

Motion till riksdagen 2021/22:3637

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

Rättvisa fordons- och miljöskatter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa bonus–malus-systemet i dess nuvarande form och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för lägre skatt på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ett avskaffande av flygskatten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de gränsdragningsproblem för beskattning av fordon såsom husbilar som har uppkommit som en följd av bonus–malus och beräkningsmodeller för skatteuttag bör korrigeras för att ge en mer rättvisande bild av olika fordonstypers klimatpåverkan, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
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 se över bestämmelserna för vad som ska klassas som en personbil och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur skillnaden i energiskatt mellan olika fordonstyper som drivs på el ska minska och bli mer rättvis och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa skatten på avfallsförbränning och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen på avfallsskatten och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

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 kostnadseffektivt 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 i matbutiken. De har infört flygskatter och avfallsförbränningskatter. Regeringen planerar även en skatt på kläder och skor i miljöns namn och därtill en ny skatt för den som köper en takeawaykaffe eller en lunchlåda att ta med. 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.

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

Utsläppen från kol och fossila bränslen behöver minska. Åtgärderna för att bekämpa utsläppen kan dock inte till största del bygga på åtgärder som innebär att stad ställs mot land. Klimatpolitiken ska vara effektiv och samtidigt ta hänsyn till att livsvillkoren ser olika ut runt om i landet. Annars kommer den inte att få brett stöd. En oproportionerligt stor börda av de klimatpolitiska styrmedlen, såsom drivmedelsskatten, har under de senaste åren lagts på enskilda människor som är beroende av bilen. För att det ska gå att leva och verka i hela landet, och för goda förutsättningar för jobb och tillväxt i hela Sverige, behöver skattehöjningarna på bilar och avstånd stoppas. 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 vi fortsätter att straffbeskatta industrier och viktiga näringar enligt den rödgröna symbolpolitiska linjen.

Regeringens miljö- och klimatpolitik är brett kritiserad av experter och forskare. Flera av regeringens största miljö- och klimatpolitiska åtgärder lägger en alltför stor börda på hushåll och företag i form av olika avgifter och skattehöjningar, samtidigt som de inte ger önskat resultat.

Sverige har idag mycket höga drivmedelsskatter och därtill höga fordonsskatter. Sverige är samtidigt ett land med långa avstånd där många behöver bilen för att få vardagen att fungera och för att företag och service ska finnas även där människor bor glesare. Skatten på bensin och diesel behöver sänkas – särskilt mot bakgrund av hur regeringen har höjt skatterna på drivmedel sedan år 2014. Regeringens fordonspolitik är skadlig och genomsyras av en oförståelse för hur Sverige ser ut och fungerar. De senaste skattehöjningarna i form av höjda skatter genom bonus–malus och höjd skatt på förmånsbilar är exempel på hur regeringen bara under det senaste året kraftigt försämrat

villkoren för de som är beroende av bilen. Svenska företag som verkar på en internationell marknad blir också lidande av de höga drivmedelskostnaderna. Företagens konkurrenskraft minskar och viktiga jobbtillfällen går förlorade när skatterna pressas upp alltför högt.

Bonus–malus bör avskaffas i dess nuvarande form. Kostnaden för hushållen är stor och nyttan för miljön är ytterst begränsad. Konjunkturinstitutet och Riksrevisionen har kritiserat systemet för att inte vara ett kostnadseffektivt sätt att dra ner på utsläppen i transportsektorn. När bonus–malus-systemet är avskaffat bör en bonus till nollutsläppsbilar införas. Den tilltänkta bonusen är ett tillfälligt stöd och ska fasas ut i takt med att omställningen mognar och inte behöver ekonomiskt stöd. Bonus–malus-systemet har även medfört oproportionerliga skattehöjningar på 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 det är ett ytterligare argument för att 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 en totalvikt under 3 500 kg som inte har en luftspalt mellan karosserienheterna som personbilar enligt mervärdesskattelagen. Det blir en begränsning i valfriheten för företagen att välja ett 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 utbredd. Skatteverket bör effektivisera kontrollerna kring reseavdraget för att bättre upprätthålla rättvisa och ordning och reda i skattesystemet.

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. Den radikala skattehöjning som regeringens nyliga justering av bilars förmånsvärde innebär är en illa avvägd förändring som i praktiken är en drastisk skattehöjning på att arbeta och vara beroende av bilen.

En ny skatt på avfallsförbränning infördes den 1 april 2020. Skatten ska tas ut med 125 kronor per ton avfall. Under år 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 avfallets uppkomst och sortering kommer inte heller principen om att förorenaren ska betala för sin miljöpåverkan 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 själv att den nu föreslagna skatten inte kommer att bidra till en ökad materialåtervinning och inte heller minska de klimatpåverkande utsläppen på kort sikt. Den effekt regeringen menar kan uppnås med skatten är att det först efter 2030 möjligen kan komma att 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. 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 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 matinsamling, förbud mot deponi av vissa avfall samt reglerna om producentansvar lett till att det idag 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 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. Det är därför motiverat att se över dagens utformning avfallsskatten.

Det finns tydliga signaler om att kemikalieskatten missgynnar branscher och svenska aktörer och är skadlig för svensk konkurrenskraft. Dagens utformning av kemikalieskatten saknar positiva miljöeffekter. Det är uppenseendeväckande eftersom det var det främsta motivet bakom skattens införande. Kemikalieskatten har varit skadlig för Sverige och svenska företags konkurrenskraft och bör fasas ut.

Niklas Wykman (M)

Helena Bouveng (M)

Kjell Jansson (M)

Boriana Åberg (M)

Fredrik Schulte (M)