

Motion till riksdagen 2023/24:1656

av **Per Söderlund m.fl. (SD)**

Punktskatt

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut.....	3
Punktskatt	4
Energi.....	4
1. Konkurrenskraftig energibesättning.....	4
Transport.....	4
2. Flygskatt.....	4
3. Fordonsbesättning	4
Bränsleskatteindexering	5
4. Trängselskatt	5
5. Stämpelskatt för sjöfarten	6
Jordbruk	6
Bränsleskatter i jord- och skogsbruk.....	6
Miljö och klimat	7
6. Kemikalieskatt	7
Avfallsförbränningskatt.....	7
Tonnageskatt.....	8
7. Tonnageskatt	8
Socialt	8
8. Flerbostadshus hyresrätter.....	8
Kultur.....	8
9. Kulturhistoriska byggnader.....	8
Kapital.....	8
Personaloptioner.....	8
Avkastningskatten	9

Ränteavdrag	9
Fastigheter.....	9
10. Schablonavdrag vid andrahandsuthyrning.....	9
Näringsfastigheter.....	9
11. Bostadshus vid jordbruk.....	9
12. Industri- och energifastigheter	10
13. Fastighetsskatt på vindkraft	10

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn för rättvisa skattevillkor på energimarknaden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en avskaffad flygskatt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en avveckling av bonus malus-systemet i sin helhet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en utfasning av trängselskatterna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en förändring av punktbeskattningen för svenskflaggade fartyg och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en avveckling av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur fler svenska fartyg ska kunna omfattas av tonnageskatt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förbättring av skattevillkoren för renovering av flerbostadshus och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förbättring av skattevillkoren för renovering och underhåll av kulturhistoriska byggnader och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga att höja schablonavdraget vid uthyrning av privatbostad och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över beskattningen av bostadshus i anslutning till jordbruk och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga att regionalisera beskattningen av industri- och energifastigheter och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde öka skattetransparensten på lönebesked och konsumentkvitton och tillkännager detta för regeringen.

Punktskatt

Energi

1. Konkurrenskraftig energibesättning

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 energibesättningen ses över ur ett internationellt perspektiv så att svensk industri kan ges optimala förutsättningar och verka på en konkurrensutsatt marknad.

För att energimarknaden ska fungera behöver rättvisa villkor gälla. Det innebär att sådana inslag som särskilda skattereduktioner för vissa aktörer på energimarknaden, eller särskilda straffskatter för andra aktörer, skapar en särskild obalans och orättvisa villkor. Det innebär att vissa aktörer kan erbjuda andra prisnivåer och det sätter marknadsmekanismen ur spel. Sverigedemokraterna förespråkar därför en översyn av subventioner och reduktioner på energimarknaden för att skapa stabilitet, rättvisa och effektivitet.

Transport

2. Flygskatt

Många företagare och privatpersoner är beroende av att kunna flyga inom Sverige och utomlands. De svenska företagen har också stor nytta av de mindre flygplatserna i Sverige. Flygskatten innebär dock att mindre flygplatser kan få problem med sin överlevnad 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 går till andra länder i stället. Därför är flygskatten ett hinder för näringslivet, särskilt småföretagandet. Flygskatten är därutöver felriktad då den träffar flygkonsumenten och inte de negativa miljöeffekter som den avser att motverka.

Flyget har liksom alla andra trafikslag en viss miljöpåverkan och målet är att minska denna. Nyttan med flygskatten står inte i proportion till de negativa konsekvenserna. Flygsektorn ingår även i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter och finansierar därmed redan införande av utsläppsreducerande teknik. Eftersom systemet är marknadsbaserat åstadkoms därmed maximal reduktion till lägsta möjliga kostnad. Därtill är Sveriges utsläpp av växthusgaser per capita redan bland de lägsta inom OECD.

Flygskatten är negativ för svensk ekonomi och behöver avvecklas.

3. Fordonsbesättning

Under 2022 togs bonusdelen bort i bonus malus-systemet. Att ”malus” fortfarande tas ut på nya fossilmedelsdrivna fordon under de tre första åren efter bilen nyregistrerats leder, förutom stigande priser på begagnatmarknaden, till att de individer och familjer som inte har möjlighet att köpa eller använda en elbil i högre utsträckning kommer att vänta med att byta ut sitt gamla fossilmedelsdrivna fordon. Då nya fossilmedelsdrivna fordon är renare än äldre, kommer detta att leda till uteblivna utsläppsminskningar.

Maluseffekten på såväl lätta lastbilar som husbilar blir dessutom extra påtaglig, då det många gånger för dessa fordonstyper saknas en variant som är kvalificerad för att vara mer normalbeskattad. Detta slår hårt mot såväl klimatsmarta semestrande svenskar som småföretag inom Sverige. Bonus malus har på många sätt haft mycket negativa följdverkningar och behöver därför avvecklas i sin helhet.

Bränsleskatteindexering

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, att se till att punktskatter och avdrag verkligen ger bästa möjliga förutsättningar för småföretag och hushåll utanför de större städerna. Vi kan inte se att överindexeringen av bränslebeskattningen påtagligt har bidragit till de miljöpolitiska målsättningarna om minskade koldioxidutsläpp eftersom de som behöver köra sin bil i vardagen kommer att göra det ändå. Det innebär att överindexeringen i praktiken inte leder till att uppfylla de förväntade målsättningarna utan enbart blir en överbeskattning av människor i gles- och landsbygd som arbetar och driver småföretag, samt hushåll som också är helt beroende av sina fordon för att få sin vardag att gå ihop. Boende i gles- och landsbygd, jord- och skogsbrukare, småföretagare och transporter för vårt näringsliv i allmänhet, är uppenbara förlorare på regeringens politik. Redan i dag är de svenska bränsleskatterna höga, vilket har kommit till av både höga nominella skattebelopp och till detta även överindexering. Sverige har i en internationell jämförelse höga skatter på drivmedel, samtidigt som Sverige är ett land med stora avstånd. De höga drivmedelsskatterna har en negativ inverkan på svensk konkurrenskraft såväl internationellt som inhemskt. Att tillämpa en automatisk uppräkning av skatter utan att det föregås av ett riksdagsbeslut är inte rätt beslutsordning.

Vi behöver se till att bränsleskatterna ligger på en rimlig nivå, och ett led i detta vore att påbörja en omvändning av skattepolitiken på detta område. För att ge bättre förutsättningar för hushåll och företag, för fler jobb och en ekonomisk utveckling i hela Sverige, menar vi att skatten på bensin och diesel därför behöver sänkas. Vi förespråkar därför ett avskaffande av BNP-indexeringen och KPI-indexeringen på bränsle.

4. Trängselskatt

Höjda trängselskatter har begränsad effekt på trängseln eftersom att de som verkligen behöver sitt fordon och ser det som enda alternativet kommer att köra oavsett trängselskatt eller inte. Effekten är även negativ ur fördelningspolitisk synvinkel då den drabbar bilister med lägre inkomster förhållandevis hårt. Skattens införande är därför att ifrågasätta. Den har dessutom införts på sträckor som ursprungligen var befriade, och i vissa fall införs de där de inte påverkar trängseln över huvud taget. Vid tunneln i Marieholm nära Göteborg betalas trängselskatt, trots att trafikledens funktion är att undvika trängsel. Folkomröstning om trängselskatten i Göteborg har också visat att det folkliga stödet är lågt. Höjda avgifter för trängselskatten i Stockholm har också bidragit till att det folkliga stödet har minskat för trängselskatten. Vi menar därför att skatten bör fasas ut.

5. Stämpelskatt för sjöfarten

Transporter sjövägen är ett miljövänligt alternativ. Svenska rederier ligger redan i dag långt framme avseende användandet av miljöteknik. Men investeringar i miljöteknik på fartyg är ofta kostsamma. När finansieringen sker med lån krävs en säkerhet vilken medför upptagande av pantbrev. På pantbrevet utfaller dock en särskild stämpelskatt på inteckningsbeloppet. Sverige beskattar dessa investeringar högre än många konkurrerande länder. På pantbrevet utfaller en stämpelskatt på 0,4 procent på inteckningsbeloppet. Det behövs en översyn över punktbeskattningen på investeringar i sjöfarten, förslagsvis genom att stämpelskatten ersätts med en stämpelavgift.

Jordbruk

Sverige är ett nordligt beläget land med sämre förutsättningar för jordbruk jämfört med andra länder söderut. Dessvärre är våra skatter på jordbruket i jämförelse med andra länders skatter till nackdel i konkurrensen med dem. Det handlar bland annat om bränsle för maskiner och fordon som används i det svenska jord- och skogsbruket. Vi menar att det är en av flera metoder för att utarma vårt eget jordbruk när vi låter andra länders jordbrukare konkurrera med våra jordbrukare på bättre villkor än de vi har.

I dag är Sveriges självförsörjningsgrad på 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 om hur sårbart Sverige är i händelse av utebliven handel med omvärlden. Sverige behöver därför en stärkt 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 bland annat livsmedel samt en betydligt höjd självförsörjningsgrad. Skattepolitiken måste därför utformas så att svensk livsmedelsförsörjning blir mer livskraftig igen.

Bränsleskatter i jord- och skogsbruk

Det svenska jord-, skogs- och vattenbruket har små vinstmarginaler och får det allt tuffare att konkurrera på den internationella marknaden. Dieselpriserna i Sverige är bland de högsta i världen. Regeringen har tillfälligt minskat skatten för dessa näringar så att vi har den lägsta tillåtna skattenivån enligt EU-regelverket. Detta tycker vi borde permanentas. Detta är en relativt billig, men viktig, reform som kommer att leda till att fler svenska lantbruk kan fortsätta vara verksamma och utvecklas. I förlängningen behövs också en utvärdering av skattenivåerna som påverkar jord- och skogsbruket i Sverige. Vi behöver se över på vilken nivå skattesatser behöver ligga för att vi ska kunna vara konkurrenskraftiga i förhållande till jämförbara länder. Lägre bränsle-kostnad underlättar även övergång från användning av kemiska preparat till mekaniska jordbruksåtgärder, till exempel vid ogräsbekämpning och blastdödning i potatisodlingar.

Miljö och klimat

6. Kemikalieskatt

Grundläggande för ekonomiska styrmedel är att de måste utformas på ett sådant sätt att de medför en tydlig miljönytta och inte på ett orimligt sätt slår mot svenska företag eller svenska konsumenter. Kemikalieskatten är exempel på en skatt som är svår att motivera utifrån ett miljöperspektiv och fungerar framför allt som en straffskatt på hemelektronik, utan att i någon större utsträckning bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier. Den svenska marknaden är i ett globalt perspektiv en liten marknad för elektronikjättarna, vilket gör att en isolerad svensk straffbeskattning på elektronikprodukter har en begränsad inverkan på deras sortiment. Kemikalieskatten uppfyller därmed inte sitt syfte och behöver därför avvecklas. Det behöver utredas hur förekomsten av farliga kemikalier i människans närmiljö i stället bättre kan reduceras genom lagstiftning eller genom teknisk utveckling.

Avfallsförbränningskatt

Sverigedemokraterna motsätter sig regeringens införda skatt på avfallsförbränning, främst eftersom den inte utgör ett styrmedel mot bättre avfallshantering utan i första hand leder till överföring av pengar till staten.

I tidigare offentliga utredningar (2009:12 och 2017:83) anses ”att skatter som styrmedel styr emot de mål som motiverar dess införande” och ”att miljöpolitiska styrmedel bör sättas in så nära källan som möjligt”. En skatt på förbränning av avfall innebär att en skatt införs i slutet av avfallsströmmen, långt ifrån de aktörer som skapar problemen, dvs. de som tillför farliga kemikalier som riskerar att hamna i naturen och som bidrar till förbrukningen av naturresurser. En skatt på förbränning av avfall skulle därför inte påverka beslut om produktdesign eller materialval för att underlätta materialåtervinning, ansträngningar för att sortera ut vissa material etc. Ett annat problem är att allt avfall skulle beskattas lika hårt oavsett avfallets miljöpåverkan och möjlighet till annan behandling än förbränning där det är lämpligare.

Nettoresultatet av den föreslagna skatten blir en omfördelning av pengar från kommunalt ägda eller kommunalt upphandlade verksamheter till statens kassa, vilket knappast är i samklang med strävan att stödja kommunerna.

En skatt på avfallsförbränning kommer att resultera i dyrare fjärrvärme, höjda mottagningsavgifter för leverans av avfall till svenska anläggningar eller sämre nettoresultat för de företag som sköter avfallsförbränning.

Högre avgifter på fjärrvärme skulle drabba konsumenterna men kan även innebära att fjärrvärmerna tappar marknadsandelar. Höjda mottagningsavgifter kan innebära att färre utländska kunder väljer att exportera avfall till Sverige, vilket kan medföra högre andel deponi. Ett sämre nettoresultat för företagen innebär ett mer begränsat utrymme för att exempelvis investera i miljövänlig teknik.

Sverigedemokraterna vill därför avveckla skatten på avfallsförbränning.

Tonnageskatt

7. Tonnageskatt

Svensk sjöfart har fått större tillväxtmöjligheter genom förenklade skatteregler i och med den införda tonnageskatten. Sjöfarten är dock fortsatt hårt konkurrensutsatt och behöver mer likvärdiga villkor i förhållande till andra nationer.

Skattelättnaderna avser att behålla fartyg under svensk flagg och öka antalet fartyg i det svenska registret. Fler svenskflaggade fartyg bidrar inte bara till ökad sysselsättning, utan ger även Sverige transportresurser i tider av kris och ofred. Detta då svenskflaggade fartyg, till skillnad från utlandsflaggade, kan ställas till förfogande för transporter som är nödvändiga för exempelvis försvaret eller annan transport som är viktig för Sverige. Den svenskflaggade fartygsflottan skulle därmed kunna anses vara en del av det svenska totalförsvaret och det blir då ett större nationellt intresse att få fler fartyg som är svenskflaggade. Vi ser därför ett behov av att en utredning tillsätts för att utreda hur ytterligare svenska fartyg ska kunna omfattas av tonnageskatten.

Socialt

8. Flerbostadshus hyresrätter

Underhållet i stora delar av hyresbeståndet är i dag kraftigt eftersatt. Samtidigt finns ett stort behov av att kunna erbjuda hyreslägenheter med rimliga hyror. Skattevillkoren för att verka för ett mer kontinuerligt underhåll av fastigheterna behöver därför ses över där ett rotavdrag bör ingå i översynen.

Kultur

9. Kulturhistoriska byggnader

Det svenska kulturarvet utgörs bland annat till stor del av de byggnader som bedöms vara av kulturhistoriskt värde. Det har betydelse att äldre byggnader inte förfaller och tvingas rivas utan i stället underhålls så att deras tidstypiska identitet bevaras. Därför förespråkar vi att tillsätta en utredning av ett särskilt rotavdrag för renoveringsarbeten på och underhåll av byggnader av kulturhistoriskt värde.

Kapital

Personaloptioner

Personaloptioner har under en tid beskattats mycket högt, inte sällan med de högsta marginalsattesatserna eftersom att de beskattats inom ramen för inkomst av tjänst. Nya villkor för personaloptioner har dock utvecklats de senaste åren, men det finns olika typer av personaloptioner som leder till olika beskattningsvillkor. Detta behöver utredas för att se över hur systemet kan harmoniseras, förenklas och optimeras ur ett skatteperspektiv. Syftet vore att stärka företagets möjligheter till utveckling.

Avkastningsskatten

När kapitalförsäkringar infördes gjordes detta med en modell för långsiktig schablonmässig avkastningsskatt utifrån schablonintäkt och kapitalskatt vilken belastar kontots totala värde. Senare har även investeringssparkonton tillkommit med beskattningen av kapitalförsäkringar som förebild. Skattereglerna för dessa har dock förändrats där man gjort avsteg från marknadsräntorna som grund för skatten. Med högre räntor innebär det i genomsnitt över tid en högre beskattning än normal kapitalskatt. Det kan betraktas som en indirekt höjning av kapitalskatten eller som ett fördolt sätt att återinföra förmögenhetsbeskattning. Men det är också en extra straffskatt på sparande i allmänhet som också kommer drabba människor som sparar extra till exempelvis pensionen. Därför ska höjningen av avkastningsskatten som genomförts reverseras.

Ränteavdrag

Ränteavdragen är problematiska då staten subventionerar lånande samtidigt som man höjt beskattningen av sparande i två steg. Samtidigt bidrar ränteavdragen till att öka den finansiella stabiliteten eftersom det allt annat lika blir mer förmånligt att låna. Ränteavdragen behöver därför successivt avvecklas. För att inte skapa en finansiell kris och med respekt för att hushållen agerar utifrån de regelverk som sätts upp bör en utfasning ske oerhört långsamt med en procentenhet per år under fem års tid.

Fastigheter

10. Schablonavdrag vid andrahandsuthyrning

När stor bostadsbrist råder tenderar informella andrahandsmarknader och mer eller mindre tvivelaktiga överenskommelser uppstå, vilka myndigheterna inte har insyn i. Laglig andrahandsuthyrning är då att föredra, vilket kan stimuleras genom att göra det skattemässigt mer attraktivt.

Ersättningar vid uthyrning av privatbostadsfastigheter, privatbostäder eller delar av sådana beskattas som inkomst av kapital. Den som hyr ut har rätt att göra ett schablonavdrag. Sverigedemokraterna föreslår att det schablonavdraget ökas från 40 000 kronor per år till 60 000 kronor per år för att stärka utbudet av tillgängliga lägenheter.

Näringsfastigheter

11. Bostadshus vid jordbruk

Många jordbrukare är fullt upptagna både tidsmässigt och ekonomiskt med att arbeta i sina verksamheter. De som har lantbruksfastigheter har ofta ett bostadshus på fastigheten som ibland inte får det underhåll det behöver. I andra situationer kan det vara så att den som äger lantbruksfastigheten bor på annat ställe och arrenderar ut marken till annan person och därmed står bostadsbyggnaden tom. Dessa byggnader kan i vissa fall stå och förfalla till följd av detta. Därför vill vi utreda ett införande av ett avdrag för reparationer av bostadshus och ekonomibygnader som finns på lantbruksenheter och före detta lantbruksenheter. Detta för att vackra svenska lantliga bostadsmiljöer ska kunna upprätthållas som en del av kulturarvet och dessutom möjliggöra att outnyttjade bostäder blir tillgängliga som del i bostadsutbudet.

12. Industri- och energifastigheter

Sveriges regioner har de senaste åren dragits med allt tuffare ekonomiskt läge. Det har inte minst visat sig under coronapandemin och det innebär att staten kan behöva skjuta till medel. I stället för att kommunsektorn har behov och får tillskjutna medel från staten så bör de kunna behålla en del av de värden de själva förfogar över inte minst inom det lokala näringslivet. Vi föreslår därför en reform av fastighetsbeskattningen i form av att skatteintäkterna från industri- och energifastigheter i stället för att gå in till staten tillfaller den region i vilken fastigheten är belägen. Fastighetsskattesatserna på industri- och energifastigheter ska dock fortsättningsvis bestämmas om på nationell nivå så att en harmoniserad nivå gäller över hela landet och därmed inte skapar snedvridande skatteeffekter för samhällsekonomin.

Förslaget förväntas ge regionsektorn, inte minst de mer glesbefolkade regionerna, bättre förutsättningar att kunna hantera den rådande ekonomiska situationen och dess möjlighet att ge likvärdiga förutsättningar oavsett i vilken del av landet man bor.

13. Fastighetsskatt på vindkraft

Vindkraft har en viktig del i energimixen. För fastigheter där vindkraftverk står gäller en reducerad fastighetsskatt jämfört med vanliga industrienheter. Sverige behöver en neutral och rättvis industri- och energibesättning för att skapa en stabil marknad. Sverige har valt fel väg i fråga om att bygga ut antalet vindkraftverk eftersom att de inte ger stabil energi dygnets alla timmar. Kärnkraft och vattenkraft tenderar i stället att vara de stabila energikällorna men de har missgynnats av skattepolitiken.

Därför behöver den särskilt sänkta fastighetsskatten på vindkraftverk återställas till en nivå som harmonierar med de övriga energislagen.

Per Söderlund (SD)

Eric Westroth (SD)

Bo Broman (SD)

David Lång (SD)

Erik Hellsborn (SD)