

Motion till riksdagen 2020/21:3219

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

Rättvisa skatter på fordon och transporter och stärkt sammanhållning

Förslag till riksdagsbeslut

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.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Skatteverket i uppdrag att effektivisera kontrollen av reseavdrag och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reseavdraget ska värnas och förenklas och tillkännager detta för regeringen.

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över bestämmelserna för vad som ska klassas som en personbil och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är ett land med långa avstånd. Bilen är nödvändig för en betydande del av Sveriges befolkning för att få vardagen att gå ihop. De som är beroende av bilen för att jobb och familjeliv ska fungera ska inte straffbeskattas för att de bor utanför storstäderna eller långt ifrån en tågstation. De skattehöjningar på drivmedel, fordon, flyg som har drivits igenom de senaste åren är inte en väl avvägd miljöpolitik utan en ren bestraffning på livet utanför storstäderna.

I den ekonomiska återhämtningen som Sverige står inför och så väl behöver kommer investeringar av vår infrastruktur vara en avgörande del för att ge ny kraft i ekonomin. Bättre och fler vägar och goda förutsättningar för flyg och tåg är avgörande för att binda samman Sverige och stävja den klyfta som finns mellan stad och landsbygd. I det läge Sverige nu befinner sig i med hög arbetslöshet och låg tillväxt finns inte utrymme för straffskatter och hämmande regleringar för människor som lever med långa avstånd i regioner som nu drabbats hårt av stigande arbetslöshet och utslagna företag. Regeringen har under lång tid drivit en skattepolitik som hämmar jobb och tillväxt, tär på sammanhållningen och ökar klyftan mellan stad och land. Klimatpolitik och omställning kan inte bedrivas på ett sätt som äventyrar sammanhållningen och människors möjligheter att jobba och leva i hela landet. Bilen och flyget är nödvändiga fordon i ett land som Sverige och kommer vara det under lång tid fram över.

För att Sverige ska hålla ihop och svensk ekonomi ska klara återhämtningen efter coronakrisen kan inte straffbeskattningen av resande och avstånd fortsätta på den vägen regeringen slagit in på. Uppgiften att återupprätta arbetslinjen och hitta tillbaka till hög tillväxt och full sysselsättning kommer vara en omfattande utmaning för Sverige kommande år. Förutsättningar för tillväxt i hela landet avgörs i stor utsträckning i ett land som Sverige av villkoren för transporter och resande.

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 allt för 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.

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 uträkning 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, tillväxt och vidgar klyftan mellan stad och landsbygd.

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 fortsatt ha. 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 ner på utsläppen i transportsektorn. Bonus-malus bör ersättas med en mer välavvägd fordonsbeskattning, som minskar den allt för betungande och oproportionerliga beskattningen, som det nuvarande systemet medför för vissa.

Bonus-malus-systemet har även medfört oproportionerliga skattehöjningar på bland annat 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 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 ett ytterligare argument varför bonus-malus-systemet bör ersättas.

Det finns ytterligare regler som försvårar omställningen och som samtidigt är betungande för företagare som är beroende av bilen och transporter. Enligt nuvarande bestämmelser räknas lätta lastbilar med totalvikt under 3500 kg som inte har luftspalt mellan karosserienheterna som personbil enligt mervärdesskattelagen. Det blir en begränsning i valfriheten för företagen att välja ändamålsenligt fordon för verksamheten

samt försvårar omställningen till miljövänligare lastbilar. Därför finns det anledning att se över lagen i syfte att justera reglerna för att tydliggöra bestämmelserna kring vad som ska klassas som en personbil.

Reseavdraget är viktigt för att säkerställa möjligheterna att bo och arbeta i hela Sverige utan att drabbas av orimliga kostnader för arbetspendling. Reseavdraget bör värnas. Detta bör regeringen säkerställa. För att reseavdraget ska värnas krävs att fusk stävjas. Flera undersökningar har tyvärr visat att fusk med reseavdraget är mycket utbrett. Skatteverket bör effektivisera kontrollerna kring reseavdraget för att bättre upprätthålla rättvisa och ordning och reda i skattesystemet.

Att straffa Sveriges långa avstånd och familjer som är beroende av bilen och flyget gör mycket liten nytta för miljön. Ska Sverige kunna ställa om samhället och värna jobb och tillväxt förutsätter det att vi lyssnar på forskningen och lägger rätt mängd pengar på det som verkligen gör skillnad och utformar lagstiftningen efter vad som har stöd i evidens och vetenskap och inte efter vad som enbart signalerar rätt budskap till vissa grupper.

Niklas Wykman (M)

Helena Bouveng (M)

Kjell Jansson (M)

Boriana Åberg (M)

Fredrik Schulte (M)