

Motion till riksdagen 2024/25:3192

av **Niklas Karlsson m.fl. (S)**

Tull och gränsöverskridande brottslighet

Förslag till riksdagsbeslut

- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökat tullsamarbete med våra grannländer och inom EU i syfte att stoppa utförseln av stöldgods och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om inköp av kroppskameror, vapen och annan skyddsutrustning samt om att utbilda Tullverkets personal i dessas användning och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av svensk sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
- Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att revidera tonnageskatten och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är ett exportberoende land. Vi har en lång tradition av internationell handel, från 1300-talets export av järn från Bergslagen till dagens export av högteknologiska varor och tjänster. Under 2023 uppgick Sveriges varuexport till över 2 000 miljarder kronor och importen var nästan lika stor. Vi handlar med hela världen, men våra viktigaste handelspartners finns i vårt närområde. Mer än 70 procent av vår export går till länder i Europa och över 20 procent till våra grannländer i Norden. Vi har också viktiga förbindelser med bland annat Nordamerika och Asien.

Den internationella handeln gör Sverige rikare. Den ger oss möjlighet att specialisera oss på det vi gör bra och nyttja de resurser vi har tillgängliga på hemmaplan. Handel har varit en grundläggande förutsättning för den framgångsrika svenska verkstadsindustrin. Under 1900-talet har en välorganiserad arbetskraft och ett innovativt näringsliv gemensamt bidragit till en teknikutveckling i världsklass. Varorna som utvecklats har sedan skickats på export och vinsterna har hjälpt bygga upp det svenska samhället och den svenska välfärden.

Även om den internationella handeln är grundläggande för Sverige så kommer den med flera utmaningar. Med en ökad internationell integration ökar risken för gränsöverskridande brottslighet. Smuggling har varit ett problem så länge som handel har funnits men frågan har blivit särskilt aktuell när den kriminella ekonomin vuxit. Idag för internationella gäng in allt större mängder vapen och narkotika i Sverige. Staten måste sätta hårt mot hårt och agera kraftfullt mot den kriminella ekonomin. Vi behöver ett starkt Tullverk som kan se till att varken vapen eller narkotika kommer in i Sverige. Så gör vi Sverige säkrare samtidigt som vi kommer åt gängens finansiering.

En stor del av den internationella handeln sker till sjöss. Sjöfarten är livsviktig för svensk handel och vi måste ha en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring och en stark handelsflotta. Det är viktigt för svenska rederier men det är också en beredskapsfråga. I tider av kris och krig behöver vi svenskflaggade fartyg för att garantera att varor kan föras in och ut ur Sverige.

Tullverksamhet och gränsöverskridande brottslighet

Tullverkets möjligheter att stoppa gränsöverskridande brottslighet och införseln av vapen, narkotika och pengar i Sverige samt utförsel av bl.a. stöldgods, är avgörande för att knäcka den organiserade brottsligheten och öka tryggheten i vårt land. För att stärka våra gränser påbörjade vi socialdemokrater en kraftig utbyggnad av Tullverket. Mellan 2017 och 2021 ökade resurserna med över en tredjedel och hundratals fler anställdes. Vi inledde även ett stort arbete med att se över alla Tullverkets befogenheter för att myndigheten skulle få bättre och mer tidsenliga verktyg för att göra våra gränser, och därigenom, våra samhällen tryggare.

Men mer behöver göras. Den socialdemokratiskt tillsatta Tullbefogenhetsutredningen kom med sitt slutbetänkande förra året. Som en följd av utredningen har regeringen föreslagit en ny lag: Tullbefogenhetslagen. Vi välkomnar att tulltjänstemän får nya och utvidgade befogenheter inom kontrollverksamheten och den brottsbekämpande verksamheten.

De ökade kraven på tullen innebär att de behöver ökade resurser för att kunna hantera sitt uppdrag. Vi socialdemokrater ville ge extra tillskott till Tullverket redan hösten 2024, något som regeringen avslag. Samtidigt behöver tullens befogenheter regelbundet ses över och uppdateras för att den utöver att leverera på sitt kärnuppdrag ska bidra till det brottsbekämpande arbetet.

Tullsamarbeten, utförsel och beväpnning

Insatserna för att stoppa stöldgods behöver stärkas, även om stöldgodsproblematiken i grunden handlar om att Polisen inte har tillräckliga resurser för att jaga de stödligor som härjar i Sverige. Det är svårt för Tullverket att nedprioritera införselkontrollen mot vapen och narkotika till förmån för insatser mot stöldgods. Även våra grannländer torde prioritera införselkontroll framför utförsel. Det är dock av stor vikt att Sverige får till stånd tullsamarbeten med motsvarande myndigheter i våra grannländer och även verkar för detta inom EU. I en sådan tullsamarbeten bör system för kontroll av misstänkt stöldgods kunna upprättas. Den som vill föra ut t.ex. cyklar, båtmotorer och bildelar i stor omfattning ska kunna uppvisa kontrollerbara köpehandlingar i samband med utförseln. Särskild kontroll av misstänkta kriminella säljare och transportföretag som hanterar misstänkt stöldgods ska kunna genomföras av Polisen genom anmälan från Tullverket. Vidare bör kontrollerna vid EU:s yttre gräns skärpas genom att inrätta ett europeiskt expertcentrum mot narkotika- och vapensmuggling. Möjligheterna att få ytterligare stordriftsfördelar genom samordnade upphandlingar mellan olika EU-länders tullmyndigheter ska utredas. Det handlar till exempel om röntgenapparater och vapen- och sprängämnesshundar för att stoppa införsel av vapen och narkotika.

Förra året inledde Tullverket på eget initiativ en utredning om behovet av utökad beväpnning och annan skyddsutrustning. I november fick också Tullverket ett uppdrag från regeringen att utreda frågan vilket har resulterat i att Tullverket beslutat att den uniformerade personalen som arbetar med kontroller vid landets gränser ska kunna vara beväpnade med tjänstepistol. Tullverket har också utrett möjligheterna att införa elchockvapen och kroppskameror som komplement. Erfarenheter från andra myndigheter och länder visar att elchockvapen kan vara effektiva men inte ersätta pistol. Därför görs bedömningen att inte införa elchockvapen i det här läget. Erfarenheter visar att kroppskameror kan bidra till att minska risken för att hotfulla situationer eskalerar. En pilotverksamhet med kroppskameror kommer att starta längre fram. Det kan dock komma att dröja innan förändringen är genomförd fullt ut. Medarbetare ska utbildas och vapen och all kringutrustning ska köpas in.

Internationell handel och sjöfart

Den absoluta merparten av Sveriges export och import transporteras någon gång under transportkedjan med fartyg. Sjöfarten är avgörande för Sveriges handel med omvärlden och därmed ytterst också för Sveriges välstånd. En stärkt svensk sjöfart är ett viktigt verktyg för att flytta fler långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart samt bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Sjöfarten är också viktig ur ett beredskapsperspektiv. I tider av kris och krig behöver Sverige ha tillgång till en egen handelsflotta för att garantera möjligheten att föra in och ut varor ur landet.

De senaste tjugo åren har antalet svenskflaggade fartyg minskat avsevärt. Det är dåligt för svensk sjöfart och det skulle utgöra ett hot mot Sverige i kristid. Mot bakgrund av det minskade antalet svenskflaggade skepp presenterades i december förra året en utredning för regeringen om hur svensk sjöfart kan bli mer konkurrenskraftig: Vågade skatter - Navigering i sjöfartens förutsättningar. Vi välkomnar att regeringen verkar vilja gå vidare med utredningens förslag om slopad stämpelskatt. Stämpelskatten har utgjort en merkostnad för att flagga svenskt och givit incitament till rederier att istället lista sig i något av våra grannländer. Det är inte ovanligt att in-teckning av skepp sker för att renovera dem till att bli mer klimatsmarta. Även här kan stämpelskatten utgöra ett hinder.

Men det finns viktiga delar i utredningen som regeringen lämnar därhän. För att stärka svensk sjöfarts konkurrensställning har Sverige sedan 2017 ett system med tonnagebeskattning. Det innebär att rederier kan välja att deras vinster inte ska beskattas konventionellt utan att rederiverksamhetens inkomst istället schablonberäknas utifrån de ytor i fartyget som kan ge gods- eller passagerarintäkter. Tonnagebeskattning har funnits i flera av våra grannländer betydligt längre än systemet varit på plats i Sverige. Syftet med lagstiftningen är att ge svenska rederier i internationell trafik konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i våra grannländer.

Det svenska systemet är dock inte lika tillåtande som tonnagesystemen i våra nordiska grannländer. Bland annat är det svenska systemet mindre tillåtande när det gäller kraven på internationell fart och fartygsstorlek, att specialfartyg inte inkluderas samt att det är färre verksamheter som inräknas. Sverige har även ett mindre förmånligt system för hanteringen av resterna av den konventionella beskattningen. Utredaren föreslår därför ett antal ändringar till den nuvarande tonnagebeskattningen, däribland en ändring av fartkravet, en inkludering av specialsjöfart och en minskning av den minsta fartygsstorleken. De här förslagen syftar till att stärka konkurrensen för svensk sjöfart

och vi är positiva till de förslag kring tonnageskatten som utredaren lagt fram. Regeringen bör därför fundera en gång till, och se över hur man skulle kunna gå vidare med utredarens förslag om förändrad tonnageskatt. Därtill finns det i vissa fall fog för regeringen att gå längre än utredaren föreslagit. Ett problem i dagsläget är att svenska fartyg som reser mellan svenska hamnar inte omfattas av tonnagesystemet. Ett skepp som åker mellan Gotland och Sveriges fastland har idag därför incitament att flagga sig i tredje land för att få ta del av beskattningsmöjligheterna. Regeringen bör därför utreda om svenskflaggade skepp som trafikeras inrikes bör inkluderas i tonnagebeskattningen. Regeringen bör även se över om vissa typer av mindre fartyg som under utredarens förslag inte skulle ha rätt till tonnagebeskattning bör inkluderas i systemet, exempelvis båtar som servar vindkraftverk till havs.

Sverige måste ha en stark och konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Men det får inte komma på bekostnad av oseriösa aktörer och låga standarder. Målet med förändringen av lagstiftningen ska vara att Sverige blir konkurrenskraftigt visavi våra nordiska grannar. Målet är inte att vi genom sämre villkor ska konkurrera med globala rederier som inte lever upp till våra krav på miljöstandarder och regler kring schyssta arbetsvillkor.

Niklas Karlsson (S)

Hanna Westerén (S)

Ida Ekeröth Clausson (S)

Marie Olsson (S)

Kalle Olsson (S)

Mathias Tegnér (S)

Patrik Björck (S)