

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU20

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 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. I betänkandet finns 35 reservationer (M, SD, C, V, KD, L) och ett särskilt yttrande (M).

Behandlade förslag

Cirka 100 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet	10
Ärendet och dess beredning.....	10
Utskottets överväganden.....	11
Energiskatt.....	11
Nedsatt elskatt för tunga fordon	18
Skatt på drivmedel m.m.....	20
Beskattning av biodrivmedel	24
Vägs katt.....	29
Fordonsskatt	33
Bonus–malus-systemet	35
Trängselskatt	41
Kemikalieskatt.....	44
Alkohol.....	49
Tobak.....	52
Flygets beskattning.....	54
Reklamskatt	57
Skatt på avfall.....	59
Skatt på bekämpningsmedel	62
Skatt på gödselmedel.....	64
Sockerskatt	66
Skatt på plastbärkassar m.m.	67
Reservationer	70
1. Energiskatt, punkt 1 (SD).....	70
2. Energiskatt, punkt 1 (C).....	71
3. Energiskatt, punkt 1 (L).....	72
4. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (M)	73
5. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (C)	74
6. Nedsatt elskatt för tunga fordon, punkt 2 (V)	74
7. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (M).....	75
8. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (SD)	76
9. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (C).....	77
10. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (KD)	78
11. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M)	80
12. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (SD)	80
13. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (C).....	81
14. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (KD).....	82
15. Vägs katt, punkt 5 (SD)	83
16. Vägs katt, punkt 5 (V)	84
17. Fordonsskatt, punkt 6 (C)	85
18. Bonus–malus-systemet, punkt 7 (M).....	86
19. Bonus–malus-systemet, punkt 7 (SD)	87
20. Bonus–malus-systemet, punkt 7 (KD).....	88
21. Trängselskatt, punkt 8 (SD).....	90
22. Trängselskatt, punkt 8 (C)	90
23. Trängselskatt, punkt 8 (V).....	91
24. Kemikalieskatt, punkt 9 (M).....	92
25. Kemikalieskatt, punkt 9 (SD)	93

26. Alkohol, punkt 10 (M).....	94
27. Alkohol, punkt 10 (SD)	95
28. Alkohol, punkt 10 (C).....	95
29. Flygets beskattning, punkt 12 (M).....	97
30. Flygets beskattning, punkt 12 (SD)	98
31. Flygets beskattning, punkt 12 (KD).....	99
32. Reklamskatt, punkt 13 (KD).....	100
33. Skatt på avfall, punkt 14 (M).....	101
34. Skatt på avfall, punkt 14 (KD).....	102
35. Skatt på gödselmedel, punkt 16 (SD)	103
Särskilt yttrande	104
Skatt på plastbärkassar m.m., punkt 18 (M)	104
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	106
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	106

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energiskatt

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:625 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),
2020/21:662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 37,
2020/21:706 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,
2020/21:827 av Magnus Manhammar (S),
2020/21:2175 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 4,
2020/21:2661 av Maria Nilsson (L),
2020/21:2709 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 30,
2020/21:2725 av Lorentz Tovatt och Janine Alm Ericson (båda MP)
yrkande 2,
2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 23, 24 och 27 samt
2020/21:3282 av Fredrik Malm m.fl. (L) yrkande 2.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (L)

2. Nedsatt elskatt för tunga fordon

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,
2020/21:2638 av Tobias Billström m.fl. (M),
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och
2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1.

Reservation 4 (M)

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (V)

3. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:14 av Hans Eklind (KD),
2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,
2020/21:1129 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2020/21:1131 av Edward Riedl (M),
2020/21:1132 av Edward Riedl (M),
2020/21:1200 av Edward Riedl (M),
2020/21:1379 av Betty Malmberg (M),
2020/21:1381 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1383 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1384 av Sten Bergheden (M),

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 8 och 10,
2020/21:2571 av John Weinerhall (M),
2020/21:2605 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2643 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7,
2020/21:2925 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 och
2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2.

Reservation 7 (M)
Reservation 8 (SD)
Reservation 9 (C)
Reservation 10 (KD)

4. Beskattning av biodrivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:542 av Dennis Dioukarev (SD),
2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,
2020/21:1072 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:2506 av Denis Begic (S),
2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 17,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 11 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 21.

Reservation 11 (M)
Reservation 12 (SD)
Reservation 13 (C)
Reservation 14 (KD)

5. Vägs katt

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,
2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,
2020/21:1203 av Edward Riedl (M),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 20,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4,
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 5,
2020/21:2830 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),
2020/21:2836 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) och
2020/21:3601 av Runar Filper (SD).

Reservation 15 (SD)
Reservation 16 (V)

6. Fordonsskatt

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1077 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1776 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),

2020/21:1925 av Lotta Finstorp (M),

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 15 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4.

Reservation 17 (C)

7. Bonus–malus-systemet

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:119 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:503 av Jimmy Ståhl (SD),

2020/21:524 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11,

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2594 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2020/21:2724 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3,

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9,

2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 18 (M)

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (KD)

8. Trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1085 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,

2020/21:1604 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),

2020/21:1739 av Ida Drougge (M),

2020/21:2216 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 9,

2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkande 3 och

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4.

Reservation 21 (SD)

Reservation 22 (C)

Reservation 23 (V)

9. Kemikalieskatt

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:659 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3,

2020/21:734 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:757 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD),
2020/21:1070 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:1354 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1774 av Sten Bergheden (M),
2020/21:2120 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 8,
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 11,
2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4 och
2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12.

Reservation 24 (M)

Reservation 25 (SD)

10. Alkohol

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12,
2020/21:989 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,
2020/21:1030 av Per Åsling och Anders Åkesson (båda C),
2020/21:1103 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1884 av Joakim Järrebring m.fl. (S),
2020/21:3217 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6,
2020/21:3553 av Pål Jonson (M) och
2020/21:3691 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M).

Reservation 26 (M)

Reservation 27 (SD)

Reservation 28 (C)

11. Tobak

Riksdagen avslår motion

2020/21:2644 av John Weinerhall (M).

12. Flygets beskattning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 1,
2020/21:1198 av Edward Riedl (M),
2020/21:1385 av Sten Bergheden (M),
2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,
2020/21:2442 av Marlene Burwick och Hanna Westerén (båda S),
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 6,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 68,
2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Reservation 29 (M)

Reservation 30 (SD)

Reservation 31 (KD)

13. Reklamskatt

Riksdagen avslår motionerna
2020/21:1126 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2020/21:2634 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 14,
2020/21:3019 av Lars Püss (M) och
2020/21:3441 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Reservation 32 (KD)

14. Skatt på avfall

Riksdagen avslår motionerna
2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 2 och 3,
2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20.

Reservation 33 (M)

Reservation 34 (KD)

15. Skatt på bekämpningsmedel

Riksdagen avslår motion
2020/21:734 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 12.

16. Skatt på gödselmedel

Riksdagen avslår motionerna
2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 23 och
2020/21:1372 av Betty Malmberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M).

Reservation 35 (SD)

17. Sockerskatt

Riksdagen avslår motionerna
2020/21:56 av Mikael Strandman och Monika Lövgren (båda SD) och
2020/21:106 av Angelica Lundberg (SD).

18. Skatt på plastbärkassar m.m.

Riksdagen avslår motionerna
2020/21:65 av Markus Wiechel (SD),
2020/21:557 av Clara Aranda (SD),
2020/21:1183 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och
2020/21:3705 av Pål Jonson (M).

Stockholm den 25 mars 2021

På skatteutskottets vägnar

Niklas Wykman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Wykman (M), Jörgen Hellman (S), Per Åsling (C), Hillevi Larsson (S), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Sultan Kayhan (S), Tony Haddou (V), Borianna Åberg (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Gulan Avci (L), Anne Oskarsson (SD), Rebecka Le Moine (MP), Kjell Jansson (M) och Anders Österberg (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar skatteutskottet de kvarvarande motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2020/21 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 2019/20:SkU22. 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, återbetalning av elskatt, ny koldioxidskatt, översyn av energiskatten, avgifts- och utdelningssystem för att minska koldioxidutsläpp, subventioner av fossila bränslen, skatten på solel, bonus–malus-system för produkter och en flexibel elskatt.

Jämför reservation 1 (SD), 2 (C) och 3 (L).

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 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 en 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 förslag på 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 informationstjänstverksamhet, 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 är berättigad till skattebefrielse från energi- och koldioxidskatt på bränsle som förbrukats i verksamheten. Skattebefrielsen upp gick 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 höstbudgeteten 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 föreslås slopas i två steg och är en del av den gröna skatteväxlingen som regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna har kommit överens om att genomföra.

Regeringen har i proposition 2020/21:97 Slopade nedsättning av energiskatt på bränslen i vissa sektorer lämnat sitt förslag till riksdagen. Enligt propositionen sänks i det första steget skattenedsättningen av energiskatt för uppvärmningsbränslen från 70 procent till 35 procent den 1 juli 2021. 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

Regeringen har föreslagit 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. Detta har möjliggjorts genom att EU-reglerna för statligt stöd har ändrats som en följd av pandemin. Förslaget innebär 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 ska kunna få statligt stöd i form av sänkt skatt på energi. De ändrade reglerna gäller bara företag som den 1 april 2021 inte har försatts i konkurs. I förslaget görs inte skillnad på ägarformen för olika typer av företag och verksamheter.

Riksdagen sa ja till regeringens förslag (prop. 2020/21:65, bet. 2020/21:SkU17, rskr. 2020/21:207). Lagändringarna börjar gälla den 1 april 2021 och slutar att gälla den 1 juli 2021.

Motionerna

I motion 2020/21:827 av Magnus Manhammar (S) föreslås att regeringen undersöker möjligheterna att införa en ny koldioxidskatt med en återbäringsmodell. Motionären anför att man i Kanada har infört en intressant koldioxidskatt som på svenska nu går under namnet avgift och utdelning. Skattemodellen innebär en extraskatt på fossila bränslen, en skatt som sedan återbetalas till landets samtliga medborgare oavsett den enskildes fossila utsläpp.

I motion 2020/21:2175 av Cecilie Tenfjord Toftby (M) anför att regeringen bör överväga en genomlysning av den nuvarande lagstiftningen om skatt på energi. Den oklarhet kring de ekonomiska och styrningsmässiga målsättningar som i dag finns med en rad energiskatter skapar ett behov av denna genomlysning av nuvarande lagstiftning om skatt på energi. Målsättningen bör exempelvis vara att undersöka samtliga energiskatters syften, deras respektive samhällsekonomiska och miljömässiga funktion samt säkerställa att det inte blir någon överbeskattning.

I motion 2020/21:2922 av David Josefsson (M) yrkande 23 föreslås att möjligheten till en mer flexibel elskatt utreds, som varierar beroende på efterfrågan för att minska belastningen på elnätet när efterfrågan på el är som störst. I yrkande 24 föreslår motionären att regeringen ser över möjligheten att ta bort skatten för egenanvändning av solceller för att stärka incitamenten och möjligheterna för att producera solceller samt underlätta möjlighet att flytta el mellan fastigheter. Vidare föreslås i yrkande 27 att förutsättningarna för mikroproduktion av förnybar el förbättras genom att egenproducerad förnybar el i andelsägd mikroproduktionsanläggning ska frångå energiskatt samt att regeringen överväger att slopa inmatningsabonnemang för nettoproducenter.

I kommittémotion 2020/21:662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 37 föreslås att skattereduktionen för mikroproduktion av el tas bort. Enligt motionärerna innebär denna reform inledningsvis modesta kostnader i statsbudgeten, 20 miljoner kronor budgeteras skatteutgiften till årligen. På sikt riskerar denna dock att bli kostsam och dessutom få till följd att elproducenter som verkar på affärsmässig grund får en reducering på intäktsidan.

I motion 2020/21:706 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2 föreslås att återbetalning av energiskatt från serverhallar möjliggörs, oavsett vem som äger utrustningen. Motionärerna anför att Skatteverket sedan den 1 januari 2019 inte längre beviljar återbetalning av energiskatt för företag som driver serverhallar och som inte äger sin egen utrustning. Förändringen har inneburit att serverhallsföretag har begärts i konkurs, och flera uppges få det svårt framöver.

I kommittémotion 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 4 anförs att olika energislag beskattas ojämnt i Sverige, och motionärerna ser därför ett behov av att se över hur en harmonisering inom beskattning av energislag kan genomföras.

I motion 2020/21:625 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 av förnybar energi i kooperativ form jämfört med produktion och konsumtion för privatpersoner.

I kommittémotion 2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7 föreslås att subventioner av fossila bränslen fasas ut.

I kommittémotion 2020/21:3282 av Fredrik Malm m.fl. (L) yrkande 2 anförs att det behövs en koldioxidskatt på europeisk nivå så att det inte lönar sig att flytta utsläpp till EU-länder med lägre klimatambitioner och en europeisk flygskatt.

I motion 2020/21:2661 av Maria Nilsson (L) föreslås att regeringen utreder ett svenskt införande av avgifts- och utdelningssystem för minskade koldioxidutsläpp.

I motion 2020/21:2709 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 30 anför motionärerna att deras parti i regeringsställning har 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 enligt motionärerna fortsätta med siktet på att alla fossila subventioner avvecklas.

I motion 2020/21:2724 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3 föreslås att ett bonus–malus-system införs för produktion där de mest energi- och resurs-effektiva produkterna stöds och de sämsta beskattas.

I motion 2020/21:2725 av Lorentz Tovatt och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2 föreslås att en dynamisk elskatt och dynamiska nätavgifter utreds i syfte att skapa incitament för mer flexibilitet. Motionärerna anför att en dynamisk elskatt skulle öka incitamenten att vara flexibel och skynda på investeringar i smart styrutrustning. Även nättarifferna behöver bli mer dynamiska och styra elanvändning till timmar då kapaciteten i elnäten är god.

Utskottets ställningstagande

Regeringen har tidigare uttalat att det krävs en mer ambitiös klimat-, energi- och miljöpolitik och att den kommer att verka för att regelverket på energi-, miljöskatte- och statsstödsområdena ses över för att möjliggöra effektiva ekonomiska styrmedel för att sänka utsläppen och klara klimatkrisen och arktikrisen. Viktiga steg har redan tagits och lagstiftning på framför allt miljö-,

klimat- och energiområdet har förhandlats och håller på att förhandlas för att Sverige ska kunna ställa om till ett mer hållbart samhälle. Främst har politiska åtgärder vidtagits för att tackla klimatkrisen: ett klimatpolitiskt ramverk som består av en klimatlag, nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd infördes i juni 2017. För att jobba framgångsrikt med hållbarhetsfrågan måste Sveriges samtliga 16 miljömål dock uppfyllas. För att minska utsläpp från transportsektorn har ett reduktionspliktssystem, ett bonus–malus-system för nya lätta fordon och en flygskatt införts. Regeringen har vidare uttalat att man bl.a. kommer att verka för att EU:s lagstiftning säkerställer att målen för förnybar energi och energieffektivisering nås samt skapar goda förutsättningar för hållbar bioenergi.

I proposition 2019/20:65 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 kan nås. Att sätta ett pris på utsläppen, dvs. principen att förorenaren betalar, är grundläggande för klimatpolitiken. Riksdagen har ställt sig bakom regeringens klimatpolitiska handlingsplan (bet. 2019/20:MJU16, rskr. 2019/20:314).

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 ser inte någon anledning att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om nya inslag i lagstiftningen om energiskatter eller om allmänna principer vid utformningen av energi-beskattningen. Motionerna avstyrks.

Nedsatt elskatt för tunga fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om nedsatt elskatt för båtar och bussar som går på el.

Jämför reservation 4 (M), 5 (C) och 6 (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 miljö kvalitetsmålen 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 (SOU 2020:83) i januari 2021, som bereds i Regeringskansliet.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1 föreslås att regeringen ser över hur skillnaden i energiskatt mellan olika fordonstyper som drivs på el ska minska och bli mer rättvis.

I motion 2020/21:2638 av Tobias Billström m.fl. (M) föreslås att regeringen ser över möjligheten att sätta elskatten för elbussar på samma nivå som för spårbunden kollektivtrafik.

I kommittémotion 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 föreslås att regeringen utreder energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el.

I kommittémotion 2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 anför motionärerna att regeringen i utvärderingen och revideringen av EU:s energiskattedirektiv bör verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag.

Utskottets ställningstagande

För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar 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 mer lämpligt 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 inom ramen för rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet besluta om nedsatt skatt för elbussar.

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 Havet och människan (SOU 2020:83) 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 avstyrker motionsförslagen om en sänkning av skatten på bensin och diesel, slopad indexuppräknning, utredning om en konkurrenskraftig beskattning av skogsbruket och jordbruket samt regional differentiering av drivmedelsskatter.

Jämför reservation 7 (M), 8 (SD), 9 (C) och 10 (KD).

Bakgrund

Bakgrund

Enligt energiskattedirektivet (dir. 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 på elektrisk kraft samt energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i form av historiska prisförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning). I budgetpropositionen för 2016 gjorde regeringen bedömningen att de senaste årens utveckling av bruttonationalprodukten (BNP) var en av de faktorer som skulle beaktas vid 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).

Pausad BNP-indexering

I betänkande 2020/21:SkU13 tillstyrkte skatteutskottet regeringens förslag i proposition 2020/21:29 Pausad BNP-indexering för drivmedel att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte tillämpas för kalenderåret 2021. 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 inriktningen är nivåer på 28 procent för bensin och 66 procent för diesel 2030 med en kontrollstation 2022. Till följd av högre produktionskostnader är biodrivmedel än så länge 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. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2021.

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).

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 anförs att regeringen bör verka för lägre skatt på bensin och diesel. Motionärerna anför att skatter på transporter, fordon och drivmedel bör vara proportionerliga och ändamålsenliga. Vissa skatter är viktiga att värna som

styrmedel för att reducera klimatpåverkan, samtidigt som skatterna inte bör vara utformade på så vis att det blir en alltför stor börda för människor som är beroende av bilen i vardagen.

I motion 2020/21:1129 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) anförs att när Sverige blir uppdelat utifrån mer eller mindre goda förutsättningar att leva ett aktivt liv med såväl arbete som fritidssysselsättningar en bit från bostaden är utvecklingen på väg åt fel håll. Nu är det enligt motionären hög tid att se till utveckling och attraktiva boendemiljöer i hela Sverige och därmed sänka bensinskatten så att vanligt folk kan bosätta sig var de vill och där ha möjlighet till ett rikt liv utan statliga pekpinningar.

I motion 2020/21:1131 av Edward Riedl (M) föreslås att regeringen ser över möjligheterna att sänka bensin- och dieselskatten i Norrland, och i motion 2020/21:1132 föreslår samme motionär att regeringen ser över möjligheten att på försök införa lägre bränsleskatt på glesbygden.

I motion 2020/21:1200 av Edward Riedl (M) föreslås att överindexeringen av bensin och diesel tas bort permanent. Motionären anför att överindexeringen av bensin och diesel driver upp priset på drivmedel till rekordnivåer. Med ränta-på-ränta-effekten blir ytterligare några års automatiska skattehöjningar än mer orimliga för alla människor som runt om i Sverige är beroende av bilen. Enligt motionären blir det en skatt på alla som inte har alternativ till bilen och bor utanför våra större städer. Liknande yrkanden finns i motion 2020/21:1381 av Sten Bergheden (M) och motion 2020/21:2605 av Sofia Westergren (M).

I motion 2020/21:1383 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 motionerna 2020/21:1384 av Sten Bergheden (M) och motion 2020/21:2571 av John Weinerhall (M) föreslås att regeringen ser över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten.

I motion 2020/21:2643 av John Weinerhall (M) yrkande 2 föreslås en utredning av förutsättningarna för sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket.

I kommittémotion 2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2 föreslås att skatten på drivmedel sänks.

I kommittémotion 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 8 föreslås att den indexerade uppräkningsen av bränslebeskattningen avskaffas. Motionärerna anför att Sverige är ett avlångt och delvis glesbebyggt land, och att införandet av indexering av skatten på bränslen har drabbat landsbygden.

I kommittémotion 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 10 föreslås att regeringen utreder hur en konkurrenskraftig beskattning av skogs- och jordbrukssektorn, jämfört med vår omvärld, behöver se ut.

I kommittémotion 2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (C) yrkande 24 föreslås att skatten på diesel för jord- och skogsbruksändamål anpassas till dansk nivå. Svenska bönder konkurrerar enligt motionärerna på samma

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

I kommittémotion 2020/21:2925 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 anförs att skattesystemet ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningar som råder i Sverige. 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.

I motion 2020/21:14 av Hans Eklind (KD) föreslås att regeringen ser över möjligheten att avskaffa det påslag om 2 procent som finns utöver den allmänna prisutvecklingen för indexering av drivmedelsskatten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att skattereglerna så långt som möjligt bör utformas generellt för hela landet och inte användas för att utjämna regionala skillnader. Utskottet har flera gånger tidigare i olika sammanhang avstyrkt förslag om differentierad drivmedelsbeskattning, differentierade reseavdrag och andra förslag om en regional differentiering av beskattningen av bilismen. Utskottet avstyrker därför motionsförslaget om en regional differentiering av bensin- 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 föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2016 att den årliga omräkningen av skattesatserna på energiområdet med hänsyn till KPI-utvecklingen borde beakta BNP-utvecklingen. Riksdagen beslutade i enlighet med förslagen. Riksdagen har också beslutat att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte tillämpas för kalenderåret 2021, 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 indexuppräknningen 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. I proposition 2019/20:65 anförs regeringen att en verkningsfull prissättning av koldioxidutsläpp är 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. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att tillstyrka de olika förslagen om att sänka skatten på bensin eller diesel generellt eller i vissa branscher.

Arbetet med att nå klimatmålen omfattar också jordbruket. I proposition 2019/20:65 anför regeringen att insatser också bör 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 utvärdering 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 och är därför inte berett att stödja förslag om att se över jordbrukets bränslebeskattning.

Utskottet avstyrker med det anförda de aktuella motionsyrkandena.

Beskattning av biodrivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om slopad skattebefrielse för höginblandade biobränslen, sänkta bränsleskatter och att verka för långsiktiga regler som tillåter skattenedsättning för grödebaserade biobränslen och andra hållbart producerade biobränslen.

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

Bakgrund

Grundregeln enligt 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 bensen eller dieselbränsle. Vidare får den skattskyldige göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen 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.

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 regelverk för statsstöd kan inte stöd till biodrivmedel kombineras med en leverans- eller inblandningsskyldighet. För att det nya reduktionspliktsystemet 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.

Europeiska kommissionen beslutade i oktober 2020 att godkänna Sveriges statsstödsansökan för skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel. Beslutet innebär att rena och höginblandade biodrivmedel, så som E85, rapsbaserad biodiesel och HVO som inte omfattas av reduktionsplikten, kan fortsätta att skattebefrias i Sverige även under 2021. EU-kommissionens beslut gäller endast i ett år. Bakgrunden till det är kommissionens inställning att livsmedelsbaserade biodrivmedel endast delvis bidrar till de gemensamma miljömålen och därför inte kan anses vara förenliga med den inre marknaden efter 2020. Ett förlängt statsstödsgodkännande har därför endast kunnat ges för en kortare period.

Utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- 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 bensin- 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 bensin- och dieseldrivna bilar och analysera hur ett EU-förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar och en utfasning av fossila drivmedel i EU kan åstadkommas.

Regeringen anför att det är nödvändigt att användningen av fossila drivmedel i både 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.

Uppdraget skulle ursprungligen redovisas den 1 februari 2021 men utredningstiden har förlängts till den 1 juni 2021.

Motionerna

I motion 2020/21:2506 av Denis Begic (S) föreslås att regeringen ser över möjligheterna att underlätta för småskalig produktion av biodrivmedel.

I partimotion 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 11 föreslår motionärerna att regeringen ska verka för långsiktiga regler som tillåter skattenedsättning för både grödebaserade biobränslen och andra generationens biobränslen. Ett liknande yrkande finns i kommittémotion 2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40.

I motion 2020/21:1072 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 föreslår motionären att regeringen ser över att metanol som uppvärmningsbränsle även fortsättningsvis ska vara skattebefriat. I yrkande 2 anför motionären att

regeringen uppger att skälet till att skattebefrielsen slopas är att de är livsmedelsbaserade och att det är EU:s regler som ligger till grund för förändringen. Men det förklarar enligt motionären inte varför det dessutom införs en skatt på metanol som används till uppvärmning.

I motion 2020/21:542 av Dennis Dioukarev (SD) anför motionären att andelen biodrivmedel styrs av ett reduktionspliktssystem som gör att drivmedelsförsäljare är skyldiga att hålla en viss andel reduktion av växthusgaser sett till deras årliga försäljning. Dock kvarstår skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel i de fall drivmedelsleverantören har klarat av att uppnå reduktionsplikten. Detta skapar enligt motionären ett utrymme för kollektivtrafikoperatörer att även fortsättningsvis kunna använda höga andelar förnybara drivmedel som kan inhandlas till en mycket låg skattesats, samtidigt som flera av dessa biodrivmedel tydligt har pekats ut som orsakande till högre utsläpp än deras fossila motsvarigheter. Det bör därför enligt motionären vara samma skatt på höginblandade förnybara drivmedel som på övriga drivmedel, och de biodrivmedel som nyttjas för kollektivtrafikändamål måste klara en reduktion om minst 60 procent växthusgasutsläpp relativt deras fossila motsvarigheter.

I kommittémotion 2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (C) yrkande 21 föreslås att skattelättnaden för höginblandade biodrivmedel avskaffas. Motionärerna anför att mot bakgrund av biodrivmedlens plats på marknaden bör reduktionsplikten inte överstiga 2 procent för bensen och 5 procent för diesel. En sådan reduktionsplikt skulle enligt motionärerna upprätthålla 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.

I kommittémotion 2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 17 föreslår motionärerna att Sverige i EU inom ramen för översynen av nuvarande regelverk ska verka för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse. Motionärerna anför att de vill att lagstiftning ses över så att energiinnehåll beskattas snarare än volym. Detta skulle enligt dem skapa välbehövlig förutsägbarhet i politiken och hålla nere priserna på klimateffektiva drivmedel vid pumpen.

I kommittémotion 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 föreslås att regeringen i EU driver på för att möjliggöra ett fortsatt användande av befrielse från koldioxidskatt på förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten.

I kommittémotion 2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 21 föreslås att regeringen ska verka för ett undantag från EU:s statsstödsregler för skatt på biooljor för värmeproduktion.

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet noterar att biodrivmedel i dag används inom flera delar av transportsektorn. En ökad elektrifiering inom delar av transportsektorn, exempelvis persontrafiken, skulle därför kunna leda till att biodrivmedel frigörs för användning i andra delar av sektorn där elektrifiering har en begränsad teknisk möjlighet att ersätta fossila bränslen. Även vätgas kan ersätta fossila drivmedel. En utbredd användning av vätgas i personbilsflottan skulle kräva en omfattande ny infrastruktur för distribution och tankning. Även en ökad andel biodrivmedel som inte blandas in i bensin och diesel kräver en utbyggnad av infrastruktur för tankning, och laddningsbara fordon kräver infrastruktur för laddning.

Det behövs därför ett övergripande och långsiktigt perspektiv vid en analys av hur biodrivmedel, nya alternativa drivmedel och elektrifiering kan samverka med trafikslagen för att på effektivast möjliga sätt uppnå en utfasning av fossila drivmedel. Regeringen har beslutat tillkalla en särskild utredare som ska lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensin- och dieseldrivna bilar. 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.

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. Utskottet ser däremot inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om vikten av att biobränslen har konkurrenskraftiga villkor även i fortsättningen. Utskottet är inte heller berett att tillstyrka motionsförslagen om slopad skattebefrielse för höginblandade biobränslen eller att förorda ytterligare ändringar av beskattningen av biodrivmedel.

Utskottet avstyrker därmed de aktuella motionsyrkandena.

Vägsnitt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om utformningen av beskattningen av tunga fordon.

Jämför reservation 15 (SD) och 16 (V).

Bakgrund

Eurovinjett

Eurovinjettdirektivet (dir. 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 (KOM(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.

I den sakpolitiska överenskommelse som träffades våren 2019 av Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna anfördes (punkt 28) att dagens eurovinjettavgift för godstransporter ska behållas så länge som möjligt och att ett nytt miljöstyrande system ska utredas.

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 avstånds-baserad skatt för tunga fordon som omfattar utländska och svenska lastbilsåkare som trafikerar de svenska vägarna.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017 att ambitionen är att en vägslitageskatt ska införas. I februari 2017 lämnade Vägslitageskatte-kommittén sitt betänkande Vägskatt (SOU 2017:11). Regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2018 att 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 avstånds-baserad 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 vägslitage. Denna differentiering bör ske 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 godstransporter 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 miljölåstbilspremie som uppgår till 40 procent av merkostnaden för fordonet, jämfört med motsvarande diesellastbil, oavsett om det gäller el-, gas- eller etanolastbil. För små och medelstora företag föreslås premien uppgå, åtminstone i början, till 60 respektive 50 procent av merkostnaden.

Trafikanalys anför att en förändrad drivmedelsbeskattning inte är lämplig vid ett strikt fokus på just lastbilar, att en koldioxidifferentierad kilometerskatt 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 miljölåstbilar och eldrivna arbetsmaskiner. Beslutet bygger på ett modifierat underlag utifrån Trafikanalys förslag om miljölåstbilspremie. 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, miljölåstbilar och eldrivna arbetsmaskiner.

Motionerna

I motion 2020/21:1203 av Edward Riedl (M) anförs att regeringen bör värna industrins konkurrenskraft genom att se över en sänkt beskattning på fordon, i synnerhet lastbilar, och användande av vägar.

I motion 2020/21:2830 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) föreslås att regeringen ser över möjligheterna att snarats göra en konsekvensanalys för att utjämna orättvisorna inom transportsektorn och göra den likvärdig i hela landet. Ett liknade yrkande av samma motionärer finns i motion 2020/21:2836.

I kommittémotion 2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4 anförs att skatt på avstånd ska stoppas. Motionärerna anför att 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, inte få komponenter från leverantörer och enbart rekrytera medarbetare och annan kompetens från den omedelbara närheten. Därför utgör regeringens signaler om införande av kilometerskatt och kraftigt försämrade reseavdrag exempel på landsbygdsfientliga förslag som om de förverkligas kommer att slå hårt mot boende och företag på landsbygden. Motsvarande yrkande återkommer i kommittémotion 2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4, kommittémotion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 samt kommittémotion 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 5.

I kommittémotion 2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 20 anförs att regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik. Motionärerna anför att den föregående regeringen i samarbete med Vänsterpartiet tog fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik. I den 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 och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Promemorian har varit på remiss, och därmed har enligt motionärerna redan en god grund lagts för att ett förslag på avståndsbaserad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid.

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 anser att regeringens fortsatta överväganden om miljöstyrningen vid beskattningen av tunga transporter bör avvaktas och ser inte något skäl att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om utformningen av beskattningen av tunga fordon.

Därmed avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en klimatbonus för tung trafik, sänkt skatt för tävlingsbilar och tävlingsmotorcyklar, översyn av fordons- och vägskatter för att stärka konkurrenskraften samt ändring av karenstiden för återbetalning av fordonsskatt.

Jämför reservation 17 (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 kilogram som fordonets vikt överstiger en viss lägsta vikt. Fordonsskatten är högre för dieseldrivna fordon än för bensindrivna.

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

Motionerna

I motion 2020/21:1077 av Sten Bergheden (M) föreslås 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 2020/21:1776 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M) föreslår motionärerna att regeringen ser över Sveriges fordons- och vägskatter i syfte att sänka skatterna för att stärka konkurrenskraften.

I motion 2020/21:1925 av Lotta Finstorp (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 motion 2020/21:3601 av Runar Filper (SD) föreslås att regeringen utreder möjligheten att slopa vägtrafikskatten för tävlingsfordon.

I kommittémotionerna 2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 15 och 2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl (C) yrkande 4 föreslår motionärerna en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon.

Utskottets ställningstagande

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 föreslås 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, åtminstone i början, till 60 respektive 50 procent av merkostnaden.

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 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 eller andra förändringar av fordons- och vägskatter.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

Bonus–malus-systemet

Utskottets förslag i korthet

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

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

Bakgrund

Den 1 juli 2018 infördes ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Huvudmotivet var att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp, och bonus–malus-systemet kan enligt regeringen komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

Bonus–malus-systemet berör endast nya personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar. Den befintliga fordonsflottan påverkas inte av systemet och fick en oförändrad fordonsskatt när det infördes.

För bensin- och dieseldrivna fordon tas en förhöjd fordonsskatt (malus) ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Koldioxidbeloppet är då summan av 82 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 95 gram och upp t.o.m. 140 gram, och 107 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 140 gram. Från år 4 och därefter är koldioxidbeloppet 22 kronor per gram koldioxid utöver 111 gram.

Den femåriga befrielsen från fordonsskatt för miljöbilar togs bort och supermiljöbilspremiern ersattes av en bonus för bilar med mycket låga utsläpp. För bilar med nollutsläpp är den högsta bonusen 60 000 kronor. Bonusen trappas av linjärt upp till en utsläppsnivå på 60 gram där bonusen uppgår till 10 000 kronor. Vidare är kravet att bonus får medges med ett belopp som motsvarar högst 25 procent av bilens nypris. Gasbilar får en bonus på 10 000 kronor.

Fordon som kan drivas med alternativa drivmedel, som E85 (etanol) och fordonsgas (blandning av biogas och naturgas) får ingen förhöjd fordonsskatt.

Bränslefaktorn för nya dieselfordon har ersatts med ett bränsletillägg som görs oberoende av fordonsskattens storlek.

Miljötillägget för dieselfordon på 250 kronor behålls.

Sedan den 1 september 2017 används en ny, mer verklighetsnära körcykel för mätningar av fordons drivmedelsförbrukning och koldioxidutsläpp, WLTP (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure). WLTP införs i två steg. Sedan den 1 september 2017 måste alla nya fordonstyper godkännas enligt denna europeiska standard. 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 ansåg regeringen att den gamla körcykeln NEDC bör ligga till grund för fordonsbeskattningen inom bonus–malus-systemet under en övergångsperiod. Den 1 januari 2020 skedde övergången till WLTP, som ger 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 offentligfinansierat neutralt, bedömde regeringen att en utvärdering bör genomföras i ett tidigt skede efter att bonus–malus-systemet har trätt i kraft.

Utsläppsgränsen för klimatbonusbilar har sedan höjts från 60 gram till 70 gram den 1 januari 2020 som en följd av övergången till WLTP. Anslaget för klimatbonusbilar har höjts med 100 miljoner kronor för 2019 och med 130 miljoner för 2020 (budgetpropositionen för 2020 och höständringsbudget för 2019).

I budgetpropositionen för 2021 aviserade regeringen att den avser att återkomma om förändringar i systemet i budgetpropositionen för 2022.

Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet

Som en del av en översyn av systemet och för att förstärka miljöstyrningen och finansieringen av systemet lämnade regeringen i oktober 2020 förslag på att höja malus. Det föreslogs ske genom att beloppen som ingår i beräkningen av det förhöjda koldioxidbeloppet höjs med 25 kronor. Av samma skäl föreslogs en sänkning av den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut, från 95 till 90 gram per kilometer. Gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänktes i förslaget från 140 till 130 gram per kilometer. Detta innebar sammantaget för bensin- och dieseldrivna lätta fordon att koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången ska vara summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram t.o.m. 130 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram. Regeringen anförde i förslaget att bonus–malus-systemet även i fortsättningen

kommer att löpande analyseras och vid behov justeras, bl.a. för en effektiv miljöstyrning.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag på förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet (prop. 2020/21:68, bet. 2020/21:SkU16, rskr. 2020/21:206).

Reglerna träder i kraft den 1 april 2021.

Riksrevisionens rapport om statliga åtgärder för fler miljöbilar

Riksrevisionen har granskat om styrmedel riktade mot köp och ägande av personbilar med vissa miljöegenskaper har bidragit till att uppnå Sveriges mål om minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn till rimliga samhälls-ekonomiska kostnader samt bidragit till långsiktiga spelregler (RiR 2020:01 Statliga åtgärder för fler miljöbilar). Syftet har även varit att bedöma om regeringen och ansvariga myndigheter har utarbetat konsekvensanalyser så att riksdagen har fått ett transparent beslutsunderlag.

Granskningen omfattar miljöbilspremien, supermiljöbilspremien, bonus–malus-systemet för lätta fordon, nedsatt förmånsvärde för miljöbilar, koldioxiddifferentierad fordonsskatt och fordonsskattebefrielse. Enligt Riksrevisionen har regeringen inte sett till att tillräckliga och transparenta konsekvensanalyser tagits fram inför beslut om styrmedel. Riksrevisionen menar att flera beslutsunderlag saknar miljömässiga konsekvenser och samhällsekonomiska analyser eller endast innehåller kortfattade sådana samt att det inte har utförts någon utvärdering av aktuella styrmedel.

Enligt Riksrevisionen framstår de samhällsekonomiska kostnaderna för styrmedlen som relativt höga i jämförelse med andra åtgärder som i dag används för att minska utsläppen av koldioxid. Enligt Riksrevisionen är den samhällsekonomiska kostnaden per utsläppsminskning för en klimatbonusbil ungefär fem gånger högre än nuvarande koldioxidskatt. Riksrevisionen menar vidare att den högre subventionen till förmånsbilar, den ökade exporten av miljöbilar och att stöden är ojämnt fördelade i landet bidrar till att styrmedlen blir mindre kostnadseffektiva.

Vidare menar Riksrevisionen att styrmedlen inte har skapat långsiktiga och förutsägbara villkor för aktörerna på bilmärknaden. Riksrevisionen lyfter särskilt fram den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöbilar som förlängts med kort varsel i flera omgångar, att extra medel har behövts tillföras anslaget för klimatbonus och förändringen i villkoren för klimatbonus till följd av oväntade effekter av EU:s nya körcykel WLTP.

Mot denna bakgrund ger Riksrevisionen sex rekommendationer till regeringen. Riksrevisionen rekommenderar regeringen att säkerställa att konsekvensanalyser tas fram inför beslut om styrmedel för en ökad andel miljöbilar och minskade utsläpp inom transportsektorn. Regeringen bör särskilt säkerställa att de miljömässiga och samhällsekonomiska konsekvenserna belyses. Vidare rekommenderar Riksrevisionen regeringen att jämföra de samhällsekonomiska kostnaderna för att minska utsläppen med

hjälp av styrmedel riktade mot inköp och ägande av miljöbilar med alternativa styrmedel i syfte att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv klimat- och transportpolitik. Därtill rekommenderar Riksrevisionen regeringen att planera för att utvärderingar genomförs av avslutade eller pågående reformer redan när styrmedlen beslutas i syfte att dra lärdomar av dessa inför genomförande av framtida reformer. Därutöver rekommenderar Riksrevisionen regeringen att se över möjligheterna att minska de samhällsekonomiska kostnaderna för exporten av subventionerade miljöbilar. Dessutom rekommenderar Riksrevisionen regeringen att analysera behovet och kostnadseffektiviteten i nedsatt förmånsvärde riktat mot förmånsbilar som är miljöbilar. Riksrevisionen pekar på att förmånsbilister via sänkt förmånsvärde får högre miljöbilssubvention än privata bilister och att hanteringen framstår som administrativt tung. Slutligen rekommenderar Riksrevisionen regeringen att tydligt redovisa hur länge bonus–malus-systemet ska gälla och hur regeringen avser att utveckla det framöver, samt hur länge den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för el- och gasbilar ska gälla.

I samband med att miljö- och jordbruksutskottet behandlade regeringens skrivelse (bet. 2020/21:MJU3) om Riksrevisionens rapport lämnades förslag i följdmotioner om att riksdagen genom ett tillkännagivande skulle uppmana regeringen att skyndsamt åtgärda problemet med export av miljöbilar.

Miljö- och jordbruksutskottet uttalade bl.a. följande i sitt ställningstagande:

Utskottet konstaterar att det är ett allvarligt problem att subventionerade klimatbonusbilar exporteras utomlands och att åtgärder måste vidtas för att motverka denna export. Utskottet välkomnar att regeringen för närvarande bereder förslag till författningsändringar i denna fråga men vill understryka att denna problematik måste åtgärdas skyndsamt. I sammanhanget vill utskottet också betona betydelsen av de nya regler som införs för att minska exporten av klimatbonusbilar inte får utformas på ett sätt som kan leda till minskat intresse för att förvärva klimatbonusbilar. Det som utskottet nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen. Utskottet tillstyrker därför motionerna 2020/21:140 (M) yrkande 3 samt 2020/21:144 (C).

Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2020/21:83).

Motionerna

I partimotion 2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 5 föreslår motionärerna att bonus–malus-systemet för bilar ersätts med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar. Genomgångar av systemet av expertmyndigheter visar enligt motionärerna att systemet, som riktar sig mot bilinköp snarare än körning, riskerar att leda till ökad bilåkning och att en s.k. rekyleffekt uppstår, som enligt motionärerna ger upphov till ökade utsläpp. Liknande förslag läggs fram i kommittémotion 2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8, kommittémotion 2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15 och kommittémotion 2020/21:3219 yrkande 1 av Niklas Wykman m.fl. (M).

I kommittémotion 2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4 anför bonus–malus-systemet har medfört oproportionerliga skattehöjningar på bl.a. husbilar. Det finns enligt motionärerna ett tydligt problem med att beräkningsmodellen för utsläpp som beräknar skatteuttaget på ett schablonmässigt vis så att exempelvis skatten för husbilar likställs med en tung lastbil. Motionärerna anför att beräkningsmodeller för skatteuttag bör korrigeras för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan.

I motion 2020/21:2594 av Sofia Westergren m.fl. (M) anför att möjligheterna att ersätta bonus–malus-systemet med en mer balanserad, konkurrenskraftig och rättvis fordonsbeskattning bör utredas.

I kommittémotion 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 föreslår motionärerna att regeringen utreder en ny fordonsbeskattning som utgår från fordonets bränsle, ålder och trängsel och som 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 personbilers miljöprestanda.

I kommittémotion 2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11 föreslås att hela bonus–malus-systemet ses över för att nå verkliga miljömål. Motionärerna anför att konsekvensen av detta system har blivit en kraftigt minskad nybilsförsäljning och att färre nya, säkra och mer miljövänliga bilar rullar på svenska vägar. Systemet tar inte heller hänsyn till höga globala koldioxidutsläpp vid exempelvis batteriproduktion. Motionärerna föreslår vidare (yrkande 10) att bonus–malus-systemet för lätta lastbilar ses över. Den nya mät- och körcykeln WLTP tillsammans med det nuvarande bonus-malus-systemet innebär enligt motionärerna rejäla skattehöjningar för privatbilister och inte minst för hantverkare och budbilsföretag. Motionärerna anför också att en alltför hög beskattning på ”näraproducerade” semesterformer, som husbilen faktiskt är, riskerar man att styra över resandet till flygresor. Miljöeffekten riskerar då enligt motionärerna helt enkelt att bli den rakt motsatta. Att se över bonus–malus-systemet för husbilar ger fler människor möjligheten att semestra klimatsmart, oavsett om man äger eller hyr fordonet (yrkande 11).

I kommittémotion 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 7 föreslås att bonus–malus-systemet avskaffas.

I motion 2020/21:119 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås att regeringen tar fram ett förslag till en ny, förenklad och lättförståelig beräkningsmodell för fordon i kategorin personbil klass II. I yrkande 2 föreslår motionärerna att införandet av den nya högre fordonsskatten för personbil klass II stoppas.

I motion 2020/21:503 av Jimmy Ståhl (SD) föreslås att bonus–malus-systemet ses över.

I motion 2020/21:524 av Thomas Morell m.fl. (SD) anför att det finns anledning att utreda möjligheten att kraftigt minska skatten på dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar för att snabbare nå klimatmålen.

Utskottets ställningstagande

Regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2018 att klimatfrågan är en av regeringens högst prioriterade frågor. Vägtrafiken står för ungefär hälften av de svenska växthusgasutsläpp som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Utformningen av fordonsbeskattning och premier för miljöanpassade fordon kan vara betydelsefulla komplement till de mer generellt verkande bränsleskatterna för att styra utvecklingen mot fordon med lägre utsläpp. För att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp per kilometer och minska vägtrafikens klimatpåverkan antog riksdagen i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2018 ett bonus–malus-system.

Eftersom effekten på beskattningen av övergången till WLTP var betydligt större än vad som antogs när bonus–malus-systemet föreslogs har utsläppsgränsen för vad som utgör en klimatbonusbil höjts. Regeringen avser vidare att bredda den nuvarande definitionen av klimatbonusbil till att även omfatta enskilt godkända gas- och elbilar.

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. Regeringen har genomfört en översyn av bonus–malus-systemet och föreslagit förändringar för att förstärka och förenkla systemet som ska träda i kraft den 1 april 2021. Utskottet ställde sig bakom propositionen och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag.

Systemet med bonus–malus har nyligen 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 förorda tillkännagivanden om en översyn eller utvärdering av systemet. De aktuella motionsförslagen avstyrks därmed.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att delegera besluten om trängselskatt till kommunerna, om möjligheten att hämta och lämna vid Ropsten i Stockholm, om ett undantag för elbilar, om att pausa trängselskatterna vid pandemier och om beskattningen av utlandsregistrerade bilar.

Jämför reservation 21 (SD), 22 (C) och 23 (V).

Bakgrund

Lagen (2004:629) om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i bilagor till lagen. Bilagorna omfattar för närvarande Stockholms och Göteborgs kommuner. I Göteborgs kommun tillämpas bestämmelserna sedan den 1 januari 2013. Under 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, och 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, rskr. 2008/09:67) 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, rskr. 2013/14:132 och bet. 2013/14:TU8, 2013/14:147).

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 fattade sedan 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 infördes, klockan 6.00–6.29, skattebeloppen för vissa tidsperioder höjdes, trängselskatten differentierades på hög- och lågsäsong och det infördes höjda skattebelopp för högsäsong. Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skulle kunna uppgå till högst 135 kronor under högsäsong. Syftet med förändringarna var 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, rskr. 2017/18:200).

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. Om man kör av eller på Norra länken eller Roslagsvägen i Stockholms innerstad (innanför trängselskattezonerna) får man betala trängselskatt (prop. 2013/14:26).

Motionerna

I motion 2020/21:1085 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M) föreslås att möjligheten att pausa trängselskatterna under pandemier utreds.

I motion 2020/21:1739 av Ida Drougge (M) föreslås att reglerna om trängselskatt för boende i Ropsten och på Lidingö ses över.

I motion 2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkande 3 föreslås att trängselavgifter ska gälla för utlandsregistrerade bilar på samma sätt som för svenska bilar.

I kommittémotion 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 9 föreslås att trängselskatterna avskaffas. Motionärerna anför att höjda trängselskatter har marginell effekt på trängseln. Skatten har även införts på sträckor som ursprungligen var befriade, och i vissa fall införs de där de inte påverkar trängseln över huvud taget. I kommittémotion 2020/21:2216 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) föreslås att ett avskaffande av trängselskatten utreds.

I motion 2020/21:1604 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) föreslås att regleringar för trängselskatt vid Ropsten justera för att boende på Lidingö ska kunna hämta, lämna och infartsparkera.

I kommittémotion 2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11 anför att regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter.

I motion 2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås att elbilar ska fräntas skyldigheten att betala trängselavgifter.

Utskottets ställningstagande

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

Miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte, dvs. att leda till minskad trängsel.

Utskottet anser att fordonsskatten och drivmedelsskatten är lämpligare styrmedel än trängselskatten för att gynna miljöbilar.

Utskottet är inte berett att ta ställning för ett undantag som gör det möjligt för trafikanter att köra in i och ut från trängselskattazonen 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 kostnader för trängselskatt.

Sedan den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

Kemikalieskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att kemikalieskatten ska avskaffas eller förändras.

Jämför reservation 24 (M) och 25 (SD).

Bakgrund

En ny skatt på kemikalier i viss elektronik infördes den 1 april 2017. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö, med särskilt fokus på barn och unga. Regeringen uttalade vidare att kemiska ämnen i varor i dag är betydligt sämre reglerade än ämnena i sig eller deras användning i kemiska produkter. Allmänna övergripande regelverk som produktsäkerhetslagen går i första hand

att tillämpa på akuta hälsorisker, men inte på effekter som orsakas av exponering för ett stort antal varor under en längre tidsperiod. Dagens förbud och begränsningar kommer inte åt många av de risker som är förenade med farliga kemikalier i konsumentvaror och regeringen ansåg därför att det fanns ett kvarvarande behov av ytterligare styrning. Särskilt saknas styrmedel som kan styra bort hela grupper av farliga ämnen med liknande kemisk struktur från marknaden utan att varje enskilt ämne behöver utredas i detalj.

Kemikalieskatteutredningen fick i uppdrag att analysera behovet av nya ekonomiska styrmedel på kemikalieområdet och, om 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. Spisar, mikrovågsugnar, kylskåp, frysskåp, diskmaskiner, tvättmaskiner, torktumlare, datorer, bärbara datorer, läsplattor, dammsugare, mobiltelefoner, vanliga telefoner, trådlösa telefoner, routrar, trådlösa nätverk, cd-spelare, dvd-spelare, radioapparater, tv-apparater, tv-dioder, dataskärmar samt spelkonsoler är exempel på varor som omfattas.

Skatten uppgår till 8 kronor per kilo för vitvaror och 120 kronor per kilo för övrig elektronik. Det maximala skattebeloppet uppgår till 320 kronor per vara. Skattskyldig är den som yrkesmässigt tillverkar, för in, tar emot eller importerar de aktuella varorna. Försäljning från utländska säljare till svenska konsumenter beskattas inte och det finns möjlighet till avdrag för skatt med 50 procent för den elektronik som inte innehåller additiva föreningar av brom, klor eller fosfor.

För elektronik som inte innehåller nämnda additiva föreningar och inte heller reaktivt tillsatta brom- eller klorföreningar medges i stället avdrag med 75 procent. Skatten är enligt utredningen utformad på så sätt att samtliga elektronikvaror inom vissa avgränsade grupper blir skattepliktiga och den skattskyldige ges möjlighet till skatteavdrag om han eller hon kan visa att vissa ämnen inte förekommer i varan. Eftersom all elektronik innehåller mer eller mindre farliga kemikalier är det inte möjligt att göra avdrag för hela skatten.

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

Höjd kemikalieskatt

För att öka kemikalieskattens styreffekt och ytterligare driva utvecklingen mot en giftfri hemmiljö höjdes skattenivåerna den 1 augusti 2019. Höjningen innebär en skatt på 11 kronor per kilo för vitvaror och 160 kronor per kilo för övrig elektronik, dock maximalt 440 kronor per vara. För varor som innehåller mindre hälsofarliga kemikalier finns som tidigare möjlighet att göra avdrag med 50 eller 90 procent av skatten (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, yttr. 2018/19:SkU5y).

Utvärdering av kemikalieskatten

Våren 2018 föreslog skatteutskottet att riksdagen skulle rikta 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 kring skatten i manuella processer, dels är det

tidskrävande och kostsamt att få fram information om varans kemiska innehåll. Myndigheterna ska, efter beslut om förlängd tid, redovisa förslag till ändringar av reglerna för att komma till rätta med dessa anmärkningar senast den 17 maj 2021.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4 föreslås en översyn av kemikalieskatten i syfte att bättre värna svensk konkurrenskraft och svenska företag.

I kommittémotion 2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12 föreslås att möjligheten att ta bort kemikalieskatten på begagnad elektronik utreds.

I motion 2020/21:1070 av Betty Malmberg (M) anförs att återbruk av produkter som redan finns på marknaden ska uppmuntras (yrkande 1). Motionären anför att med den skatt som nu tas ut på begagnade produkter beskattas de i stället dubbelt. Skatten har också fört med sig att företag som i industriell skala återanvänder it-produkter lämnar Sverige för att etablera sig i andra länder, eftersom det enligt motionären inte finns likvärdiga konkurrensvillkor. Av miljö-, klimat- och näringslivsskäl måste därför den svenska beskattningen av begagnade elektroniska produkter enligt motionären avskaffas (yrkande 2).

I motion 2020/21:1354 och motion 2020/21:1774, båda av Sten Bergheden (M), föreslås att utformningen och miljöeffekten av kemikalieskatten utreds tillsammans med ett undantag för begagnade elektronikprodukter.

I kommittémotion 2020/21:659 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås att kemikalieskatten avskaffas. Motionärerna anför att skatten aldrig borde ha införts och att regeringen snarast bör göra ett omtag i frågan innan man skadar svenskt näringsliv på ett sådant sätt att det blir svårt att återställa. Regeringen bör i stället återkomma med en ny strategi för hur arbetet mot potentiellt skadliga kemikalier ska bedrivas. Generellt är detta frågeställningar som bör hanteras i samarbete med andra länder, precis som man redan gör inom ramarna för EU:s Reach-förordning, som innehåller bestämmelser om registrering, utvärdering, godkännanden och begränsningar av kemikalier. I yrkande 3 föreslår samma motionärer att kemikalieskatten på kläder och skor inte införs.

Även i kommittémotionerna 2020/21:734 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 7, 2020/21:2120 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 8 och 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 11 föreslås att kemikalieskatten avskaffas.

I motion 2020/21:757 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD) föreslås att kemikalieskatten effektutvärderas.

Utskottets ställningstagande

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

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att den föreslagna skatten skulle komma att uppnå sitt syfte och samtidigt vara rättssäker. Regeringen ansåg vidare att det finns skäl att beskatta skadliga kemikalier i sådan elektronik som förekommer i människors hemmiljö och att den konstruktion som hade föreslagits var lämplig utifrån skattens syfte. Utskottet tillstyrkte förslaget.

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 av 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. Myndigheterna fick därefter i uppdrag av regeringen att senast den 17 maj 2021 lämna förslag på hur reglerna kan förändras för att komma till rätta med de brister som uppmärksammats. Utskottet anser inte att detta arbete ska föregripas och anser därför inte heller att riksdagen behöver rikta tillkännagivande till regeringen om kemikalieskattens utformning.

Med det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionerna.

Alkohol

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 26 (M), 27 (SD) och 28 (C).

Bakgrund

Beskattningsreglerna för alkoholvaror är EU-harmoniserade, och de gemensamma reglerna finns i direktiv 2008/118/EG, det s.k. punktskattedirektivet. Punktskattedirektivet ligger till grund för beskattningsförfarandet i lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Enligt direktiven 92/84/EEG om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker och 92/83/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker gäller bl.a. följande skattesatser inom EU.

Minimiskattesatsen på öl är 1,87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. För att en dryck ska betraktas som öl ska alkoholhalten överstiga 0,5 volymprocent. Medlemsländerna får tillämpa reducerade skattesatser för öl som har en alkoholhalt om högst 2,8 volymprocent. Medlemsstaterna får också tillämpa nedsatt skattesats för öl som är bryggt av små bryggerier med en begränsad produktion.

Lagen (1994:1564) om alkoholskatt omfattar skatt på öl, vin och andra jästa drycker, mellanklassprodukter samt etylalkohol som tillverkas här i landet, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importeras från ett tredjeland.

Punktskatten på öl, vin, andra jästa drycker än vin och öl samt mellanklassprodukter höjdes den 1 januari 2017 med 4 procent och på sprit med 1 procent.

Indexeringen

Indexeringen av alkoholskatten avskaffades 1998. Regeringen motiverade sitt förslag med att en automatisk uppräknings inte föregås av någon prövning från lämplighetssynpunkt och att behovet av en indexering av skattesatserna hade sjunkit. Skatteutskottet instämde i sitt yttrande i regeringens bedömning och anförde att skattesatserna i stället bör omprövas i vanlig ordning med lämpliga mellanrum och avvägas med hänsyn även till andra omständigheter än förändringarna i penningvärdet (prop. 1997/98:150, bet 1997/98:FiU20, 1997/98:SkU4y).

Monitorundersökningarna

Vid 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 mängden 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 2019.

Budgetpropositionen för 2021

Alkoholskatten höjdes senast den 1 januari 2017. Enligt en undersökning från Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning minskade den totala alkoholkonsumtionen mellan 2017 och 2018. Den registrerade delen av alkoholkonsumtionen (försäljning på Systembolaget och restauranger samt folkölsförsäljning) ökade något samtidigt som den oregistrerade delen (resandeförsel, smuggling, internethandel och hemtillverkning) minskade. Samma trend kan enligt regeringen ses ända sedan 2004. Sedan den senaste höjningen har dock det allmänna prisläget ökat, vilket regeringen bedömer har minskat skattens styrande effekt. Regeringen bedömer därmed att det finns både behov av och utrymme för en väl avvägd höjning av alkoholskatten. Regeringen anser därför att alkoholskatten bör höjas den 1 januari 2023. Regeringen avser att återkomma med ett förslag om detta i budgetpropositionen för 2023.

Motionerna

I motion 2020/21:1884 av Joakim Järrebring m.fl. (S) anförs att regeringen borde överväga att vid en skatteöversyn se över möjligheten till en differentierad ölskatt. En sådan reform skulle enligt motionärerna skapa bättre förutsättningar för småbryggerier som ligger utspridda över hela landet och inte sällan på landsbygden och små orter att kunna anställa en eller ett par personer. Den skulle därmed bidra till att hela landet kan växa.

I kommittémotion 2020/21:3217 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6 föreslås att regeringen kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer. Motionärerna anför att beteenden och konsumtion påverkas av skatter. Det är också ett av skälen till att punktskatter finns på vissa typer av varor, t.ex. alkoholhaltiga drycker. 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 enligt motionärerna vanligt förekommande. Motionärerna anför att det på många sätt är oroväckande om höga skatter bidrar till ökad illegal införsel, eftersom det medför minskad kontroll.

I motion 2020/21:989 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) yrkande 2 anförs att EU-förordningen om differentierad alkoholskatt tillåter medlemsländerna att tillämpa lägre skattesatser för bryggerier som producerar mindre än 2 000 hektoliter öl per år. Motionärerna anför att Sverige ska

tillämpa EU-förordningen om differentierade alkoholskatter för små producenter.

I motion 2020/21:1103 av Sten Bergheden (M) föreslås att regeringen ser över skatten på öl för de små bryggerierna. Motionären anför att Sveriges hantverksbryggerier står för ca 5 procent av försäljningen på Systembolaget av öl som är svensktillverkad medan de sex större bryggerierna i Sverige står för resten av den svenska ölen på Systembolaget. Små hantverksbryggerier har det inte bara tufft med att konkurrera med priser utan måste jobba extra med att ta fram unika och speciella ölsorter. Att utländska småbryggerier har lägre ölskatt än Sverige snedvrider konkurrensen, dessutom hämmar det exporten av svenskt hantverksöl. Sverige borde ta vara på möjligheten med lägre ölskatt precis som andra EU-länder gör i Europa för ökad tillväxt och fler jobb i Sverige

I motion 2020/21:3553 av Pål Jonson (M) anföras att en översyn bör göras för att särskilja skattesatserna mellan mikrobryggerier och storskaligt producerat öl.

I motion 2020/21:3691 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M) föreslås att villkoren för svenska mikrobryggerier ses över.

Enligt kommittémotion 2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12 bör det utredas vilka konsekvenser en differentierad alkoholskatt får för småskalig alkoholproduktion.

I motion 2020/21:1030 av Per Åsling och Anders Åkesson (båda C) föreslås en översyn av möjligheterna till förändrad beskattning av mikrobryggerier. Motionärerna anför att samtliga EU:s medlemsstater – förutom Sverige och Italien – 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 att skattenedsättningen i dessa länder har haft positiv effekt på de inhemska ölmarknaderna vad gäller både konkurrens, tillväxt och utbud. 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.

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 beteendeeffekter som skatteförändringarna kan ge upphov till. Monitorundersökningarna ger i det sammanhanget ett underlag för att bedöma den totala mängden alkohol som konsumeras.

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

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 2019/20:SkU22. Utskottet vidhåller att det för närvarande inte finns skäl att överväga en nedsättning av alkoholskatterna och hänvisar till folkhälsan och den därmed restriktiva alkoholpolitiken.

Motionerna avstyrks.

Tobak

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om förändringar i beskattningen av tobaksvaror.

Bakgrund

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

Rådets direktiv 2011/64/EU (tobaksskattedirektivet) tillämpas sedan den 1 januari 2011. Direktivet omfattar tobaksvaror, dvs. i huvudsak cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak. Enligt direktivet är det vägda genomsnittliga detaljhandelspriset på cigaretter utgångspunkten för EU:s minimikrav på punktskatt och för att mäta den särskilda punktskattens betydelse inom den totala skattebelastningen.

Styckeskatten på cigaretter ska fr.o.m. den 1 januari 2014 enligt direktivet vara mellan 7,5 och 76,5 procent av den totala skattebelastningen. Den totala tobaksskatten på cigaretter ska uppgå till minst 90 euro per 1 000 cigaretter samt utgöra minst 60 procent av detaljhandelspriset. Medlemsstater som tar ut en punktskatt på minst 115 euro per 1 000 cigaretter behöver inte uppfylla 60-procentskravet. För cigaretter och cigariller ska skatten uppgå till minst 5 procent av detaljhandelspriset eller 12 euro per 1 000 stycken eller per kilo, för finskuren tobak avsedd för rullning av cigaretter ska skatten uppgå till minst 46 procent av detaljhandelspriset eller 54 euro per kilo och för annan röktobak ska skatten uppgå till minst 20 procent av detaljhandelspriset eller 22 euro per kilo.

Riksdagen har anpassat bestämmelserna i lagen (1994:1563) om tobaksskatt till det ändrade tobaksskattedirektivet. Anpassningen innebär en övergång till en så stor andel styckeskatt som möjligt inom ramen för en

oförändrad punktskatt. Riksdagen beslutade samtidigt att tobaksskattesatserna ska följa den allmänna prisutvecklingen.

Principerna för beskattningen av tobaksvaror skiljer sig mellan de olika produkterna. Snus, röktoke och tuggtoke beskattas per viktenhet medan cigarrer och cigariller beskattas med en styckeskatt. Skatten på cigaretter består av två komponenter: en fast styckeskatt per cigarett och en procentandel av detaljhandelspriset inklusive moms.

Enligt förordningen (2019:679) om fastställande av omräknade belopp för tobaksskatt för 2020 gäller följande skattesatser för tobak fr.o.m. den 1 januari 2020:

1. Skatt på cigaretter tas ut med 1 krona och 60 öre per styck.
2. Skatt på cigarrer och cigariller tas ut med 1 krona och 41 öre per styck.
3. Skatt på röktoke tas ut med 1 957 kronor per kilogram.
4. Skatt på snus tas ut med 459 kronor per kilogram.
5. Skatt på tuggtoke tas ut med 506 kronor per kilogram.

Regeringen lämnade den 16 mars 2021 propositionen En heltäckande tobaksbeskattning – för ökad tydlighet och enhetlighet (prop. 2021/22:11). För att göra tobaksbeskattningen mer heltäckande, tydligare och motverka skatteundragande samt dubbelbeskattning föreslår regeringen bl.a. att det i lagen om tobaksskatt införs en skatt på s.k. övrig toke, avdragsrätt för godkända lagerhållare samt tillhörande administrativa regler och kontroll-regler om bl.a. distansförsäljning och innehavsbeskattning. Syftet med beskattningen är framför allt att komma till rätta med de problem som gränsdragningen och skillnaderna mellan skattepliktig röktoke och toke som inte är skattepliktig medför samt för att motverka att aktörer medvetet felklassificerar tobaksvaror och hanterar punktskattepliktiga varor illegalt. Tobaksbeskattningen blir på detta sätt mer heltäckande. Den toke som föreslås beskattas benämns övrig toke och avser toke som inte är en del av en levande planta och som inte är skattepliktig som cigaretter, cigarrer, cigariller, röktoke, snus eller tuggtoke. Särskilda regler införs om distansförsäljning av snus, tuggtoke eller övrig toke. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 vad gäller bestämmelser om godkända lagerhållare, registrerade distansförsäljare och kompletteringar i skatteförordningen och i övrigt den 1 augusti 2021.

Motionen

I motion 2020/21:2644 av John Weinerhall (M) föreslås att regeringen ser över möjligheterna att införa en samlad riskreduktionskategori i punktskatte-lagstiftningen för tobaksprodukter. Enligt motionären vore det önskvärt att det i lagstiftningen för tobaksprodukter skapas en egen kategori för den nya sort av riskreducerande och rökfria produkter som nyligen har introducerats på den svenska marknaden. Syftet är att ge politiken ett tydligare redskap för att

behandla tobaksprodukter efter hälsopåverkan och samtidigt skapa förutsättningar för att ge industrin incitament att själv bidra till omställningen.

Utskottets ställningstagande

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. Motionen avstyrks.

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 29 (M), 30 (SD) och 31 (KD).

Bakgrund

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

ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007 att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxidskatter eller handelssystem för att begränsa 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 koldioxidneutral 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 kommer att inledas 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 (dir. 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 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 fr.o.m. 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 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.

Motionerna

I motion 2020/21:2442 av Marlene Burwick och Hanna Westerén (båda S) föreslås att flygets klimatkostnader samt flygskattens utformning ses över.

I kommittémotion 2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3 föreslås att flygskatten avskaffas. Motionärerna anför att flygskatten i sin

nuvarande utformning i stor uträkning är ren symbolpolitik. Både bilar och flyg står för utsläpp av växthusgaser som bör minska över tid, men flygskatten är inte ett effektivt verktyg för att göra skillnad för klimatet. Flygskatten har samtidigt enligt motionärerna slagit hårt mot flygbranschen i Sverige och har bidragit till att det blir svårare att resa i Sverige.

I kommittémotion 2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 föreslår motionärerna ett stopp för flygskatten under 2021. De anför att utformningen av flygskatten är mycket trubbig och drabbar svenskt flyg hårt.

I kommittémotion 2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 föreslås 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.

I motion 2020/21:1198 av Edward Riedl (M) föreslås att flygskatten avskaffas.

I motion 2020/21:1385 av Sten Bergheden (M) anføres att flygskatten inte är ett bra verktyg om man verkligen vill minska på utsläppen, när den lanserades kom det fram att dess potentiella utsläppsminskning var 0,2 procent av landets totala utsläpp. I kalkylen måste det också enligt motionären betänkas att en flygskatt kan leda till att människor istället väljer bilen av kostnadsskäl, vilket skulle medföra ökade utsläpp.

I kommittémotion 2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 anför motionärerna att den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är mycket liten ur ett globalt perspektiv samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska. Nyttan med flygskatten står alltså inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Den införda flygskatten behöver enligt motionärerna avskaffas.

I kommittémotion 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 6 föreslås att flygskatten avskaffas. Motionärerna anför att många företagare och privatpersoner är beroende av att kunna flyga inom Sverige och utomlands av olika anledningar. De svenska företagen har också stor nytta av de mindre flygplatserna i Sverige. Flygskatten innebär dock enligt motionärerna att mindre flygplatser kan få svårt att överleva om antalet flygresor minskar. Skatten kan också missgynna svenska flygplatser till förmån för utländska. Detta kan innebära att viktiga företagsetableringar i gles- och landsbygd inte blir av utan i stället går till andra länder. Därför är flygskatten enligt motionärerna ett hot mot näringslivet, särskilt småföretagandet.

I motion 2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 1 föreslås att regeringen utreder ett borttagande av flygskatten.

I kommittémotion 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 68 anføres att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att regeringens arbete – som riksdagen har ställt sig bakom – är inriktat på att minska flygets klimatpåverkan.

I proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan gör regeringen 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.

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 arbetet med att minska flygets klimatpåverkan eller om att flygskatten ska avskaffas. Utskottet avstyrker de aktuella motionsförslagen.

Reklamskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om avskaffad reklamskatt.
Jämför reservation 32 (KD).

Bakgrund

I maj 2015 tillkännagav riksdagen för regeringen vad konstitutionsutskottet anförde om möjligheten att stegvis påbörja processen med att avveckla reklamskatten för dagspressen (bet. 2014/15:KU12, rskr. 2014/15:195). När det gäller finansieringen av den stegvisa avvecklingen ansåg utskottet att den bör genomföras på det sätt som regeringen finner möjligt och lämpligt. Regeringen har därefter vidtagit åtgärder för att avveckla reklamskatten i bl.a. budgetpropositionerna för 2016, 2017 och 2018.

I budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.15.4) anförde regeringen att ett stöd som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion är oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Förslaget i propositionen var mot denna bakgrund att reklamskatten för annonser och reklam skulle sänkas med ett belopp som motsvarar sänkningen av reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte utgör reklamtrycksak, annonsblad, katalog eller program. Med beaktande av de offentligfinansiella effekter som följde av att reklamskatten för annonser i periodiska publikationer som inte utgör reklamtrycksak, annonsblad, katalog eller program slopades den 1 januari 2018, borde skattesatsen för annonser och reklam därför sänkas från 7,65 procent till 6,9 procent den 1 januari 2020. Därutöver föreslogs en höjning av gränsen för redovisningsskyldighet för reklamskatt från 60 000 kronor till 100 000 kronor för ett beskattningsår. Utformningen gynnar samtliga skattskyldiga genom att reklamskatten blir lägre. Uppskattningsvis 400 skattskyldiga med låg skattepliktig omsättning, däribland ett stort antal idrottsföreningar, slipper helt redovisa och betala reklamskatt. Förslagen bedömdes inte innebära en snedvridning av konkurrensen. Riksdagen biföll regeringens förslag.

Motionerna

I motion 2020/21:1126 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås att konsekvenserna av minskad reklamskatt utreds för en utökad möjlighet till intäktskälla för föreningslivet. Motionären anför att föreningarnas möjlighet till finansiering i spåren av coronapandemin ofta har diskuterats, inte minst med tanke på oron inför minskade skatteintäkter på grund av ökad arbetslöshet som kan leda till utmaningar i många kommuner och regioner.

I motion 2020/21:3019 av Lars Püss (M) anförts att skatten på analog utomhusreklam bör avskaffas.

I motion 2020/21:3441 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) anför motionären att föreningslivet och de lokala företag som ämnar stötta sina föreningar på orten inte förtjänar denna administrativa börda som reklamskatten innebär. De förtjänar enligt motionären i stället enkelhet och tydlighet och regelverket bör därför ses över och förenklas.

I kommittémotion 2020/21:2634 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 14 föreslås att reklamskatten avskaffas för ideella föreningar. Motionärerna anser att en slopad reklamskatt skulle stärka föreningslivet och skapa större förutsättningar för föreningar att fokusera resurserna på kärnverksamheten som ofta kommer barn, unga och äldre till del. Därmed kan gemenskapen och de mellanmännsliga relationerna i samhället stärkas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar motionärernas inställning när det gäller behovet att avskaffa reklamskatten.

Utskottet utgår från att regeringen alltjämt har ambitionen att fortsätta det stegvisa avskaffandet av reklamskatten och utskottet vill mot bakgrund av de problem som tas upp av motionärerna understryka vikten av att ytterligare steg tas i en kommande budget.

Motionerna avstyrks.

Skatt på avfall

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om att utvärdera eller avskaffa skatten på förbränning av avfall och en översyn av deponiskatten i syfte att skattebefria restmaterial som återförs vid utvinning av restprodukter.

Jämför reservation 33 (M) och 34 (KD).

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 den infördes. Avfallsskatten höjdes senast från 435 till 500 kronor per ton avfall. Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2015. Som skäl för höjningen angavs att skatten inte hade höjts sedan

2006 och att nivån därför behövde justeras med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen och för att upprätthålla miljöstyrningen.

Sedan den 1 januari 2018 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.

Naturvårdsverket har i samråd med Skatteverket gjort en översyn och analys av den miljöstyrande effekten av deponiskatten. Uppdraget redovisades till Miljödepartementet i december 2013 (Redovisning 2013-12-20 NV-0033813). Naturvårdsverket anförde bl.a. att en ökad utvinning av metaller, plast och organiskt avfall från gamla deponier skulle kunna ge stora miljövinster. Naturvårdsverket bedömde inte att det finns anledning att införa speciella regler för deponiutvinning. Deponiutvinning är oftast att se som en integrerad del av efterbehandling av gamla deponier. Samma skatteregler bör därför gälla för avfall från deponiåtervinning som för förorenad jord från övriga efterbehandlingsåtgärder. Skatteverket anförde i ett yttrande till Naturvårdsverkets redovisning att rättsläget var oklart och att frågan borde utredas ytterligare.

Naturvårdsverket fick i samverkan med Skatteverket i uppdrag att fortsätta översynen av deponiskatten och utreda om staten bör stödja återvinning ur nedlagda avfallsanläggningar. Uppdraget redovisades den 29 oktober 2015 i skrivelsen Återvinning ur nedlagda avfallsanläggningar (NV-00308-15).

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 upparbetning 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 biobränsleaska som befrias från avfallsskatt höjdes från 5 kilobecquerel till 10 kilobecquerel per kilo.

Skatt på förbränning av avfall

Riksdagen har fattat beslut om en skatt på förbränning av avfall. Skatten 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 ges myndigheten i uppdrag att utvärdera effekterna av skatten på avfallsförbränning i enlighet med vad som anges i propositionen. Utvärderingen bör även omfatta skattens effekter på utsläppen av växthusgaser, effekter för avfallsflöden, effekter för import och export av avfall samt effekter på omställningen till en cirkulär ekonomi och dess effekter för att nå klimatmålen. Vidare ska utvärderingen omfatta hur investeringar i produktionskapacitet i avfallsförbränningssektorn påverkas. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 oktober 2021.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 föreslås att utformningen av skatt på avfallsförbränning ses över. Motionärerna anför att motivet för införandet av skatten inte är 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. Vidare anför motionärerna att eftersom den skatt som regeringen infört inte kommer föras över till de aktörer som påverkar avfallsets uppkomst och sortering kommer inte heller principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan följas. I yrkande 3 föreslår motionärerna en översyn av avfallsskatten. De anför att beteendeförändringar och flera andra faktorer sedan skatten infördes har bidragit till att den har förlorat fiskal betydelse, och enligt motionärerna är dess tillskott till statskassan i dag försumbart.

I kommittémotion 2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36 föreslås en översyn av deponiskatten i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier.

I kommittémotion 2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20 föreslås att avfallsförbränningskatten avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Regeringen anför i proposition 2019/20:65 En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan att utvecklingen av en resurseffektiv, cirkulär och biobaserad ekonomi bör stärkas. Flera åtgärder inom detta område bör genomföras under mandatperioden, bl.a. bör en nationell strategi för cirkulär ekonomi tas fram och en bred översyn av regelverken för återvinning och hantering av avfall och restprodukter göras för att främja innovation och företagande i den cirkulära ekonomin.

Utskottet noterar att regeringen uppdragit åt Skatteverket att utvärdera effekterna av avfallsförbränningslagen. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2021. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att tillstyrka förslag på såväl översyn som förändringar av denna lagstiftning.

Utredningen om en giftfri och cirkulär återföring av fosfor från avloppsslam lämnade i januari 2020 sitt betänkande Hållbar slamhantering (SOU 2020:3) till regeringen. Utredningen redovisar dagens tekniska möjligheter för slamhantering med fosforåtervinning och lägger fram två alternativa förslag om en utfasning av den framtida slamspridningen som kombineras med ett krav på återvinning av fosfor.

Utskottet ser mot denna bakgrund inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om en översyn av deponiskatten i syfte att främja omställningen till en cirkulär ekonomi och avstyrker därför även motionsyrkanden om detta.

Skatt på bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om skatten på bekämpningsmedel.

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 problem 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 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, i regeringens förordningar och i Kemikalieinspektionens föreskrifter. Genom proposition 2007/08:80 Miljöbalken och EG-förordningen om kemikalieregistrering anpassades de svenska bestämmelserna till Reach.

Regeringen tillsatte i juni 2016 utredningen Skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten (dir. 2016:53). Utredaren fick i uppdrag att analysera behovet av beskattning för att minska spridningen av kadmium och andra hälso- och miljöfarliga ämnen och tungmetaller i miljön. Utredaren fick vidare i uppdrag att analysera om skatten på bekämpningsmedel behöver ändras med hänsyn till de förändringar som gjorts 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 skatten på bekämpningsmedel överlämnade den 14 december 2017 sitt betänkande Skatt på kadmium i vissa produkter och kemiska växtskyddsmedel (SOU 2017:102) till regeringen. Utredningen föreslår två nya skattelagar: lagen om skatt på kadmium i vissa produkter och lagen om skatt på kemiska växtskyddsmedel. Utredningen föreslog också att den dåvarande lagen om skatt på bekämpningsmedel skulle tas bort. De två nya skattelagarna föreslogs träda i kraft den 1 juli 2019.

Motionen

I kommittémotion 2020/21:734 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 12 anfördes att användningen av bekämpningsmedel i Sverige styrs av ett omfattande regelverk för godkännande, hantering och miljöövervakning. Bedömningar av bekämpningsmedel och fortsatt breda säkerhetsmarginaler vad gäller miljö och hälsa är att föredra. Däremot finns det 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.

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 motionen.

Skatt på gödselmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om ett tillkännagivande till regeringen om att en skatt på gödselmedel inte bör införas.

Jämför reservation 35 (SD).

Bakgrund

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

Övergödningsutredningen (M 2018:02) överlämnade i januari 2020 betänkandet Stärkt lokalt åtgärdsarbete – att nå målet Ingen övergödning (SOU 2020:10) till regeringen. 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 förslag om ett etappmål för effektivare gödselanvändning ska bidra till en effektivare användning av stallgödsel och en minskad användning av mineralgödsel. Etappmålet ska genomgå 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.

Motionerna

I motion 2020/21:1379 av Betty Malmberg (M) anförs att produktionsskatter som läggs på svenskt lantbruk måste ta hänsyn till lantbrukets lönsamhet och konkurrenskraft. Motionären anför att Sverige av tradition har varit ett land som i princip varit självförsörjande på jordbruksprodukter. I dag är situationen en annan. Statistik från 2013 (SCB) visar en självförsörjningsgrad för nötkött på 51 procent, för griskött 67 procent och för lamm 32 procent. Trenden är dessutom tydligt nedåtgående sedan flera år. Motionären menar att detta på grund av den dåliga lönsamheten för jordbruksföretagare troligtvis innebär att utvecklingen kommer att fortsätta vara negativ. Klimathot, en växande befolkning samt den pågående inflyttningen till storstäder försvårar också situationen. Men i händelse av nöd måste Sverige kunna försörja sin egen befolkning med livsmedel. Att det finns beredskap för detta är enligt motionären fundamentalt. Det innebär enligt motionären att man också måste väga in andra faktorer såsom hur tillgången på olika insatsvaror ser ut, dvs. tillgången på bekämpningsmedel, gödsel, bränsle till lantbruksmaskiner m.m.

I kommittémotion 2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 23 föreslås att en skatt på handelsgödsel inte införs. Motionärerna anför att den tidigare avgiften på handelsgödsel kom till för att finansiera den svenska spannmålsexporten. Senare användes den som ett skäl för att minska läckaget av gödning till vattendrag och minska tillförseln av tungmetaller till jorden. När det gäller frågan om näringsläckage finns det enligt motionärerna ett flertal studier som visar att det snarare är geografi, jordart och djurintensitet som är avgörande än om handelsgödsel används. Skatten får liten styrfunktion och blir mest en börda, som reducerar konkurrenskraften. Därför motsätter sig motionärerna att en skatt på handelsgödsel återinförs.

Utskottets ställningstagande

Regeringen bedömer 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 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.

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

Sockerskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslagen om en skatt på socker.

Motionerna

I motion 2020/21:56 av Mikael Strandman och Monika Lövgren (båda SD) föreslås att det införs en skatt på socker och kolsyrade drycker. Motionärerna anför att vi i Sverige under många år har haft mycket goda erfarenheter av höga punktskatter på tobak och alkohol, som ett sätt att hålla nere konsumtionen. Utöver de internationella erfarenheterna talar enligt motionärerna dessa svenska erfarenheter av skatter på tobak och alkohol för att en punktskatt på sockrade läskedrycker skulle vara ett effektivt sätt att minska konsumtionen. Mycket talar också för att storleken på skatten har stor betydelse.

I motion 2020/21:106 av Angelica Lundberg (SD) anføres att vart och vartannat livsmedel i dag innehåller någon form av socker och i mycket av maten idag finns ämnen som kan påverka oss negativt. Motionären föreslår att regeringen justerar skatterna så att det som är dåligt för oss att äta beskattas högre medan nyttigare alternativ har lägre skatt. På så sätt får vi en skatteväxling för folkhälsan och samtidigt positiva effekter för svenska bönder och odlare.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt yrkanden om en punktskatt på bl.a. socker (bet. 2019/20:SKU22). Från allmänna utgångspunkter är det vanskligt att låta beskattning utgå från varors farlighet eller nyttighet. Erfarenheten visar att en

sådan beskattning leder till svårigheter i tillämpningen och besvärliga gränsdragningsproblem. Det var också anledningen till att en rad punktskatter av förenklingsskäl upphävdes i samband med 1991 års skattereform. Utskottet anser inte att riksdagen bör ändra inställning i frågan.

Utskottet avstyrker de aktuella motionerna.

Skatt på plastbärkassar m.m.

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför det särskilda yttrandet (M).

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) som remitterats och för närvarande bereds i Regeringskansliet.

Motionerna

I motion 2020/21:1183 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås att plastpåseskatten avskaffas. Motionären anför att eftersom plastpåseskatten fått långt ifrån väntade resultat och nu försämrar återvinning och ökar krav på konsumtion i form av annan plast bör skatten snarast avskaffas.

I motion 2020/21: 1372 av Betty Malmberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M) anför att plastpåseskatten bör slopas. Motionärerna anför att riksdagens utredningstjänst (dnr 2020:1078) har visat att skatten snabbt ledde till ökad arbetslöshet. Till exempel har den ledande svenska producenten av plastbärkassar redan tvingats säga upp 25 procent av sina anställda. Något som tidigt kritiserades var att den införda plastpåseskatten inte gör skillnad på fossil eller återanvänd och biobaserad plast. Skatten slår i stället blint utan hänsyn till klimat- och miljöpåverkan.

I motion 2020/21:3705 av Pål Jonson (M) anför att det bör göras en översyn av skatten på plastbärkassar. Motionären anför bl.a. att Konjunkturinstitutet har pekat på att skatten på plastbärkassar sannolikt inte kommer att leda till minskad nedskräpning. Vidare finns det en risk för ökad användning av påsar som är sämre för miljön ur framför allt ett klimat- eller resurshushållningsperspektiv.

I motion 2020/21:65 av Markus Wiechel (SD) föreslås att skatten på plastprodukter eller miljövänlig plast tas bort. Motionären anför bl.a. skatten inte tar hänsyn till ifall plasten är återvunnen eller inte, eller om den producerats av förnybara resurser. Av den anledningen har incitamenten att producera återvunnen eller förnybar plast minskat, eftersom lönsamheten har sjunkit avsevärt i takt med en minskad konsumtion.

I motion 2020/21:557 av Clara Aranda (SD) föreslås att den nya skatten på plastbärkassar avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterade vid beredningen av regeringens förslag till en skatt på plastbärkassar att Sverige enligt förpackningsdirektivet har en skyldighet att vidta åtgärder för att säkerställa att den årliga förbrukningsnivån inte överskrider 90 tunna plastbärkassar per person senast den 31 december 2019 respektive 40 tunna plastbärkassar per person senast den 31 december 2025. Enligt det direktivet har medlemsstaterna även en skyldighet att rapportera om den årliga förbrukningen av plastbärkassar till Europeiska kommissionen sedan den 27 maj 2018.

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. 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.

Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att tillstyrka förslag om att utreda eller slopa skatten på plastbärkassar.

Motionerna avstyrks.

Reservationer

1. 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

2020/21:662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 37,

2020/21:706 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2 och

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 4 och

avslår motionerna

2020/21:625 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),

2020/21:827 av Magnus Manhammar (S),

2020/21:2175 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2020/21:2661 av Maria Nilsson (L),

2020/21:2709 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 30,

2020/21:2725 av Lorentz Tovatt och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2,

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 23, 24 och 27 samt

2020/21:3282 av Fredrik Malm m.fl. (L) yrkande 2.

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 energibesattningen ses över ur ett internationellt perspektiv så att svensk industri kan ges optimala förutsättningar och verka på en konkurrensutsatt marknad. Olika energislag beskattas ojämnt i Sverige och vi ser därför ett behov av att se över hur en harmonisering inom beskattning av energislag kan genomföras. Detta behöver ingå i en total översyn.

Regeringen har sedan tidigare infört en form av nettodebiteringssystem, eller vad som kom att kallas skattereduktion för mikroproduktion av förnybar el, där producenter ska få en skattereduktion som motsvarar två gånger den energiskatt som belöper på den mängd el som mikroproducenten matat in på elnätet upp till 30 000 kilowattimmar. Detta gäller i den mån producenten gjort motsvarande uttag från nätet. Inledningsvis innebär denna reform modesta kostnader i statsbudgeten, 20 miljoner kronor budgeteras skatteutgiften till årligen. På sikt riskerar detta dock att bli kostsamt och får dessutom till följd

att elproducenter som verkar på affärsmässig grund får en reducering på intäktssidan. Införandet av detta system är till synes uteslutande kopplat till att främja solceller.

Under 2018 sänktes skatten markant för den elenergi som används i serverhallar och beskattades numera på samma nivå som andra elintensiva företag i Sverige. Det var ett förslag som Sverigedemokraterna drivit på innan det genomfördes och som var en högst välkommen förändring. Detta stärkte kraftigt konkurrenskraften för befintliga serverhallar i Sverige samt ökade sannolikheten för nyetableringar avsevärt.

Det som har hänt därefter är att Skatteverket sedan den 1 januari 2019 inte längre beviljar återbetalning av energiskatt för företag som driver serverhallar och som inte äger sin egen utrustning. Förändringen har även inneburit att serverhallsföretag har begärts i konkurs och flera uppges få det svårt framöver. Skatteverkets tolkning är att det finns en risk att inte bara fler serverhallsföretag läggs ned utan också att Sverige går miste om framtida investeringar i branschen, vilket även kommer att innebära uteblivna arbetstillfällen.

Denna tolkning får en stor betydelse för hur serverhallsföretaget bedriver sin verksamhet. Om företaget äger serverna själv och hyr ut utrymmet medges återbetalning av energiskatt. Bedrivs i stället verksamheten som en tjänst, s.k. colocation, där serverna ägs av kunderna, medges ingen återbetalning. Med anledning av den tolkning som Skatteverket har gjort anser vi att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag som ska syfta till att skatten ska kunna betalas tillbaka oavsett vem som äger utrustningen.

2. Energiskatt, punkt 1 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:625 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C) och avslår motionerna

2020/21:662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 37,

2020/21:706 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:827 av Magnus Manhammar (S),

2020/21:2175 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 4,

2020/21:2661 av Maria Nilsson (L),

2020/21:2709 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 30,

2020/21:2725 av Lorentz Tovatt och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2,
 2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 23, 24 och 27 samt
 2020/21:3282 av Fredrik Malm m.fl. (L) yrkande 2.

Ställningstagande

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 syfte 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. Utagsbeskattning för egenproducerad energi är unik i ett internationellt perspektiv. Jag ser i stället att det ligger ett nationellt intresse i att ha en väl spridd energiförsörjning på lokal nivå även ur säkerhetssynpunkt. Det är också värt att framhålla att mer kooperativt ägd sol- och vindkraft kan vara viktigt för att öka acceptansen av framför allt vindkraft hos befolkningen.

3. 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

2020/21:3282 av Fredrik Malm m.fl. (L) yrkande 2 och
 avslår motionerna

2020/21:625 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C),

2020/21:662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 37,

2020/21:706 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:827 av Magnus Manhammar (S),

2020/21:2175 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 4,

2020/21:2661 av Maria Nilsson (L),

2020/21:2709 av Maria Gardfjell m.fl. (MP) yrkande 30,

2020/21:2725 av Lorentz Tovatt och Janine Alm Ericson (båda MP) yrkande 2 och

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 23, 24 och 27.

Ställningstagande

Det behövs en koldioxidskatt på europeisk nivå så att det inte lönar sig att flytta utsläpp till EU-länder med lägre klimatambitioner. Genom en sådan skatt kan EU även med trovärdighet trycka på för att få fler länder i världen att följa efter. Skatten ska på sikt tas in på EU-nivå och vara en intäkt till EU-budgeten. Som ett första steg bör en harmoniserad lägstanivå för koldioxidbeskattning i EU:s medlemsländer införas. Jag vill också avveckla subventionssystemet av fossila bränslen som på sikt ska avslutas helt för att ge utrymme för nya klimatsmarta energialternativ. I stället vill jag att EU:s system för handel med utsläppsrätter som syftar till att reducera växthusgaserna byggs ut. Systemet behöver vidareutvecklas, så att flera av de sektorer som i dag står utanför på sikt införlivas i systemet. Samtidigt bör mängden tillgängliga utsläppsrätter kontinuerligt ses över eftersom priset på utsläppsrätter historiskt varit alltför lågt. Ett gemensamt golv för priserna i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter kan bli ett viktigt steg på vägen mot en gemensam europeisk koldioxidbeskattning.

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

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (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

2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1 och avslår motionerna

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2020/21:2638 av Tobias Billström m.fl. (M) och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6.

Ställningstagande

Skatter på transport, fordon och drivmedel bör vara proportionerliga och ändamålsenliga. Skillnaden i energiskatt mellan olika fordonstyper som drivs på el bör minska. Att det i dag finns nedsättningar av energiskatten för vissa typer av elanvändning 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 spårbunden, 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.

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

av Per Åsling (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

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och avslår motionerna

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4,

2020/21:2638 av Tobias Billström m.fl. (M) och

2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1.

Ställningstagande

Regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el och tillkännager detta för regeringen. Jag vill ytterligare främja elburen kollektivtrafik och anser därför att skatten på el till kollektivtrafik ska sänkas. Kollektivtrafiken ökar kvinnors tillgänglighet till samhället. Att upprätthålla en fungerande miniminivå i kollektivtrafiken blir därför viktigt sett ur ett jämställdhetsperspektiv. Vi vet att kvinnor åker mer kollektivt än män: 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.

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

av Tony Haddou (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

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 4 och

avslår motionerna

2020/21:2638 av Tobias Billström m.fl. (M),

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 6 och

2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 1.

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 är ett stöd endast för inköp av bussar, inte för driften. På samma sätt som annan eldriven kollektivtrafik på räls är undantagen energibeskattnings anser jag att även elbussarna ska vara det. Vidare har EU inlett en översyn och revidering av energiskattedirektivet som förväntas vara klar under andra kvartalet 2021. Artikel 15.1 e i direktivet slår fast att medlemsstaterna får tillämpa skattebefrielse för energiprodukter och elektricitet som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn eller trådbuss. Regeringen bör i den pågående processen agera för att formuleringarna ändras. Regeringen bör i utvärderingen och revideringen av EU:s energiskattedirektiv verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag.

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

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (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

2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2 och avslår motionerna

2020/21:14 av Hans Eklind (KD),

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,

2020/21:1129 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2020/21:1131 av Edward Riedl (M),

2020/21:1132 av Edward Riedl (M),

2020/21:1200 av Edward Riedl (M),
2020/21:1379 av Betty Malmberg (M),
2020/21:1381 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1383 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1384 av Sten Bergheden (M),
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 8 och 10,
2020/21:2571 av John Weinerhall (M),
2020/21:2605 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2643 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7 och
2020/21:2925 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2.

Ställningstagande

Skatter på transporter, fordon och drivmedel bör vara proportionerliga och ändamålsenliga. Vissa skatter är viktiga att värna som styrmedel för att reducera klimatpåverkan, samtidigt som skatterna inte bör vara utformade på så vis att det blir en alltför stor börda för människor som är beroende av bilen i vardagen. Drivmedelsskatterna behöver bli lägre, flygskatten bör avskaffas i sin helhet och reseavdraget måste fortsatt värnas. Regeringens överindexering av skatten på bensin och diesel har pressat upp skatten på en nivå som innebär en obefogat stor kostnad för barnfamiljen och pensionären som är beroende av bilen.

8. 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
2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24 och
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 8 och 10 samt
avslår motionerna
2020/21:14 av Hans Eklind (KD),
2020/21:1129 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2020/21:1131 av Edward Riedl (M),
2020/21:1132 av Edward Riedl (M),
2020/21:1200 av Edward Riedl (M),
2020/21:1379 av Betty Malmberg (M),
2020/21:1381 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1383 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1384 av Sten Bergheden (M),
2020/21:2571 av John Weinerhall (M),
2020/21:2605 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2643 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7,
2020/21:2925 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 och
2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill se över hur svenskt skogs- och jordbruk ska kunna bli skattemässigt konkurrenskraftigt jämfört med omvärlden. Detta gäller inte minst punktskatt på bränsle. Vi föreslår därför en skattenivå i paritet med vårt grannland Danmark, men även direkta subventioneringar kan bli nödvändigt. I dag är Sveriges självförsörjningsgrad för livsmedel lägre än 50 procent, till skillnad från närmare 100 procent under 1980-talet. Detta innebär att våra livsmedelsbehov är beroende av fungerande handel över gränserna. Coronapandemin har påmint oss om hur sårbart Sverige är i händelse av utebliven handel med omvärlden. Sverige behöver därför en starkt beredskap för kommande kriser, pandemier, oroligheter eller andra stora samhällspåverkande faktorer som kan innebära störningar i den gränsöverskridande handeln. Med anledning av detta behövs återupprättade beredskapslager av bl.a. livsmedel samt en betydligt höjd självförsörjningsgrad. Skattepolitiken måste därför utformas så att svensk livsmedelsförsörjning blir mer livskraftig igen.

Sverige är ett avlångt och till delar glesbebyggt land, jämfört med vissa andra länder. Införandet av indexering av skatten på bränslen har drabbat landsbygden. Vi menar att detta blir kontraproduktivt sett till att Sverige tillämpar ett reseavdrag. Ställer man indexering emot reseavdrag blir det två system med motverkande logik. Vi behöver snarare ha ett helhetligt glesbygdsperspektiv i denna fråga och se till att punktskatter och avdrag verkligen ger bästa möjliga förutsättningar för småföretag och hushåll utanför de större städerna. Därför menar vi att indexeringen av bränsleskatter bör tas bort.

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

av Per Åsling (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 motion
 2020/21:2925 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 och
 avslår motionerna
 2020/21:14 av Hans Eklind (KD),
 2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
 2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,
 2020/21:1129 av Ann-Sofie Lifvnhage (M),
 2020/21:1131 av Edward Riedl (M),
 2020/21:1132 av Edward Riedl (M),
 2020/21:1200 av Edward Riedl (M),
 2020/21:1379 av Betty Malmberg (M),
 2020/21:1381 av Sten Bergheden (M),
 2020/21:1383 av Sten Bergheden (M),
 2020/21:1384 av Sten Bergheden (M),
 2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 8 och 10,
 2020/21:2571 av John Weinerhall (M),
 2020/21:2605 av Sofia Westergren (M),
 2020/21:2643 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
 2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7 och
 2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Det finns skäl att se över det nuvarande skattesystemet i transportsektorn för att internaliseringsgraden av de miljöeffekter transporterna medför tydligare återspeglar 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.

10. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

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
 2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD) yrkande 7 och

avslår motionerna

2020/21:14 av Hans Eklind (KD),
2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 2,
2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 24,
2020/21:1129 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2020/21:1131 av Edward Riedl (M),
2020/21:1132 av Edward Riedl (M),
2020/21:1200 av Edward Riedl (M),
2020/21:1379 av Betty Malmberg (M),
2020/21:1381 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1383 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1384 av Sten Bergheden (M),
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 8 och 10,
2020/21:2571 av John Weinerhall (M),
2020/21:2605 av Sofia Westergren (M),
2020/21:2643 av John Weinerhall (M) yrkande 2,
2020/21:2925 av Per Åsling m.fl. (C) yrkande 2 och
2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Jag anser att subventioner av fossila bränslen bör fasas ut. Klimatförändringarna kräver såväl regionala, nationella som globala lösningar. Beroendet av fossila bränslen är både en belastning på miljön och en säkerhetspolitisk risk. Det europeiska beroendet av rysk gas bidrar till utsläpp av koldioxid och instabilitet. Flera EU-länder har inte ställt om från kolberoende medan andra har ökat sitt beroende av fossila källor genom att stänga ned kärnkraft eller investera för lite i förnybara källor. Sverige ska fortsätta driva på för att EU ska vara ett klimat- och miljöpolitiskt föredöme globalt. Sverige har för närvarande 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. I transportsektorn har utsläppen från vägtrafiken minskat med 10 procent sedan 1990. Det kvarstår dock utmaningar med att kraftigt minska utsläppen av koldioxid, partiklar och andra miljögifter. Därför krävs politiska initiativ för att minska utsläppen från trafiken.

11. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (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 motionerna

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40 och

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 11 och

avslår motionerna

2020/21:542 av Dennis Dioukarev (SD),

2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,

2020/21:1072 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2506 av Denis Begic (S),

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 17,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 och

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 21.

Ställningstagande

För att användningen av biobränslen ska göra riktig klimatnytta är det viktigt att regeringen tar ett helhetsgrepp också kring produktionen av biobränslen. Det är viktigt med hållbarhetskrav och krav på spårbarhet, så att bränslebytet inte leder till att det svenska klimatmålet nås på bekostnad av att utsläppen från sämre reglerade sektorer ökar. Sverige har goda möjligheter att producera hållbara biodrivmedel från grödor, skog och avfall. Trots det importerar vi lejonparten av de biodrivmedel som i dag används. Det beror i stor utsträckning på oförutsebara regler för förnybara bränslen på EU-nivå. Vi och Moderaterna verkar för att förbättra förutsättningarna för biodrivmedel. När EU:s statsstödsregler ses över som en del i den gröna given måste en skattenedsättning, som inte bygger på undantag, tillåtas både för grödebaserade biodrivmedel och andra generationens biodrivmedel som är hållbart producerade.

12. 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

2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21 och avslår motionerna

2020/21:542 av Dennis Dioukarev (SD),

2020/21:1072 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2506 av Denis Begic (S),

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 17,

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 11 och

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 21.

Ställningstagande

Sverige har sedan den första juli 2018 infört en oerhört ambitiös reduktionsplikt. Reduktionsnivån kommer framöver att ligga på över 20 procent. 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 bevara 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.

13. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 17 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2020/21:542 av Dennis Dioukarev (SD),

2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,

2020/21:1072 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:2506 av Denis Begic (S),

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 11 och
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 21.

Ställningstagande

Sveriges klimatskatter har historiskt principiellt utgått från att koldioxidskatt endast belastar energi från fossil kol och inte läggs på förnybara bränslen. Detta är en princip som är grundläggande för mig och jag anser att det är viktigt att EU inte begränsar vår möjlighet att tillämpa detta verktyg. Politiken bör inte värdera olika råvaror och deras lämplighet för biodrivmedelsproduktion utan i stället låta teknikneutralitet och klimateffektivitet vara centralt när styrmedel utformas. Jag vill att Sverige ska vara drivande för att den aviserade översynen av statsstödsreglerna ska formuleras på ett sådant sätt att svenska skattelättnader för höginblandade biodrivmedel permanentas och att lagstiftning ses över för att beskatta energiinnehåll snarare än volym. Det skapar välbehövlig förutsägbarhet i politiken och håller nere priserna på klimateffektiva drivmedel vid pumpen.

Sverige har ett statsstödsgodkännande för att få tillämpa skattenedsättning på höginblandade biodrivmedel. Det skulle löpa ut den 31 december 2020 och hur beskattningen av rena biodrivmedel kommer att se ut efter 2021 är oklart. Skattenedsättning är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Det är därför ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att fortsätta att skattebefria förnybara drivmedel från koldioxidskatt, så att dessa kan fortsätta att vara viktiga delar av klimatomställningen av den svenska fordonsflottan. Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de klimatmål som EU enats om.

14. Beskattning av biodrivmedel, punkt 4 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 21 och
avslår motionerna

2020/21:542 av Dennis Dioukarev (SD),
2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 21,
2020/21:1072 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:2506 av Denis Begic (S),
2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 17,
2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 5,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 40 och
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 11.

Ställningstagande

Skattebefrielsen på s.k. grödebaserade biobränslen för värmeproduktion skulle tas bort 2021 men har förlängts med ett år. Det är en konsekvens av statsstödreger i EU som regeringen borde gjort mer för att få förlängda undantag från. Situationen är olycklig eftersom grödebaserade biooljor är miljövänligare än fossila oljor men nu får samma skattesats. Biooljor används i stället för fossil olja framför allt i reserv- och spetslastpannor under vintern inom fjärrvärmeproduktionen. Regeringen bör verka för ett undantag och vid bifall återställa skatten.

15. 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

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,
2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4 och
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 5 och
avslår motionerna
2020/21:1203 av Edward Riedl (M),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 20,
2020/21:2830 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar
Johnsson (båda M),
2020/21:2836 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar
Johnsson (båda M) och
2020/21:3601 av Runar Filper (SD).

Ställningstagande

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, inte få komponenter från leverantörer och enbart rekrytera medarbetare och annan kompetens från den omedelbara närheten. Därför utgör regeringens signaler om införande av kilometerskatt och kraftigt försämrade reseavdrag exempel på landsbygdsfientliga förslag som om de förverkligas kommer att slå hårt mot boende och företag på landsbygden. I ett till ytan stort land med långa avstånd och gles järnvägsinfrastruktur utgör vägtransporter med personbil, buss och lastbil alltför ofta de enda realistiska transportmedlen för många av landets företag och invånare. Därför upplevs dessa skatter som syftande till att begränsa landsbygdsbors frihet och möjlighet till ett aktivt liv. För företag på landsbygden som redan i dag upplever svårigheter med kompetensförsörjning och rekrytering kan denna problematik komma att allvarligt förvärras. Lägg de ökade kostnaderna för transporter till genom att det införs en kilometerskatt så kan företagsnedläggningar bli en konsekvens.

16. Vägs katt, punkt 5 (V)

av Tony Haddou (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 motion

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 20 och avslår motionerna

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 4,

2020/21:1203 av Edward Riedl (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 4,

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 5,

2020/21:2830 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M),

2020/21:2836 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) och

2020/21:3601 av Runar Filper (SD).

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 och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Förutom den klimatnytta en sådan beskattning skulle kunna medföra ser jag stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter genom ett automatiserat avläsningsbart system skulle ges bättre möjligheter att upptäcka den illegala lastbilstrafiken. Promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik har remitterats, och därmed har redan en god grund lagts för att ett förslag på avståndsbaserad beskattning av tung lastbilstrafik bör kunna läggas fram i riksdagen i närtid. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbaserad väglitageskatt på tung lastbilstrafik.

17. Fordonsskatt, punkt 6 (C)

av Per Åsling (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

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 15 och

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 4 och

avslår motionerna

2020/21:1077 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1776 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M) och

2020/21:1925 av Lotta Finstorp (M).

Ställningstagande

För de tunga transportererna är reduktionsplikten en viktig del i arbetet med att öka användningen av biodrivmedel. Ytterligare ett sätt att minska utsläppen från den tunga trafiken är att lastbilarna tankas med rena biodrivmedel. Fortsatt skattebefrielse på rena biodrivmedel är i nuläget avgörande för att dessa ska kunna konkurrera med fossila drivmedel. För den tunga trafiken som agerar i hård internationell konkurrens vill vi införa en möjlighet till bonusåterbäring

för dem som kan visa att hälften av drivmedelsanvändningen under året varit förnybar. Förutom en ökad användning av biodrivmedel i de lastbilar som redan rullar på våra vägar vill jag också införa styrmedel som ökar incitamenten vid inköp av nya lastbilar. Därför föreslår jag förändringar i fordonsskatten för tunga fordon som i likhet med fordonsskatten på personbilar differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet. Jag vill dessutom införa en ökad avdragsrätt för inköp av de lastbilar som är mest klimateffektiva.

18. Bonus–malus-systemet, punkt 7 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (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 motionerna

2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15,

2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 5 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och

avslår motionerna

2020/21:119 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:503 av Jimmy Ståhl (SD),

2020/21:524 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11,

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2594 av Sofia Westergren m.fl. (M),

2020/21:2724 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3 och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9.

Ställningstagande

Reformer som syftar till att minska utsläpp bör justeras och förändras i de fall utvärderingar av reformen avslöjar otillfredsställande resultat och bristande kostnadseffektivitet. Sverige har stora ambitioner i miljöpolitiken och det bör vi ha även i fortsättningen. Därför är det av betydelse att ändra misslyckad miljöpolitik som exempelvis inte leder till önskade miljöeffekter och som inte är kostnadseffektivt. Bonus–malus-systemet i dess nuvarande form bör avvecklas. Kostnaden för hushållen är stor, nyttan för miljön är ytterst begränsad och pengarna försvinner utomlands. Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen har kritiserat systemet för att inte vara ett kostnadseffektivt sätt

att dra ned på utsläppen i transportsektorn. Bonus–malus bör ersättas med en mer välvägd fordonsbeskattning, som minskar den alltför betungande och oproportionerliga beskattningen, som det nuvarande systemet innebär för vissa.

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 en tung lastbil. 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 för att bonus–malus-systemet bör ersättas.

19. Bonus–malus-systemet, 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
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11 och
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 7 och
avslår motionerna
2020/21:119 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,
2020/21:503 av Jimmy Ståhl (SD),
2020/21:524 av Thomas Morell m.fl. (SD),
2020/21:2594 av Sofia Westergren m.fl. (M),
2020/21:2724 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9,
2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 5 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Den 1 juli 2018 infördes det s.k. bonus–malus-systemet, vilket är ett nytt system för fordonskatt. Syftet var att straffbeskatta bilar med högre utsläpp av koldioxid och ge skattelättnad och en bonus för rena elbilar och vätgasbilar som släpper ut mindre eller ingen koldioxid alls. För många vanliga människor och företag runt om i landet finns det dock inga bra eller ekonomiska alternativ

till dagens fordon och därmed blir det enbart fråga om malus, tillika straffbeskattning, för dessa fordonsägare. Konsekvensen av detta system har blivit en kraftigt minskad nybilsförsäljning och att färre nya, säkra och mer miljövänliga bilar rullar på svenska vägar. Systemet tar inte heller hänsyn till höga globala koldioxidutsläpp vid exempelvis batteriproduktion. Tanken med systemet måste vara att konsumenten ska ha en reell chans att byta till ett miljömässigt bättre alternativ, men bonus–malus kan få motsatt effekt då äldre fordon behålls längre i trafik. För att nå verkliga miljömål behöver hela bonus–malus-systemet omarbetas.

Den nya mät- och körcykeln WLTP tillsammans med det nuvarande bonus–malus-systemet innebär rejäla skatthöjningar för privatbilister och inte minst för hantverkare och budbilsföretag. Den nya mätmetoden innebär att man från en dag till en annan skruvar upp de beräknade värdena för koldioxidutsläpp på personbilar och lätta lastbilar med ca 30 procent. Det leder till kraftiga skatthöjningar för alla nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar efter den 1 januari. Att fordonsutsläpp beräknas med större precision är positivt, men effekten blir dramatisk när det kopplas till bonus–malus. Bonus–malus-systemet för lätta lastbilar ska ses över.

Sedan den 1 september 2019 prövas en ny testmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för vissa husbilar. Det nya värdet ligger till grund för beskattning och medför att fordonsskatten på en husbil höjdes med mer än 100 procent. Av nybilsmarknaden är det ca 95 procent av husbilarna som påverkas av den nya beskattningen. Konsekvensen blir omfattande för importörer, återförsäljare och verkstäder när marknaden bokstavigt talat försvinner. Förlusten av produktionsskatter lär vida överstiga de eventuella intäkter Finansdepartementet räknar med från fordonsskatten. Att se över bonus–malus-systemet på husbilar ger fler människor möjligheten att semestra klimatsmart, oavsett om man äger eller hyr fordonet.

20. Bonus–malus-systemet, 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 motion

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 8 och 9 samt avslår motionerna

2020/21:119 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:503 av Jimmy Ståhl (SD),

2020/21:524 av Thomas Morell m.fl. (SD),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 9–11,

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 7,
2020/21:2594 av Sofia Westergren m.fl. (M),
2020/21:2724 av Lorentz Tovatt (MP) yrkande 3,
2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 1 och 4,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 15,
2020/21:3368 av Ulf Kristersson m.fl. (M) yrkande 5 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

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 är nu infört men 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 ca 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 såväl som den nuvarande klimatbonusen är ojämnt fördelad över landet. Jag förordar att bonus–malus-systemet, den nuvarande fordonsbeskattningen och bränslebeskattningen överges till förmån för en ny bränsle- och fordonsbeskattning som väger in fordonets bränsle och ålder samt trängsel. 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.

Ett problem som har uppstått med bonus–malus är att lätta lastbilar som används av olika yrkesgrupper samt yrkesförare automatiskt hamnar i de högre prisklasserna när de jämförs med vanliga bilar. Lätta lastbilar borde snarare jämföras med andra lätta lastbilar, vilket uppmuntrar till att man använder mer miljövänliga lastbilar framför allt inom stadstrafiken. Även husbilar som används under en mindre del av året hamnar i dag i en alldeles för kostsam prisklass när de jämförs med vanliga bilar. Regeringen har utrett undantag för husbilar och fått förslaget att perioden husbilen ska vara avställd för att vara skattebefriad sänks från 15 till 4 dagar. Tanken med förslaget är då att husbilen ska kunna köras under helgen för att sedan ställas av under veckan. Detta reducerar skattebördan för ägaren betydligt men orsakar en helt orimlig mängd administration för bilregistret, försäkringsbolaget och den enskilde. Jag anser 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. Ett alternativ är att husbilar ingår under hänsyn till sin miljöprestanda i det system som jag anser ska ersätta bonus–malus.

21. 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 motionerna

2020/21:2216 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) och

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 9 och avslår motionerna

2020/21:1085 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,

2020/21:1604 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),

2020/21:1739 av Ida Drougge (M),

2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkande 3 och

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

I Stockholm och Göteborg tillämpas trängselskatt. Avsikten med denna förordning var att minska trängseln, att betala för den infrastruktur som används och i bästa fall skapa en finansiell kraft med möjlighet att satsa på framtiden. Tyvärr tyder tendenser på att intäkter ibland i stället finansierar skulder för gångna projekt, och försök att minska trängseln har tappat sin funktion eftersom ett minskat resande har uteblivit. Trängseln kan dock öka, vilket till stor del beror på att städerna bygger bort vägar till förmån för bussfiler och cykelbanor och inte satsar på infrastruktur för minskad trängsel för bilismen. Sveriges invånare lever i dag i ett av världens högst skattebelagda samhällen. Skatten borde räcka till att finansiera den infrastruktur som behövs, utan att några lokala och särskilda avgifter drabbar den enskilda brukaren. Regeringen bör därför utreda ett avskaffande av trängselskatten.

22. Trängselskatt, punkt 8 (C)

av Per Åsling (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:1604 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) och
avslår motionerna
2020/21:1085 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11,
2020/21:1739 av Ida Drougge (M),
2020/21:2216 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 9,
2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkande 3 och
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Trängselskatten har skapat oönskade effekter, inte minst för de som bor på Lidingö. Ropsten, som är Lidingös viktigaste kollektivtrafiknod med byte till tunnelbanan, ligger innanför tullarna medan Lidingö ligger utanför. En boende på Lidingö som åker till Ropsten med bil för att hämta eller lämna en passagerare – exempelvis en familjemedlem eller besökare – får betala dubbel trängselskatt för detta. En avgift på väg in och en avgift på väg ut. Detta trots att hen inte bidrar till trängseln i Stockholms innerstad – tvärtom möjliggörs för fler att i stället använda tunnelbanan. Trängselskatten infördes för att få fler att åka kollektivt med intentionen att gynna miljö och klimat. Dessvärre försvårar trängselavgiftens nuvarande utformning detta för Lidingöbor och ger snedvidna incitament. De nuvarande reglerna drabbar Lidingöbor som väljer att åka bil till Ropsten för att där byta till kollektivtrafiken och tunnelbanan. Detta beror på placeringen av betalstationen. Det ska vara lätt att göra rätt, speciellt i klimatfrågan. Det är möjligt att genom vissa justeringar av den teknik som används göra det möjligt att kunna parkera och hämta eller lämna i Ropsten utan att debiteras trängselskatt. En ny form av den tidigare Lidingö-regeln kan skapas.

Därför önskar jag att regeringen ser över möjligheten att återigen möjliggöra för resande från Lidingö som antingen hämtar, lämnar eller infartsparkerar att inte behöva betala trängselavgift. Ett förslag skulle kunna vara att de som hämtar eller lämnar exempelvis blir undantagna avgiften om resan till och från Lidingö genomförs under en mycket begränsad tidsperiod.

23. Trängselskatt, punkt 8 (V)

av Tony Haddou (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 11 och avslår motionerna
2020/21:1085 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M),
2020/21:1604 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),
2020/21:1739 av Ida Drougge (M),
2020/21:2216 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 9,
2020/21:2609 av Sofia Westergren (M) yrkande 3 och
2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafik på våra landsbygder. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Jag anser att kommuner och regioner själva bör få avgöra om de vill införa trängselavgift samt hur intäkterna ska användas. De beslut och ingångna avtal om införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg som riksdagen och staten redan har fattat 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.

24. Kemikalieskatt, punkt 9 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (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

2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4 och
2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12 och avslår motionerna
2020/21:659 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3,
2020/21:734 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 7,
2020/21:757 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD),
2020/21:1070 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:1354 av Sten Bergheden (M),
2020/21:1774 av Sten Bergheden (M),

2020/21:2120 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 8 och
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 11.

Ställningstagande

Vi vill se en annan utformning av kemikalieskatten än den som infördes den 1 juli 2017. Det finns tydliga signaler på att den nya skatten missgynnar branscher och svenska aktörer och är skadlig för svensk konkurrenskraft. Dagens utformning av kemikalieskatten saknar positiva miljöeffekter. Skatten bör ses över för att göras om och i det fall kemikalieskatten inte kan bidra till väsentliga miljövinster bör den avskaffas.

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 nu även tas ut på begagnade produkter. Vi anser därför att det bör utredas huruvida kemikalieskatten ska tas bort på begagnade produkter.

25. Kemikalieskatt, 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

2020/21:659 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3,

2020/21:734 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD) yrkande 7,

2020/21:2120 av Michael Rubbestad m.fl. (SD) yrkande 8 och

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 11 och

avslår motionerna

2020/21:757 av Camilla Brodin och Larry Söder (båda KD),

2020/21:1070 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:1354 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1774 av Sten Bergheden (M),

2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 4 och

2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 12.

Ställningstagande

Vi vill avskaffa kemikalieskatten. Undersökningar visar att kemikalieskatten har slagit hårt mot svensk handel. Skatten har medfört att var tionde köp har flyttats från svenska butiker till utländska webbplatser. Kemikalieskatten är alltså skadlig för näringslivet och leder till lägre intäkter och svagare

förutsättningar för industriell utveckling och detaljhandel i Sverige. Sakkunniga menar även att kemikalieskatten inte fyller sitt syfte då den inte minskar användandet av farliga kemikalier i produkterna utan enbart innebär en straffbeskattnings varpå köpen i stället görs via utländska aktörer och plattformar. Företagens anpassning till det nya läget har medfört att de har flyttat delar av sin verksamhet bort från Sverige, färre svenska arbetstillfällen och i förlängningen mindre resurser till den offentliga sektorn.

26. Alkohol, punkt 10 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (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

2020/21:3217 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6 och avslår motionerna

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12,

2020/21:989 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2020/21:1030 av Per Åsling och Anders Åkesson (båda C),

2020/21:1103 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1884 av Joakim Järrebring m.fl. (S),

2020/21:3553 av Pål Jonson (M) och

2020/21:3691 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda 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, som t.ex. alkoholhaltiga drycker. Tullverket har rapporterat om att det tar ett helt arbetspass att ta hand om alkoholen som kommer med de s.k. alkoholbussarna, och dessa är vanligt förekommande. Det är på många sätt oroväckande om höga skatter bidrar till ökad illegal införsel, eftersom det medför minskad kontroll. Därför vill vi att regeringen tillsätter en utredning som kartlägger hur stor den illegala införseln av alkohol är och i vilken mån den påverkas av skattenivåer.

27. Alkohol, 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

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12 och
avslår motionerna

2020/21:989 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2020/21:1030 av Per Åsling och Anders Åkesson (båda C),

2020/21:1103 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1884 av Joakim Järrebring m.fl. (S),

2020/21:3217 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3553 av Pål Jonson (M) och

2020/21:3691 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M).

Ställningstagande

I dag återfinns en möjlighet att, i enlighet med artikel 4 i EU:s direktiv 92/83/EEG, differentiera och sänka alkoholskatten för småskalig alkoholproduktion. Denna möjlighet nyttjas av samtliga stater inom den 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 tillkännagivits. Förslaget har redan nu stöd av föreningen Sveriges Oberoende Småbryggerier men vi menar att det bör utredas först.

28. Alkohol, punkt 10 (C)

av Per Åsling (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

2020/21:1030 av Per Åsling och Anders Åkesson (båda C) och avslår motionerna

2020/21:705 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 12,

2020/21:989 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M) yrkande 2,

2020/21:1103 av Sten Bergheden (M),

2020/21:1884 av Joakim Järrebring m.fl. (S),

2020/21:3217 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 6,

2020/21:3553 av Pål Jonson (M) och

2020/21:3691 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M).

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 alltjämt en tuff konkurrenssituation och arbetar ofta under en tung administrativ börda. Artikel 4 i EU:s direktiv 92/83/EEC erkänner problemen med stordrifts- och samordningsfördelar på ölmarknaden. EU har därför öppnat för medlemsstaterna att justera för problemen genom att tillämpa en lägre alkoholskatt på öl som är producerad av oberoende småbryggerier.

Samtliga EU:s medlemsstater – förutom Sverige och Italien – 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 vad 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 en stegvis ökning upp till en maxvolym där normalskattesatsen betalas.

29. Flygets beskattning, punkt 12 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (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
2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,
2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och
2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8 och
avslår motionerna
2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 1,
2020/21:1198 av Edward Riedl (M),
2020/21:1385 av Sten Bergheden (M),
2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,
2020/21:2442 av Marlene Burwick och Hanna Westerén (båda S),
2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 6 och
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 68.

Ställningstagande

Regeringens egna experter konstaterar att den rödgröna regeringens flygskatt i bästa fall har marginell klimatnytta, men att det samtidigt är sannolikt att man främst flyttar utsläppen utomlands i stället för att sänka dem. Flygskatten är i sin nuvarande utformning i stor utsträckning ren symbolpolitik. Både bilar och flyg står för utsläpp av växthusgaser som bör minska över tid, men flygskatten är inte ett effektivt verktyg för att göra skillnad för klimatet. Flygskatten har samtidigt slagit hårt mot flygbranschen i Sverige och har bidragit till att det blir svårare att resa i Sverige. Skatten slår mot jobb och tillväxt och vidgar klyftan mellan stad och landsbygd. Skatter på transporter, fordon och drivmedel bör vara proportionerliga och ändamålsenliga. Vissa skatter är viktiga att värna som styrmedel för att reducera klimatpåverkan, samtidigt som skatterna inte bör vara utformade så att det blir en alltför stor börda för människor som är beroende av bilen i vardagen. Flygskatten bör avskaffas i sin helhet.

30. Flygets beskattning, 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 motionerna

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 6 och

avslår motionerna

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 1,

2020/21:1198 av Edward Riedl (M),

2020/21:1385 av Sten Bergheden (M),

2020/21:2442 av Marlene Burwick och Hanna Westerén (båda S),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 68,

2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

Många företagare och privatpersoner är beroende av att kunna flyga inom Sverige och utomlands av olika anledningar. De svenska företagen har också stor nytta av de mindre flygplatserna i Sverige. Flygskatten innebär dock att mindre flygplatser kan få problem med att överleva om antalet flygresor minskar. Skatten kan också missgynna svenska flygplatser till förmån för utländska. Detta kan innebära att viktiga företagsetableringar i gles- och landsbygd inte blir av utan i stället går till andra länder. Därför är flygskatten ett hot mot näringslivet, särskilt småföretagandet. Flygskatten är dessutom felriktad då den träffar flygkonsumenten och inte de negativa externa effekter den var avsedd att motverka.

Skatten 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 mellan 1,5 miljarder och 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 utsläppsätter 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.

31. Flygets beskattning, 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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 68 och
avslår motionerna

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD) yrkande 1,

2020/21:1198 av Edward Riedl (M),

2020/21:1385 av Sten Bergheden (M),

2020/21:2044 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2020/21:2442 av Marlene Burwick och Hanna Westerén (båda S),

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkande 6,

2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkande 3,

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 8.

Ställningstagande

De förslag som hittills har presenterats av regeringen vad gäller flyget har inte haft som syfte att stärka flygets konkurrenskraft. Jag ser med stor oro att regeringens förslag i stället har handlat om bl.a. en nedläggning av Bromma flygplats. Flygskatten har sedan den infördes kraftigt urholkat Sveriges attraktivitet för internationella flygbolag. I stället för att utgå från Arlanda har företag istället förlagt sina linjer till flygplatser i Danmark, Norge eller Finland. Resenärer från Sverige som önskar resa till USA eller Thailand får ofta utgå från grannländers flygplatser. Coronapandemin har också haft stor påverkan på flygets förutsättningar. Pandemin fick med början i mars den reguljära flygverksamheten helt upphöra eller att utgå med endast enskilda linjer från några få flygplatser. Flygplatser i Sverige har tvingats se sina

intäkter minska kraftigt eller helt upphöra. Så sent som i slutet av september 2020 stod fortfarande tio flygplatser helt utan flygtrafik. Flyget behövs för att hela Sverige ska leva och utgör en viktig komponent för fler jobb och ökad konkurrenskraft. I spåren av pandemin står dock flyget med en kraftigt reducerad kapacitet och efterfrågan, en återhämtning till 2019 års nivåer beräknas uppnås först till 2025. I regeringens prognoser för hur flygskatten kommer att utvecklas beräknas flyget kunna vara tillbaka på samma nivåer som 2019 redan till 2022. Jag anser att flygskatten är en destruktiv skatt som allvarligt belastar transportslagets långsiktiga förutsättningar att återhämta sig efter sin djupaste kris och vill därför, likt flera av våra grannländer, frysa skatten under nästa år.

Det är angeläget att Sverige fortsätter att ligga i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. Jag föreslår att Sverige tar ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som i nuläget sätter stopp för beskattning av flygbränsle.

32. Reklamskatt, punkt 13 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

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

2020/21:2634 av Hampus Hagman m.fl. (KD) yrkande 14 och avslår motionerna

2020/21:1126 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2020/21:3019 av Lars Püss (M) och

2020/21:3441 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Ställningstagande

Reklamskatt ska betalas av den som offentliggör annonser eller reklam till ett beskattningsvärde som överstiger 60 000 kronor per år. Under 2018 betalade ideella föreningar ca 58 miljoner kronor i reklamskatt. Jag vill avskaffa reklamskatten för ideella föreningar, vilket alltså skulle minska skatteintäkterna med 60 miljoner kronor. Det stärker föreningslivet och skapar större förutsättningar för föreningar att fokusera resurserna på kärnverksamheten som ofta kommer barn, unga och äldre till del. Därmed kan gemenskapen och de mellanmännsliga relationerna i samhället stärkas.

33. Skatt på avfall, punkt 14 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (M) och Kjell Jansson (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 2 och 3 samt
2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36 och
avslår motion
2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20.

Ställningstagande

En ny skatt på avfallsförbränning infördes den 1 april 2020. Skatten ska tas ut med 125 kronor per ton avfall. Under 2020 är dock skattesatsen 75 kronor per ton avfall och under 2021 är den 100 kronor per ton avfall. Motivet för införandet av skatten 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 föras över till de aktörer som påverkar avfallsets uppkomst och sortering kommer inte heller principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan 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 själva att skatt som nu föreslås inte kommer att bidra till en ökad materialåtervinning och inte heller minska de klimatpåverkande utsläppen på kort sikt. Den effekt som regeringen menar kan uppnås med skatten är att det först efter 2030 möjligen kan komma ske 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. Det är tydligt från utredningen som föregått propositionen att det inte är fallet med den nu föreslagna skatten. Dessutom kommer skatten innebära kostnadsökningar och försämrad lönsamhet för förbränningsanläggningarna. Dessa kommer sannolikt att i så stor utsträckning som möjligt föra över de ökade kostnaderna på fjärrvärmekunderna. 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 ha en översyn i syfte att avveckla den nyligen införda skatten på avfallsförbränning.

De avfallsslag 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 revisions- och konsultföretaget PWC slås fast att intäkterna för deponiskatten sedan lagen om skatt på avfall infördes 2000 har minskat från ca 800 miljoner 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 samt förbud mot deponi av visst avfall tillsammans med reglerna om producentansvar lett till att det i dag deponeras väsentligt mindre. Det som deponeras är också framför allt 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 redovisats ovan 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. En översyn av avfallsskatten i sin helhet är därför motiverat.

34. Skatt på avfall, punkt 14 (KD)

av Hampus Hagman (KD).

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 motion

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 20 och

avslår motionerna

2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkandena 2 och 3 samt

2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 36.

Ställningstagande

Under 2020 införde regeringen och dess stödpartier en skatt på avfallsförbränning. Skatten har en inbyggd upptrappning och beräknas för 2021 ge intäkter om 430 miljoner kronor, vilket sedan ökar till 530 miljoner kronor 2022 och 540 miljoner kronor 2023. Regeringspartierna 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 dessutom avfall från andra länder där den annars hade gått till miljöbelastande deponi. Den värmeproduktion som avfallsförbränningen omfattar motsvarar värme till ungefär en miljon hushåll och har fördelen av att vara tillförlitlig året om. Jag anser att skatten ska avskaffas.

35. Skatt på gödselmedel, punkt 16 (SD)

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

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) yrkande 23 och
avslår motion

2020/21:1372 av Betty Malmberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M).

Ställningstagande

Vi motsätter oss regeringens nuvarande landsbygdsfientliga politik. Den tidigare avgiften på handelsgödsel kom en gång till för att finansiera den svenska spannmålsexporten. Senare användes den som ett skäl för att minska läckaget av gödning till vattendrag och minska tillförseln av tungmetaller till jorden. När det gäller frågan om näringsläckage finns ett flertal studier som visar att det snarare är geografi, jordart och djurintensitet som är avgörande än om handelsgödsel används. Skatten får liten styrfunktion och blir mest en börda, som reducerar konkurrenskraften. Vi motsätter oss därför att en skatt på handelsgödsel återinförs.

Särskilt yttrande

Skatt på plastbärkassar m.m., punkt 18 (M)

Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (M) och Kjell Jansson (M) anför:

Skatten på plastbärkassar är en dåligt utformad och skadlig punktskatt som bör avskaffas. Som Moderaterna tidigare har anført, när regeringen initierade plastbärkasseskatten, innebär den en betydande skattehöjning för pensionären och barnfamiljen. Plastbärkasseskatten leder till att människor väljer andra alternativ som exempelvis importerade fossilbaserade avfallspåsar på rulle, som i regel är undantagna från den nya skatten, men sämre för miljön utifrån en klimat- och resurshushållningsperspektiv.

Utformningen av plastbärkasseskatten har gjort att svenska företag som har investerat kunskap och pengar i att ta fram fossilfria och nedbrytbara plastbärkassar missgynnas. Den ledande svenska producenten av plastbärkassar har tvingats säga upp omkring 25 procent av sina anställda.

Det finns inga belegg för att skatt på plastbärkassar i Sverige leder till minskning av nedskräpningen i världshaven. Forskning visar att 90 procent av plastutsläppen kommer från tio flodsystem i Asien och Afrika. Svenska plastpåsar används främst till soppåsar och förbränns. Skatter på miljöskadliga produkter och utsläpp är nödvändigt men måste vara väl avvägda och effektfulla. För att få bukt med problemet med exempelvis mikroplaster bör i stället exempelvis investeringar i avancerad reningsteknik i reningsverken komma på plats som kan rena läkemedelsrester, mikroplaster och andra gifter.

Rätt utformade miljöskatter fyller ett viktigt syfte. Plastkasseskatten är ett exempel på motsatsen. Hittills har intäkterna av plastkasseskatten till statskassan stannat på ungefär 10 procent av summan som regeringen hade prognostiserat. Detta ska inte tolkas som att skatten har lyckats med sin viktigaste uppgift – att skydda miljön, utan som att den är dåligt utformad samt att regeringen gör kraftiga överskattningar i sina kalkyler. Att regeringsföreträdare dessutom uttrycker att det är positivt att skatten inbringar en bråkdel av vad den beräknades göra, avslöjar regeringens bristfälliga förståelse för hur deras undermåliga skattepolitik påverkar samhället. Skatter ska användas med gott omdöme och för samhällets bästa och inte på ett opportunistiskt och ett symbolpolitiskt sätt. Det är oklart vilka problem som skatten som regeringen har infört i praktiken kommer att lösa. Plasten som förekommer i haven är ett stort miljöproblem. Även i den svenska naturen är nedskräpning från plast ett problem, om än i mindre utsträckning. Det är dock inte utrett i vilken mån skatten på plastbärkassar kommer att ha tydlig effekt på den nedskräpning som i dag sker.

Trots denna kritik har vi valt att inte reservera oss mot utskotts- majoritetens beslut. Moderaterna har under innevarande riksmöte redan

föreslagit i partiets budgetmotion att skatten på plastbärkassar bör avskaffas.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:14 av Hans Eklind (KD):

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

2020/21:56 av Mikael Strandman och Monika Lövgren (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en skatt på sockrade och kolsyrade drycker och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:65 av Markus Wiechel (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.

2020/21:106 av Angelica Lundberg (SD):

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

2020/21:119 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tills vidare stoppa införandet av den nya, högre fordonsskatten för personbil klass II och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:502 av Jimmy Ståhl (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett borttagande av flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:503 av Jimmy Ståhl (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus-
malus och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:524 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 utsläppsklass Euro 6d-Temp eller nyare och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:542 av Dennis Dioukarev (SD):

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

2020/21:557 av Clara Aranda (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omedelbart avskaffa den nya skatten på plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:625 av Per Schöldberg och Anders Åkesson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av svensk lagstiftning med syftet att utjämna de ekonomiska villkoren för produktion och konsumtion av förnybar energi i kooperativ form jämfört med produktion och konsumtion för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:659 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa kemikalieskatt på kläder och skor och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:662 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

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

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka skatten på drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:705 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.

2020/21:706 av Mattias Bäckström Johansson m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återbetalning av energiskatt från serverhallar ska vara möjligt, oavsett vem som äger utrustningen, och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:724 av Staffan Eklöf m.fl. (SD):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte införa skatt 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.

2020/21:727 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

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

2020/21:734 av Yasmine Eriksson m.fl. (SD):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på hemelektronik och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på bekämpningsmedel och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:757 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.

2020/21:827 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheterna att införa en ny koldioxidskatt/återbäringsmodell och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:989 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska tillämpa EU-förordningen om differentierade alkoholskatter för små producenter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1030 av Per Åsling och Anders Åkesson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till förändrad beskattning av mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1070 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återbruk av produkter som redan finns på marknaden ska uppmuntras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att avskaffa kemikalieskatten för begagnad elektronik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1072 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över att metanol som uppvärmningsbränsle även fortsättningsvis ska vara skattebefriad och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att regeringen ska verka i EU för att foder- och livsmedelsbaserade grödor ska vara skattebefriade och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1077 av Sten Bergheden (M):

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

2020/21:1085 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att pausa träningslängskatterna under pandemier och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1103 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.

2020/21:1126 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 intäktskälla för föreningslivet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1129 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.

2020/21:1131 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.

2020/21:1132 av Edward Riedl (M):

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

2020/21:1183 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

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

2020/21:1198 av Edward Riedl (M):

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

2020/21:1200 av Edward Riedl (M):

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

2020/21:1203 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.

2020/21:1312 av Jens Holm m.fl. (V):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i utvärderingen och revideringen av EU:s

energiskattedirektiv bör verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att senast 2022 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
20. 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.

2020/21:1354 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.

2020/21:1372 av Betty Malmberg och Marlène Lund Kopparklint (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att plastpåskatten bör slopas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1379 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att produktionsskatter som åläggs svenskt lantbruk måste ta hänsyn till lantbrukets lönsamhet och konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1381 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa den nya indexuppräknings av bensin- och dieselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1383 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.

2020/21:1384 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.

2020/21:1385 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1604 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att justera regleringar för trängselskatt vid Ropsten för att boende på Lidingö ska kunna hämta, lämna och infartsparkera och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1739 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.

2020/21:1774 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.

2020/21:1776 av Sten Bergheden och Sofia Westergren (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Sveriges fordon- och vägsatser i syfte att sänka skatterna för att stärka konkurrenskraften och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1884 av Joakim Järrebring m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid en skatteöversyn se över möjligheten av en differentierad ölskatt och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1925 av Lotta Finstorp (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.

2020/21:2044 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.

2020/21:2120 av Michael Rubbestad m.fl. (SD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2175 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.

2020/21:2216 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett avskaffande av trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2218 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.
9. 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.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus–malus-systemet för lätta lastbilar och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bonus–malus-systemet för husbilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2442 av Marlene Burwick och Hanna Westerén (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid en skatteöversyn se över flygets klimatkostnader samt flygskattens utformning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2506 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.

2020/21:2554 av Eric Westroth m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur energibeskattningen kan harmoniseras och bli mer konkurrenskraftig och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en sänkning eller avveckling av punktskatter relaterade till transporter och resor och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa bonus–malus och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa den indexerade uppräknings av bränslebeskattningen och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa trängselskatterna och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur en konkurrenskraftig beskattning av skogs- och jordbrukssektorn jämfört med vår omvärld behöver se ut och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa s.k. miljöskatter som saknar påvisbar miljönytta och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2571 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.

2020/21:2594 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.

2020/21:2605 av Sofia Westergren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa den extra indexering av bränsleskatterna som finns utöver den sedvanliga indexeringen av bränsleskatterna (KPI) och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2609 av Sofia Westergren (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trängselavgifter ska gälla för utlandsregistrerade bilar på samma sätt som svenska bilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2634 av Hampus Hagman m.fl. (KD):

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

2020/21:2638 av Tobias Billström m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att sätta elskatten för elbussar på samma nivå som för spårbanden kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2643 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.

2020/21:2644 av John Weinerhall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa en samlad riskreduktionskategori i punktskattelagstiftningen för tobaksprodukter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2661 av Maria Nilsson (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett svenskt införande av avgifts- och utdelningssystem för minskade koldioxidutsläpp och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2709 av Maria Gardfjell m.fl. (MP):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla fossila subventioner och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2724 av Lorentz Tovatt (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av ett bonus–malus-system för produkter, där de mest energi- och resurseffektiva produkterna stöds och de sämsta beskattas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:2725 av Lorentz Tovatt och Janine Alm Ericson (båda MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda dynamisk elskatt och dynamiska nätavgifter i syfte att skapa incitament för mer flexibilitet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2807 av Kjell-Arne Ottosson m.fl. (KD):

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

2020/21:2809 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.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta ledartröjan för att omförhandla de internationella avtal och konventioner som sätter stopp för beskattning av flygbränsle och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2830 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att snarast göra en konsekvensanalys för att utjämna orättvisorna inom transportsektorn och göra den likvärdig i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2836 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.

2020/21:2883 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att elbilar ska fräntas skyldigheten att betala trängselavgifter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2922 av Rickard Nordin m.fl. (C):

15. 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.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i EU ska verka för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse inom ramen för översynen av nuvarande regelverk och tillkännager detta för regeringen.
23. 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 tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att bort skatten för egenanvändning av solex för att stärka incitamenten och möjligheterna för att producera solex samt underlätta möjlighet att flytta el mellan fastigheter och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för mikroproduktion av förnybar el genom att förtydliga att egenproducerad förnybar el i andelsägd mikroproduktionsanläggning ska vara framtagna energiskatt samt överväga slopat inmatningsabonnemang för nettoproducenter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2925 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.

2020/21:3019 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.

2020/21:3171 av Anders Åkesson m.fl. (C):

4. 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.
5. 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.

6. 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 tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3217 av Niklas Wykman m.fl. (M):

6. 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.

2020/21:3218 av Niklas Wykman m.fl. (M):

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen av skatt på avfallsförbränning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av avfallsskatten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av kemikalieskatten i syfte att bättre värna svensk konkurrenskraft och svenska företag och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3219 av Niklas Wykman m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn för att ersätta bonus–malus-systemet för bilar med en mer rättvis fordonsbeskattning 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 avskaffa 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.

2020/21:3282 av Fredrik Malm 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.

2020/21:3349 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta bonus–malus-systemet för bilar med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar och tillkännager detta för regeringen.
29. 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.
40. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:3351 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten av ett borttagande av kemikalieskatten på begagnad elektronik och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över deponiskatten i syfte att uppmuntra utvinning av material från gamla deponier och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3368 av Ulf KristerSSon m.fl. (M):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta bonus–malus-systemet för bilar med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar och tillkännager detta för regeringen.
11. 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 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3441 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla regelverket för egen finansiering för föreningar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta bonus–malus-systemet för bilar med ett mer effektivt styrmedel för att minska utsläppen från bilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3475 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stoppa flygskatten under 2021 och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3501 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa avfallsförbränningsskatten och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för ett undantag från EU:s statsstödsregler avseende skatt på biooljor för värmeproduktion och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3553 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.

2020/21:3601 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.

2020/21:3691 av Jan R Andersson och Sten Bergheden (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över villkoren för svenska mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3705 av Pål Jonson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör göras en översyn av skatten på plastbärkassar och tillkännager detta för regeringen.