgrund av vad som ovan redovisats

om skattens begränsade fiskala betydelse, minskade behov och den administrativa börda den medför borde man därför ställa sig frågan om skatten i sin nuvarande form har spelat ut sin roll. Det är därför motiverat att se över dagens utformning av avfallsskatten.

42. Skatt på avfall, punkt 12 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 23,
bifaller delvis motionerna

2021/22:3348 av Sten Bergheden (M),

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 8,

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 29,

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 28 och

2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 33 och
avslår motionerna

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43,

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 8,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 9,

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 56,

2021/22:3691 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 7 och

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 26.

Ställningstagande

Vi motsätter oss regeringens införda skatt på avfallsförbränning, främst eftersom den inte utgör ett styrmedel mot bättre avfallshantering utan i första hand leder till överföring av pengar till staten. I tidigare offentliga utredningar (2009:12 och 2017:83) betonas vikten av "att skatter som styrmedel styr emot de mål som motiverar dess införande" och "att miljöpolitiska styrmedel bör sättas in så nära källan som möjligt". En skatt på förbränning av avfall innebär att en skatt införs i slutet av avfallsströmmen, långt i från de aktörer som skapar problemen, dvs. de som tillför farliga kemikalier som riskerar att hamna i naturen och som bidrar till förbrukningen av naturresurser. En skatt på förbränning av avfall skulle därför inte påverka beslut om produktdesign eller materialval för att underlätta materialåtervinning, ansträngningar för att sortera ut vissa material etc. Ett annat problem är att allt avfall skulle beskattas

lika hårt oavsett avfallens miljöpåverkan och möjlighet till annan behandling än förbränning där det är lämpligare. Nettoresultatet av den föreslagna skatten blir en omfördelning av pengar från kommunalt ägda eller kommunalt upphandlade verksamheter till statens kassa, vilket knappast är i samklang med strävan att stödja kommunerna. En skatt på avfallsförbränning kommer att resultera i dyrare fjärrvärme, höjda mottagningsavgifter för leverans av avfall till svenska anläggningar och sämre nettoresultat för de företag som sköter avfallsförbränning. Högre avgifter på fjärrvärme skulle drabba konsumenterna men kan även innebära att fjärrvärmerna tappar marknadsandelar. Höjda mottagningsavgifter kan innebära att färre utländska kunder väljer att exportera avfall till Sverige, vilket kan medföra högre andel deponi. Ett sämre nettoresultat för företagen innebär ett mer begränsat utrymme för att exempelvis investera i miljövänlig teknik. Vi vill därför avveckla skatten på avfallsförbränning.

43. Skatt på avfall, punkt 12 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 8 och

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 56 och

avslår motionerna

2021/22:3348 av Sten Bergheden (M),

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 29,

2021/22:3691 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 7,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 23,

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 28,

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 26 och

2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 33.

Ställningstagande

Flera av Sveriges storstadsområden, bl.a. Stockholm, Malmö, Uppsala och Västerås, har larmat om akut kapacitetsbrist i elnäten. Bristande tillgång på el bromsar i dagsläget både nybyggnation av bostäder och nya företags-etableringar, men riskerar också att bromsa elektrifieringen av både kollektivtrafik, privatfordon och godstrafik på väg, som är en grundbult i bl.a.

Stockholmsregionens klimatstrategi. Situationen har därefter förvärrats av att konkurrenskraften för lokal elproduktion i kraftvärmeanläggningar som skulle kunna nyttjas för att avhjälpa problemet och avlasta elnäten i stället har försämrats. I Stockholm har situationen varit så akut att tillfälliga lösningar med kostsamma avtal utan marknadsmässiga grunder har slutits mellan lokala elproducenter och kommunen. När utredningen om avfallsförbränningskatt presenterades konstaterades att skatten inte påverkar återvinning, utsortering eller materialval. Man konstaterade även att skatten inte överförs till den som genererar avfallet och därmed inte följer principen om att förorenaren ska betala samt att skatten inte får någon miljöstyrande effekt. Den är därför rent fiskal, vilket minskar konkurrenskraften i stadsnära elproduktion i kraftvärmeverk. Avfallsförbränningskatten bör därför differentieras, för att få en större miljöstyrande effekt, i kombination med att en ny strategi för ökad utsortering och återvinning av hushållsavfall tas fram enligt principen om en cirkulär ekonomi.

44. Skatt på avfall, punkt 12 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 26,

bifaller delvis motionerna

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43 och

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 56 och

avslår motionerna

2021/22:3348 av Sten Bergheden (M),

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 8,

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 8 och 9,

2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 29,

2021/22:3691 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 7,

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 23,

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 28 och

2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 33.

Ställningstagande

Jag menar att kraftvärmens har potential att utvecklas ytterligare och anser därför att sektorn behöver konkurrenskraftiga och långsiktiga villkor. Jag vill att en sammanhållen strategi för kraft- och fjärrvärmens tas fram. Under 2020

införde regeringen och dess stödpartier en skatt på avfallsförbränning. Denna skatt är olycklig och har försämrat kraftvärmens konkurrenskraft. Regeringen har i olika sammanhang framhållit kraft- och fjärrvärmesektorns betydelse för energiförsörjningen. I praktisk handling har man i stället lagt hinder för den. Jag har ingen annan uppfattning än regeringen när det kommer till målet om en god avfallshantering med försvarbar miljöpåverkan. Problemet är att regeringens politik är verkningslös och symbolisk. Den utredning som lämnades innan skatten infördes avvisade förslaget. Utredningen konstaterade att skatten kommer att vara fiskal, dvs. rendera intäkter till staten men varken bidra till en bättre miljö eller ett hållbart klimat. Ändå är det som miljöstatsning regeringen har motiverat skatten. Insatser måste göras tidigare i avfallskedjan för att få relevans. Avfallsförbränningskatten begränsar investeringsutrymmet i anläggningarna. Dessutom har den kantats av tillämpningsproblem. Hälften av hushållsavfallet energiåtervinns och ger el, värme och kyla. Sverige importerar därtill avfall från andra länder där den annars hade gått till miljöbelastande deponi. Den värmeproduktion som avfallsförbränningen omfattar motsvarar värme till ungefär 1 miljon hushåll och har fördelen att den är tillförlitlig året om. Jag anser att skatten måste sänkas och bli mer pricksäker genom en differentiering så att effektiv sortering gynnas. Det är viktigt att slutbehandlingen av restavfall görs med minimal klimatpåverkan genom effektiv sortering och återvinning av plaster och i slutändan infångning och lagring av koldioxid. Det måste leda till tydliga och styrande incitament som gör att återvunnen plast används före jungfrulig råvara. Den som ger upphov till fossilt avfall borde bära klimatbördan för slutbehandling, inte som idag den som tar emot avfallet för att producera energi. Jag avvisar helt regeringens förslag till att indexera avfallsförbränningskatten.

45. Skatt på avfall, punkt 12 (L)

av Gulan Avci (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L) yrkande 33,
bifaller delvis motionerna
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 8,
2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 23 och
2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 28 och
avslår motionerna
2021/22:3348 av Sten Bergheden (M),

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 43,
2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) yrkande 8,
2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 9,
2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 56,
2021/22:3688 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 29,
2021/22:3691 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 7 och
2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 26.

Ställningstagande

I takt med att vi har förlorat elproduktionen från flera reaktorer i södra Sverige har kraftvärmén blivit allt mer betydelsefull för att kraftsystemet ska fungera. Det är väsentligt att den har konkurrenskraftiga förutsättningar. Kraftvärméanläggningarna kommer att få en bättre lönsamhet när stödtjänstmarknaden är på plats. Avfallsförbränningsskatten behöver avskaffas då den inte tjänar sitt syfte att öka återvinningsgraden utan skapar en rad oönskade konsekvenser som t.ex. helt onödiga transporter av askor i syfte att undvika en dubbelbeskattning. Den svenska förbränningskapaciteten överstiger det behovet för att hantera det svenska avfallet med ungefär 1,5 miljoner ton per år. Vi har också goda förutsättningar att ta hand om värmen från förbränningen tack vare fjärrvärmenäten. Således har Sverige importerat en hel del sopor för förbränning. Alternativet till importen är att avfallet deponeras, vilket fortfarande är vanligt runt om i Europa. Deponierna är ett bekymmer ur klimatsynpunkt då de läcker stora mängder metan. Avfallsförbränningsskatten motverkar importen. Skatten förbättrar också marknaden för oseriösa aktörer. Tanken – att genom skatten öka återvinningsgraden – var god. Men skattens negativa klimateffekt är ett starkt skäl för att avskaffa den. Jag vill att styrmedlen för att gå mot en cirkulär ekonomi ska sättas tidigare i kedjan, redan vid produktionen av materialen.

46. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 15 och
avslår motionerna

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 45 och

2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 41.

Ställningstagande

Användningen av bekämpningsmedel i Sverige styrs av ett omfattande regelverk för godkännande, hantering och miljöövervakning. Bedömningar av bekämpningsmedel och fortsatt breda säkerhetsmarginaler när det gäller miljö och hälsa är att föredra. Däremot finns ingen anledning att lägga extra skatt på dessa produkter när de väl har godkänts, eftersom detta i praktiken slår direkt mot det svenska jordbrukets konkurrenskraft. Bättre är att möjliggöra alternativ, exempelvis mekanisk bekämpning av ogräs, genom sänkt dieselskatt för ökad lönsamhet i jordbruket, samt mer tillämpad forskning för nya typer av material. Kemikalieanvändningen kan alltså styras mot minskade nivåer genom att skapa konstruktiva alternativ och genom forskning och utveckling. Vi anser att punktskatten på bekämpningsmedel bör avskaffas.

47. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (V)

av Ulla Andersson (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 45,

bifaller delvis motion

2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 41 och

avslår motion

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 15.

Ställningstagande

Utredningen om skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten lämnade sitt betänkande 2017. Där konstaterar utredningen att en förändrad skatt på kemiska växtskyddsmedel kan vara lämplig som kompletterande styrmedel. En ny differentierad skatt föreslås med tre riskbaserade produktkategorier, varav kemiska växtskyddsmedel som endast innehåller verksamma ämnen med låg risk ska vara skattebefriade. Enligt utredningen ändrar skatteförslaget prisrelationen mellan produktkategorierna och bör leda till minskade miljö- och hälsorisker. Jag anser att det är mycket angeläget att Sverige, tills vi helt lyckas fasa ut kemiska bekämpningsmedel, får en bättre beskattning av bekämpningsmedel då dagens beskattning har liten miljöeffekt. Jag anser att utredningens förslag på differentierad beskattning är bättre än det nuvarande systemet, men bedömer att dess styrande effekt kan vara för liten. Danmark, Norge och Frankrike har en betydligt starkare lagstiftning där skatten ökar med

medlets giftighet, vilket har lett till att lantbrukare byter till mindre giftiga medel. Jag ser ett stort behov av att en differentierad beskattning av växtskyddsmedel införs i Sverige och som i likhet med den som finns i Danmark ökar med medlets giftighet. Intäkterna från skatten bör återföras till lantbruket för att utveckla hållbara växtskyddsmetoder. Regeringen bör återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker.

48. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 13 (MP)

av Lorentz Tovatt (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 41,

bifaller delvis motion

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 45 och

avslår motion

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 15.

Ställningstagande

Sverige ska inte sträva efter att göra maximalt antal undantag för kraftigt modifierade vatten i jordbruksområden. Omfattande åtgärder för minskat läckage av näringsämnen och urlakning av farliga bekämpningsmedel behövs inom det svenska jordbruket, inkluderat de mest produktiva jordbruksområdena, för att kunna nå våra svenska miljömål för vattenresurserna samt bidra till vattendirektivets mål. Jordbruksverket bör också informera lantbrukare inom vattenskyddsområden om fördelarna med att bedriva ekologisk odling. Att den obesprutade arealen ökat i Sverige den senaste tioårsperioden beror på ökad omläggning till ekologisk produktion. Ekologisk produktion är även en viktig innovationsmotor för utvecklingen av alternativa bekämpningsmetoder. Sverige bör, likt Norge och Danmark, införa en bekämpningsmedelsskatt som är differentierad utifrån farlighet. En sådan konstruktion styr både mot minskad användning och mot att bättre preparat används. Dagens bekämpningsmedelsskatt är föråldrad och behöver snarast uppdateras för att få den önskade miljöstyrande effekten.

49. Skatt på plastbärkassar m.m., punkt 14 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 9 och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 24 och

avslår motionerna

2021/22:338 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:861 av Magdalena Schröder (M),

2021/22:1068 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1099 av Magdalena Schröder (M),

2021/22:1853 av Sten Bergheden (M),

2021/22:1854 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2857 av Betty Malmberg och Marlène Lund Kopparklint (båda M),

2021/22:3009 av Clara Aranda (SD),

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 8 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 42.

Ställningstagande

Införandet av plastpåseskatten är ett resultat av regeringens gröna politik, vilket tar sin utgångspunkt från EU:s gemensamma målsättningar för antal plastbärkassar per hushåll. Den går ut på att minska användandet av plastbärkassar i Sverige ned till EU:s angivna nivåer. Redan vid införandet av plastpåseskatten var dock Sverige redan på de nivåer som EU hade satt upp. När andra delar av världen släpper ut mångdubbelt mer plast i naturen än vad Sverige gör, blir det samtidigt märkligt att svenska hushåll ska straffbeskattas för den nedskräpning i haven som de inte bidrar till. När plastpåseskatten inte gör miljönytta i ett globalt perspektiv är det angeläget att ifrågasätta dess existensberättigande. Det finns även exempel på bärkassar som ser ut som plast men som inte innehåller någon plast i praktiken. Dessa beskattas dock i dag som om de vore plastbärkassar. Vår hållning är att plastbeskattningen är ohållbar och ineffektiv ur ett miljöhänseende. Därför är vår uppfattning att skatten på plastbärkassar behöver avvecklas.

Regeringen har aviserat planer på att genomföra en punktskatt på engångsartiklar i enlighet med förslagen i SOU 2020:48. Om förslaget skulle genomföras kommer thaimatlådor, take away-kaffemuggar, plasttallrikar m.m. att beläggas med punktskatter i intervallet 3 till 7 kronor. Vi menar att ett införande av punktskatt på engångsartiklar skulle utgöra ytterligare ett i

raden av exempel på ideologiskt genomdrivna symbolskatter med tveksamma effekter på miljön. Mot bakgrund av att restaurangnäringen lidit stora ekonomiska förluster och uppsägningarna inom branschen varit många som en konsekvens av covid-19-pandemin har regeringen pausat genomförandet av förslaget men vi menar att det förslaget är dåligt alldeles oaktat pandemin och motsätter oss det därför.

50. Skatt på plastbärkassar m.m., punkt 14 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C) yrkande 8 och

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 42 och

avslår motionerna

2021/22:338 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2021/22:861 av Magdalena Schröder (M),

2021/22:1068 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1099 av Magdalena Schröder (M),

2021/22:1853 av Sten Bergheden (M),

2021/22:1854 av Sten Bergheden (M),

2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 9,

2021/22:2857 av Betty Malmberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M),

2021/22:3009 av Clara Aranda (SD) och

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 24.

Ställningstagande

Sverige har en förhållandevis låg andel miljöskatter. Det finns utrymme för att höja miljöskatterna på utsläpp och resursförbrukning. De nuvarande miljöskatterna behöver likväl utvärderas i syfte att stärka miljöstyrningen och minska de delar som inte styr mot en mer miljövänlig konsumtion. De miljöskatter som i utvärderingar inte har någon, eller har liten, miljöstyrande effekt bör antingen växlas mot bredare skattebaser eller göras om för att få en starkare miljö- och klimatstyrande effekt. Det bör även göras en grundlig översyn av skatter som kan motverka övergången till en mer cirkulär ekonomi.

51. Sockerskatt, punkt 15 (C)

av Helena Vilhelmsson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3510 av Sofia Nilsson m.fl. (C) yrkande 15 och
avslår motionerna

2021/22:27 av Angelica Lundberg (SD),

2021/22:757 av Mikael Strandman (SD),

2021/22:805 av Pia Nilsson (S),

2021/22:970 av Per-Arne Håkansson (S) yrkande 1,

2021/22:1051 av ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S),

2021/22:1277 av Mats Wiking m.fl. (S) och

2021/22:3076 av Daniel Andersson (S).

Ställningstagande

Ohälsa relaterat till överkonsumtion av socker är ett problem som måste tas på allvar. För att komma till rätta med ohälsa anser jag att det bl.a. krävs utbildning, upplysning och konsumentmakt, i kombination med ansvarsstagande producenter och återförsäljare. Att lägga en skatt som hamnar på individen är inte rätt väg att gå. Det finns dock andra vägar att utforska för att minska sockerinnehållet i konsumentprodukter. I exempelvis Storbritannien finns en skatt på producenten som denne får betala där läsk innehåller med än 5 gram socker per liter. Något som fått till följd att läsk i Storbritannien har betydligt lägre halt av socker än den svenska. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör se över hur ett producentinriktat avgiftssystem kan utformas i syfte att stärka incitamenten för låga gränsvärden av tillsatt socker i drycker.

52. Övriga punktskatter, punkt 17 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 23 och

avslår motionerna

2021/22:4061 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 4 och

2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 50.

Ställningstagande

Den tidigare avgiften på handelsgödsel kom en gång till för att finansiera den svenska spannmålexporten. Senare användes den som ett skäl för att minska läckaget av gödning till vattendrag och minska tillförseln av tungmetaller till jorden. När det gäller frågan om näringsläckage finns ett flertal studier som visar att geografi, jordart och djurintensitet är minst lika avgörande som om handelsgödsel används. Skatten får liten styrfunktion och blir mest en börda, som reducerar konkurrenskraften. Vi motsätter oss därför att en skatt på handelsgödsel återinförs.

53. Övriga punktskatter, punkt 17 (MP)

av Lorentz Tovatt (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:4061 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP) yrkande 4 och

2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 50 och

avslår motion

2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 23.

Ställningstagande

Så länge det går att göra kortsiktiga vinster genom att rutinmässigt ge djur antibiotika, kommer missbruket av antibiotika att fortsätta. Därför måste ekonomiska styrmedel utformas på ett sätt som gynnar de djuruppfödare som satsar på förbättrade förhållanden för djuren, stärker deras hälsa och förebygger sjukdomar och skador och därmed minimerar antibiotikaanvändningen. De svenska producenterna är redan där – den svenska djurhållningen använder minst antibiotika i hela EU – men vi som politiker behöver ta ansvar för att en ansvarsfull djuruppfödning också bär sig på marknaden. ”Fulkött” från djuruppfödning som överanvänder antibiotika och därigenom bidrar till ett av mänsklighetens mest allvarliga hälsoproblem i framtiden, antibiotikaresistens, måste bort från marknaden. Inom EU kommer en ny lagstiftning om veterinärmedicinska läkemedel att träda i kraft i början av 2022. Lagstiftningen innebär skärpta regler men vi har ännu inte sett utfallet

av den. Regeringen bör säkra att länder har möjlighet att införa en antibiotikaskatt på kött från djur som rutinmässigt behandlats med antibiotika.

Övergödning är ett utbrett problem, framför allt i Götaland och Svealand. Omkring 2 300 sjöar, kustvatten och vattendrag har i dag sämre än god status på grund av övergödning. Åtgärdstakten behöver öka för att vattenkvaliteten ska kunna öka. I dagsläget riktar sig de flesta åtgärder mot att hantera läckaget av näringsämnen från jordbruksmark, vilket är oerhört viktigt. Men de angriper inte ursprungsproblemet, nämligen riskerna med alltför hög tillförsel av näringsämnen. De frivilliga åtagandena har varit framgångsrika i Sverige men bygger på ett intresse från lantbrukaren och att åtgärderna är lönsamma. Frivilliga åtgärder behöver därför förstärkas med politiska styrmedel som t.ex. miljöavgifter för att minska tillförseln av konstgödsel. Jag vill att en skatt på mineralgödsel införs, och nya etappmål bör sättas för återföring av fosfor och kväve.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:18 av Emma Berginger (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en avståndsbaserad skatt på lätt trafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:27 av Angelica Lundberg (SD):

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

2021/22:96 av Dennis Dioukarev (SD):

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

2021/22:311 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

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

2021/22:338 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte beskatta plastprodukter av återvunnen eller miljövänlig plast och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:363 av Thomas Morell m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning för minskad fordonsskatt på dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:529 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för egen finansiering för föreningar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:617 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att framarbete ett förslag till en ny, förenklad och lättförståelig beräkningsmodell för fordon i kategorin personbil klass II och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:695 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om passager vid betalstationer för trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:757 av Mikael Strandman (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en skatt på läsk innehållande socker och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:760 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av svensk lagstiftning med syfte att utjämna de ekonomiska villkoren för produktion och konsumtion för förnybar energi i kooperativ form jämfört med produktion och konsumtion för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:785 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en justerad Lidingöregel för trängselskatt vid Ropsten i syfte att främja tillgängligheten för kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:805 av Pia Nilsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en fördjupande analys av rimligheten i att införa en sockerskatt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:855 av Edward Riedl (M):

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

2021/22:861 av Magdalena Schröder (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa punktskatten på plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:962 av Denis Begic (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att underlätta för småskalig produktion av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:970 av Per-Arne Håkansson (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utifrån förebyggande metoder för att bekämpa diverse former av cancer se över förutsättningar för att införa producentavgift på sockersötade drycker och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1051 av ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en sockerskatt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1068 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda effekterna av plastpåseskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1070 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt bensinskatt för att värna utveckling och möjlighet till företagande och boende över hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1073 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konsekvenserna av minskad reklamskatt för en utökad möjlighet till stärkt intäktskälla för föreningslivet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1074 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att ändra karenstiden från 15 dagar till 4 dagar för återbetalning av fordonsskatten för fordon i yrkestrafik (bussar, lastbilar och taxi) samt hyrbilsföretag och uthyrningsfordon på bensinstationer i vägtrafikskattelagen (2006:227) och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1082 av Edward Riedl (M):

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

2021/22:1084 av Edward Riedl (M):

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

2021/22:1091 av Edward Riedl (M):

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

2021/22:1099 av Magdalena Schröder (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa punktskatten på plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1132 av John Weinerhall (M):

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

2021/22:1269 av Abraham Halef (S):

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

2021/22:1277 av Mats Wiking m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa producentavgift på andelen socker i sockersötade drycker och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1365 av Sten Bergheden (M):

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

2021/22:1370 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en skatt/avgift på elcyklar och elsparkcyklar för den ökade samhällskostnaden och den ökande klimatpåverkan de orsakar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1677 av John Weinerhall (M):

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

2021/22:1679 av John Weinerhall (M):

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

2021/22:1737 av Cecilie Tenfjord Toftby (M):

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

2021/22:1853 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera både den ekonomiska effekten och miljönyttan med plastpåskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1854 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige omgående bör ta bort plastpåskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1934 av Sten Bergheden (M):

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

2021/22:1935 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över skatten på öl för de små bryggerierna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1971 av Sten Bergheden (M):

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

2021/22:1974 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Sveriges fordons- och vägskatter i syfte att minska skatterna för att stärka konkurrenskraften och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1977 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att helt avskaffa indexuppräknings- och dieselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1979 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av fordonskatterna i syfte att undersöka möjligheten för åkeriföretag, bussbolag och taxibilar att bara betala fordonskatt för de dagar fordonet faktiskt har varit påställt och i trafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1982 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn och utvärdering av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1983 av Sten Bergheden (M):

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

2021/22:1984 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbereda att pausa trängselskatterna under pandemier och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2028 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

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

2021/22:2165 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras för att särskilja skattesatserna mellan mikrobryggerier och storskaligt producerat öl och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2372 av Lars Püß (M):

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

2021/22:2419 av Ida Drougge (M):

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

2021/22:2432 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motverka skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konsekvenserna av en differentierad alkoholskatt för småskalig alkoholproduktion och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2449 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa punktskatten på engångsartiklar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de negativa trafikskatterna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2454 av Staffan Eklöf m.fl. (SD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa punktskatt på handelsgödsel och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa skatten på diesel för jord- och skogsbruksändamål till dansk nivå och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2455 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för en överenskommelse om koldioxidskatt globalt och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa skattelättnaderna för höginblandade biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2482 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten på hemelektronik och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa punktskatten på bekämpningsmedel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2501 av Michael Rubbestad m.fl. (SD):

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

2021/22:2824 av Betty Malmberg (M):

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

2021/22:2825 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att metanol och bioolja tillverkade av restprodukter och som används till uppvärmning ska vara skattebefriade och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka i EU för att biobränslen som är baserade på foder- och livsmedelsgrödor ska vara skattebefriade och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2838 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att presumtiva produktionsskatter som föreslås för svenskt lantbruk måste föregås av samhällsekonomiska analyser som även beaktar frågor som rör livsmedelsförsörjning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:2857 av Betty Malmberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M):

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

2021/22:2952 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

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

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD):

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

2021/22:3008 av Runar Filper (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att slopa vägtrafikskatten för tävlingsfordon och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3009 av Clara Aranda (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omedelbart avskaffa den befintliga skatten på plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3076 av Daniel Andersson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta fram olika typer av styrmedel för att få oss konsumenter att göra nyttigare val när vi handlar mat, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3171 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD):

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

2021/22:3198 av Jens Holm m.fl. (V):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2022 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3214 av Jens Holm m.fl. (V):

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

2021/22:3277 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma med förslag som undantar företag vars huvudsakliga verksamhet är återanvändning från kemikalieskatt på elektroniska produkter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3279 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3311 av Sofia Westergren m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att ersätta bonus malus-systemet med en mer balanserad, konkurrenskraftig och rättvis fordonsbeskattning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3348 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta bort förbränningskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att driva på i frågan om en miljödifferenterad flygbränsleskatt inom EU:s energiskattedirektiv för att uppnå ökad konkurrensneutralitet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3431 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för ett borttagande av kemikalieskatten på begagnad elektronik och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera den återinförda avfallsförbränningskatten ur ett miljö- och samhällsekonomiskt perspektiv och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3436 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta en aktiv roll för att EU gemensamt ska driva på för en omförhandling av Chicagokonventionen i syfte att sluta en överenskommelse om ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp från flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för långsiktiga regler som tillåter skattenedsättning för både grödebaserade biobränslen och andra generationens biobränslen som är hållbart producerade och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en nystart för FN:s klimattoppmöten med finansministrarnas närvaro och förhandlingar om ett globalt minimipris på utsläpp av koldioxid och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3497 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den lokala kraftvärmens konkurrenskraft måste stärkas genom differentierad avfallsförbränningskatt och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gällande beslutsmakt och förvaltande av trängselskatter ska regionaliseras och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3510 av Sofia Nilsson m.fl. (C):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur ett producentinriktat avgiftssystem som stärker incitamenten för låga gränsvärden för tillsatt socker i sockersötad dryck kan inrättas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3511 av Annie Lööf m.fl. (C):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur den gröna skatteväxlingen kan fortsätta genom att bl.a. se över en eventuell utfasning av alla nedsättningar av koldioxidskatten, samtidigt som branschernas konkurrenskraft värnas med stärkt miljöstyrning och färre rent fiskala inslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3515 av Anders Åkesson och Per Åsling (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ser över möjligheterna till förändrad beskattning av mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3566 av Lars Beckman m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna att ersätta bonus–malus-systemet med en mer balanserad, konkurrenskraftig och rättvis fordonsbeskattning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3612 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alkoholskatten och mervärdesskatten bör sänkas på alkoholhaltiga drycker producerade av mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3621 av Lars Beckman (M):

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

2021/22:3636 av Niklas Wykman m.fl. (M):

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

2021/22:3637 av Niklas Wykman m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa bonus–malus-systemet i dess nuvarande form och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för lägre skatt på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ett avskaffande av flygskatten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de gränsdragningsproblem för beskattning av fordon såsom husbilar som har uppkommit som en följd av bonus–malus och beräkningsmodeller för skatteuttag bör korrigeras för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur skillnaden i energiskatt mellan olika fordonstyper som drivs på el ska minska och bli mer rättvis och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa skatten på avfallsförbränning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen på avfallsskatten och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3663 av Anders Åkesson m.fl. (C):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för tunga fordon i likhet med fordonsskatten för personbilar kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av koldioxidskattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3665 av Magnus Ek m.fl. (C):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur den gröna skatteväxlingen kan fortsätta genom att bl.a. se över en

eventuell utfasning av alla nedsättningar av koldioxidskatten, samtidigt som branschernas konkurrenskraft värnas med stärkt miljöstyrning och färre rent fiskala inslag, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av nuvarande miljöskatter för att säkerställa att de styr mot minskade utsläpp och förbättrad resurseffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att avfallsskattens framtida utformning baseras på miljöstyrande principer samt främjar materialåtervinning snarare än deponering och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3684 av Rickard Nordin m.fl. (C):

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av nuvarande miljöskatter för att säkerställa att de styr mot minskade utsläpp och förbättrad resurseffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid översynen av energiskattedirektivet ändra så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll, istället för volym, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en ändring i lagen om skatt på energi så att bioolja tillverkade av restprodukter skattebefrias för uppvärmningsändamål, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till en mer flexibel elskatt som varierar beroende på efterfrågan för att minska belastningen på elnätet när efterfrågan på el är som störst, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att helt slopa skatten för egenanvändning av solceller för att främja installation vid optimala sollägen och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förtydliga i regelverket att egenproducerad förnybar el i andelsägd

mikroproduktionsanläggning ska vara fråntagen energiskatt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3685 av Per Åsling m.fl. (C):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skattesystemet ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningar som råder i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett system där fordonens verkliga utsläpp utifrån ett livscykelperspektiv beräknas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3688 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort avfallsförbränningskatten och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska begära undantag för energi- och koldioxidskattebefrielse på EU-nivå för biooljor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3691 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort dubbelbeskattningen av deponier för gruvnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3754 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet inom EU för att hitta en modell för beskattning av fossilt flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i internationella sammanhang ska verka för en beskattning av fossila flygbränslen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny fordonsbeskattning som utgår från fordonets bränsle, ålder och trängsel och ersätter befintlig bonus–malus-beskattning samt bränsle- och fordonsbeskattning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lätta lastbilar och husbilar i bonus–malus-systemet och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid införande av ett europeiskt utsläppshandelssystem för transporter pröva relevansen för befintliga skatter gentemot sektorn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3881 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utfasning av subventioner av fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att presumera skattefrihet från kemikalieskatt för varor som återbrukas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3954 av Eric Westroth m.fl. (SD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn för rättvisa skattevillkor på energimarknaden och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utvärdering av beskattningen av datalagring och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av punktskatter på transporter, resor och avstånd och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avskaffad flygskatt och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avveckling av bonus–malus-systemet och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa indexuppräkningsarna av bränsleskatten och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en utfasning av trängselskatterna och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av bränsleskatterna i syfte att uppnå stärkt konkurrenskraft inom svenskt jord- och skogsbruk och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avveckling av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om avveckling av avfallsförbränningsskatten och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla skatten på plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3996 av Joar Forssell m.fl. (L):

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

2021/22:4030 av Ulf Kristersson m.fl. (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett globalt minimipris på koldioxidutsläpp och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att det införs ett minimipris på utsläpp av koldioxid i EU och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för en nystart för FN:s klimattoppmöten med finansministrarnas närvaro och förhandlingar om ett globalt minimipris på utsläpp av koldioxid och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort dubbelbeskattningen av deponier för gruvnäringen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4061 av Elisabeth Falkhaven m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra att länder har möjlighet att införa en antibiotikaskatt på kött från djur som rutinmässigt behandlats med antibiotika och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4062 av Maria Gardfjell m.fl. (MP):

41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige, liksom Norge och Danmark, bör införa en bekämpningsmedelsskatt som är differentierad utifrån farlighet och att en sådan skatt bör styra både mot minskad användning och mot att bättre preparat används, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett återinförande av skatten på handelsgödsel bör utredas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4066 av Lorentz Tovatt m.fl. (MP):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla alla fossila subventioner och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja och utveckla trängselkatterna och tillkännager detta för regeringen.

28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i Sverige och inom EU verka för att flyget ska betala för sin klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4195 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska avfallsförbränningsskatten och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för ett undantag från EU:s statsstödsregler avseende skatt på bioolja för värmeproduktion och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4199 av Johan Pehrson m.fl. (L):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fossilt bränsle ska beskattas likvärdigt oavsett användningsområde och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidskatten ska ha en direkt koppling till koldioxidutsläppen och att den därför bl.a. ska minska i takt med reduktionsplikten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska verka för att flygningar inom EU ska beskattas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bilen är ett redskap för frihet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4220 av Arman Teimouri m.fl. (L):

33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avfallsförbränningsskatten ska avskaffas och tillkännager detta för regeringen.