

## Motion till riksdagen 2020/21:3218

av **Niklas Wykman m.fl. (M)**

# Skatteförslag för en effektiv miljö- och klimatpolitik

---

## Förslag till riksdagsbeslut

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.

## Motivering

Sverige ska minska utsläppen kostnadseffektivt. Vi har kommit långt i arbetet med att reducera utsläppen och i arbetet med att värna djur och natur bättre. Men Sverige behöver göra betydligt mycket mer. Regeringens miljöpolitik har kritiserats av experter och bedömare för att inte vara kostnadseffektiv för att minska utsläppen. Kostnaderna för regeringens miljö- och klimatpolitik har blivit stora för hushåll och företag i förhållande till de begränsade miljövinsterna. Till ingen eller låg miljönytta har regeringen hittills infört skatt på dammsugare, kylskåp, datorer och annan elektronik. De har infört skatt på plastpåsar så att de nu kostar 6–7 kronor att köpa matbutiken. De har infört flygskatter och avfallsförbränningskatter. Regeringen planerar även en skatt på kläder och skor i miljöns namn och även en ny skatt för den som köper en takeaway-kaffe eller en lunchlåda. Skatterna är ett centralt styrmedel för att påverka val och beteenden som styr hur företag, industrier och enskilda medborgare värnar miljö och klimat. Moderat miljö-

och klimatpolitik tar sin utgångspunkt i kostnadseffektiva åtgärder som ger resultat för miljö och klimat och som samtidigt inte äventyrar jobb, sammanhållning och tillväxt.

För att minska utsläpp och miljöskadlig påverkan kommer det att krävas rätt styrmedel, tekniksprång, innovationer och att företagen såväl som hushåll ges stöd och möjligheter att ställa om, istället för att enbart ensidigt straffbeskattas.

För att svensk ekonomi ska kunna återhämta sig efter coronakrisen, krävs att vi tar vara på Sveriges möjligheter vad gäller grön omställning och klimatinnovationer, istället för att fortsätta straffbeskatta industrier och viktiga näringar enligt den rödgröna symbolpolitiska linjen. Sverige har nu möjlighet att ställa om och stärka vår konkurrenskraft under den ekonomiska återhämtningen, men det krävs att vi återigen tror på att tillväxt och utveckling är nödvändigt för att klara av att skapa ett mer klimatvänligt samhälle, istället för att se det som oförenliga värden.

Regeringens miljö- och klimatpolitik är brett kritiserad av experter och forskare. Flera av regeringens största miljö- och klimatpolitiska åtgärder lägger en alltför stor börda på hushåll och företag i form av olika avgifter och skattehöjningar, samtidigt som de inte ger önskat resultat. Den rödgröna miljö- och klimatpolitiken består i stor utsträckning av symbolpolitiska och ineffektiva skatter som hämmar Sveriges utveckling samtidigt som de inte löser några konkreta problem i tillräcklig utsträckning.

Skatter på transport, 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. De skattehöjningar på drivmedel, fordon och flyg som har drivits igenom de senaste åren är inte en väl avvägd miljöpolitik utan blir en alltför stor ekonomisk börda för de som lever sitt liv utanför storstäderna.

Skillnaden i energiskatt mellan olika fordonstyper som drivs på el bör minska. Att det idag 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 spårbundna, såsom elbussar och ellastbilar, inte har det. Även större skepp inom den yrkesmässiga sjöfarten har lägre skatt på landström. Dessa skillnader bör på sikt tas bort genom att elbussar och ellastbilar liksom batteridrivna fartyg och elhybrider också ges lägre skatt.

Förmånsbeskattningen av bilar behöver ses över i syfte att säkerställa att förmånsvärdet överensstämmer med det faktiska värdet.

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 skattesatsen 100 kronor per ton avfall. Motivet för införandet av skatten är inte att minska de miljöeffekter som orsakas av de skattskyldiga förbränningsanläggningarna. Istället är syftet att minska de miljöeffekter som orsakas av de aktörer som genererar avfallet. Eftersom den skatt som regeringen infört inte kommer att föras över till de aktörer som påverkar avfallens uppkomst och sortering kommer inte heller principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan att åstadkommas. 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 ej gav önskvärd effekt. Regeringen konstaterar själva att den nu föreslagna skatten inte kommer att bidra till en ökad materialåtervinning och inte heller minska de klimatpåverkande utsläppen på kort sikt. Den effekt regeringen menar kan uppnås med skatten är att det först efter 2030 möjligen kan komma att ske en viss utfasning av äldre avfallsförbränningsanläggningar av åldersskäl.

Ekonomiska styrmedel på miljöområdet bör så långt det är möjligt utgå ifrån att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Det är tydligt från utredningen som föregått propositionen att så inte är fallet avseende den nu föreslagna skatten. Dessutom kommer skatten att innebära kostnadsökningar och försämrade 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. Moderaterna vill därför se över i syfte att avveckla den nyligen införda skatten på avfallsförbränning.

De avfallsslag som avfallsskattelagen avser deponeras i princip inte längre utan hanteras idag 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 PWC slås fast att sedan införandet av lagen om skatt på avfall år 2000 har intäkterna för deponiskatten minskat från cirka 800 miljoner till cirka 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 matsamling, förbud mot deponi av vissa avfall, samt reglerna om producentansvar lett till att det idag deponeras väsentligt mindre. Det som deponeras är också framförallt avfall som är skattebefriat. Sedan skatten infördes har beteendeförändringar och flera andra faktorer bidragit till att den har förlorat fiskal betydelse. Dess tillskott till statskassan är idag försumbart. Mot bakgrund av vad som ovan redovisats beträffande 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 motiverat mot bakgrund av ovan anförda resonemang.

Moderaterna 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

*Niklas Wykman (M)*

*Helena Bouveng (M)*

*Kjell Jansson (M)*

*Boriana Åberg (M)*

*Fredrik Schulte (M)*