

Skatteutskottets betänkande 2023/24:SkU13

Punktskatt och tull

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden som behandlas i betänkandet. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående beredningar och till att utskottet redan har tagit ställning i dessa frågor. Motionsyrkandena handlar bl.a. om skatterna på el, bränsle, fordon, kemikalier, alkohol, tobak och flygresor, om Tullverkets befogenheter och verksamhet samt om betalning av tull och importskatter.

I betänkandet finns 22 reservationer (SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Cirka 90 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Energiskatt m.m.....	8
Skatt på drivmedel m.m.....	16
Fordonsskatt m.m.	22
Vägs katt m.m.	27
Trängselskatt	32
Flygets beskattning.....	35
Skatt på kemikalier.....	38
Skatt på alkohol och tobak m.m.	41
Övriga punktskatter	46
Tullverkets befogenheter och verksamhet	51
Betaling av tull och importskatter	58
Reservationer	62
1. Energiskatt m.m., punkt 1 (SD).....	62
2. Energiskatt m.m., punkt 1 (C)	63
3. Energiskatt m.m., punkt 1 (MP)	64
4. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (C).....	65
5. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (MP)	66
6. Fordonsskatt m.m., punkt 3 (SD).....	67
7. Fordonsskatt m.m., punkt 3 (C).....	68
8. Vägs katt m.m., punkt 4 (SD).....	69
9. Vägs katt m.m., punkt 4 (V)	70
10. Trängselskatt, punkt 5 (SD).....	71
11. Trängselskatt, punkt 5 (C)	72
12. Trängselskatt, punkt 5 (MP)	73
13. Flygets beskattning, punkt 6 (SD)	74
14. Flygets beskattning, punkt 6 (V)	75
15. Skatt på kemikalier, punkt 7 (SD)	75
16. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 8 (SD).....	76
17. Övriga punktskatter, punkt 9 (SD).....	77
18. Övriga punktskatter, punkt 9 (V).....	78
19. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 10 (SD).....	79
20. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 10 (C).....	81
21. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 10 (MP).....	82
22. Betaling av tull och importskatter, punkt 11 (SD).....	83
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	85
Motioner från allmänna motionstiden 2023/24	85

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Punktskatt

1. Energiskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 64,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 15,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 14, 21 och 32,

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5,

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:2042 av Sanna Backeskog (S),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 45, 74 och 90 samt

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:603 av Sten Bergheden (M),

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 98,

2023/24:1296 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 57,

2023/24:2238 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 43 och 50,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 4 och 27 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 78.

Reservation 4 (C)

Reservation 5 (MP)

3. Fordonsskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:118 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),

2023/24:129 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91,

2023/24:1340 av Magnus Resare och Mats Green (båda M),

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:2252 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 44.

Reservation 6 (SD)

Reservation 7 (C)

4. Vägs katt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4,

2023/24:1381 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkandena 13 och 14 samt

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9.

Reservation 8 (SD)

Reservation 9 (V)

5. Trängsels katt

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 44,

2023/24:1109 av Ida Drougge (M),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 4,

2023/24:1743 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 39,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 62 och

2023/24:2576 av Kerstin Lundgren m.fl. (C).

Reservation 10 (SD)

Reservation 11 (C)

Reservation 12 (MP)

6. Flygets beskattning

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:70 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:606 av Sten Bergheden (M),

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2,

2023/24:2202 av Maria Stockhaus (M) och

2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16.

Reservation 13 (SD)

Reservation 14 (V)

7. Skatt på kemikalier

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:69 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5,

2023/24:514 av Lars Püss (M),

2023/24:605 av Sten Bergheden (M),

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C)
yrkande 13,
2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 6 och
2023/24:2434 av Larry Söder (KD).

Reservation 15 (SD)

8. Skatt på alkohol och tobak m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:167 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD),
2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,
2023/24:645 av Sten Bergheden (M),
2023/24:997 av Camilla Brunsberg (M),
2023/24:1136 av Oliver Rosengren (M),
2023/24:1632 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C),
2023/24:1778 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson
(båda C),
2023/24:1853 av Isak From och Heléne Björklund (båda S) och
2023/24:1862 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S).

Reservation 16 (SD)

9. Övriga punktskatter

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:373 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 10,
2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9,
2023/24:991 av Andrea Andersson Tay m.fl. (V) yrkande 24,
2023/24:1899 av Mats Wiking och Magnus Manhammar (båda S) och
2023/24:2315 av Alexandra Anstrell (M).

Reservation 17 (SD)

Reservation 18 (V)

Tull

10. Tullverkets befogenheter och verksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:933 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2,
2023/24:1653 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 3,
2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 3–5,
2023/24:1655 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 12,
2023/24:2484 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 16 och
2023/24:2669 av Märta Stenevi m.fl. (MP) yrkandena 47–49.

Reservation 19 (SD)

Reservation 20 (C)

Reservation 21 (MP)

11. Betalning av tull och importskatter

Riksdagen avslår motionerna

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C)
yrkande 11 och

2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 22 (SD)

Stockholm den 9 april 2024

På skatteutskottets vägnar

Niklas Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Karlsson (S), Per Söderlund (SD), Hanna Westerén (S), Eric Westroth (SD), Patrik Björck (S), Fredrik Ahlstedt (M), David Lång (SD), Mathias Tegnér (S), Marie Nicholson (M), Ilona Szatmári Waldau (V), Cecilia Engström (KD), Helena Lindahl (C), Bo Broman (SD), Annika Hirvonen (MP), Patrik Karlson (L), Crister Carlsson (M) och Peder Björk (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet ca 90 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2023/24 om punktskatt och tull.

Motionerna innehåller förslag om tillkännagivanden till regeringen som gäller bl.a. skatterna på el, bränsle, fordon, kemikalier, alkohol, tobak och flygresor. Vidare innehåller motionerna förslag om tillkännagivanden som gäller Tullverkets befogenheter och verksamhet samt betalning av tull och importskatter. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2022/23:SkU14 om punktskatt och tull. Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilagan.

Utskottets överväganden

Energiskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förändringar av reglerna för energi- och koldioxidskatt samt om ett globalt koldioxidpris.

Jämför reservation 1 (SD), 2 (C) och 3 (MP).

Motionerna

I partimotion 2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30 föreslås ett tillkännagivande om att undersöka möjligheten att ge biogas långsiktig skattefrihet.

I partimotion 2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 64 föreslås ett tillkännagivande om att avveckla alla fossila subventioner. Samma förslag finns även i kommittémotion 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 15.

I kommittémotion 2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör göra en översyn för rättvisa skattevillkor på energimarknaden.

I kommittémotion 2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 45 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el. I yrkande 74 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att ta bort skatten på bioolja för uppvärmningsändamål. I yrkande 90 föreslås ett tillkännagivande om att överväga att helt slopa skatten för egenanvändning av solceller för att främja installation vid optimala sollägen.

I kommittémotion 2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14 föreslås ett tillkännagivande om att slopa all skatt på egenproducerad el (även över gränsen på 500 kilowatt). I yrkande 21 föreslås ett tillkännagivande om att ta bort skatterabatten på el för serverhallar. I yrkande 32 föreslås ett tillkännagivande om att utreda hur en dynamisk elskatt skulle kunna utformas för att ge ökade incitament för flexibilitet.

I motion 2023/24:2042 av Sanna Backeskog (S) föreslås ett tillkännagivande om att Sverige aktivt bör verka för ett globalt koldioxidpris.

I motion 2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa gränsen för elproduktion för eget bruk. Motionärerna anför att skatten på solceller för egen användning omgående bör ses över med syftet att avskaffa den.

Bakgrund och gällande rätt

Energiskattedirektivet

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet) är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Utgångspunkten är att medlemsstaternas nationella beskattning av bränsle och el ska uppfylla vissa minimiskattenivåer som direktivet föreskriver. Samtidigt innehåller direktivet krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer samt möjligheter för medlemsstaterna att ge skattenedsättning och fullständig eller partiell skattebefrielse i andra situationer. Sverige har i varierande utsträckning utnyttjat dessa möjligheter. Som exempel kan nämnas lägre skattenivåer för bränsleförbrukning och elförbrukning i vissa sektorer av näringslivet.

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till omarbeting av energiskattedirektivet. Förslaget är en del av Fit for 55-paketet och syftet med förslaget är att direktivet ska bidra till att uppnå EU:s klimatmål för 2030 samt klimatneutralitet till 2050 inom ramen för den gröna given, att bevara och förbättra EU:s inre marknad samt att bibehålla medlemsstaternas möjlighet att få intäkter från energibesattningen. Kommissionens förslag breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och antalet undantag, som enligt kommissionen främjar förbrukning av fossila bränslen, minskar. Strukturen för minimiskattenivåerna ändras genom att de baseras på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda (se fakta-PM 2020/21:FPM130).

Sedan förslaget presenterades har det diskuterats på teknisk nivå i rådet.

Skatt på bränslen

De svenska skattereglerna om energi- och koldioxidskatt på bränslen finns i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Bestämmelser om vilka bränslen som är skattepliktiga finns i 2 kap. 1, 1 a, 3 och 4 §§ LSE.

I 2 kap. 1 och 1 a §§ LSE regleras vilka bränslen som är direkt skattepliktiga. Direkt skatteplikt innebär att bränslet alltid är skattepliktigt oavsett användningsområde. I vissa fall kan man få skattebefrielse genom avdrag i deklarationen, återbetalning av skatten eller direkt vid inköpet om man är godkänd skattebefriad förbrukare.

Skatteplikten för energiprodukter som inte är direkt skattepliktiga regleras i 2 kap. 3 § LSE, och i 2 kap. 4 § regleras skatteplikten för övriga indirekt skattepliktiga produkter. Indirekt skatteplikt innebär att bränslet blir skattepliktigt först när det används för något av de ändamål som medför skatteplikt, t.ex. vid användning som motorbränsle. Även för dessa bränslen kan man i vissa fall få skattebefrielse genom avdrag i deklarationen, återbetalning av skatten eller direkt vid inköpet om man är godkänd skattebefriad förbrukare.

Energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen framgår av 2 kap. 1 § LSE. Sedan 1994 ska energiskattesatserna för el samt energi- och

koldioxidskattesatserna för fossila bränslen omräknas årligen med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i form av historiska prispförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning).

Slopad koldioxidskatt på bränsle i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS

Den 1 januari 2023 slopades koldioxidskatten på bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet EU ETS (prop. 2022/23:17, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51). Vidare befriades råtallolja som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet från energiskatt med ett belopp som motsvarar den koldioxidskatt som tas ut på s.k. lågbeskattad olja.

I propositionen anförde regeringen att det krävs åtgärder för att förbättra lönsamheten inom elproduktion i kraftvärmeverk. Regeringen konstaterade att även om den kortsiktiga effekten på elproduktionen förväntades vara begränsad med anledning av förslaget, kunde en relativt liten ökning av elproduktionen från kraftvärmeverk ändå leda till tydlig prispåverkan på grossistmarknaden för el. På längre sikt kan förslaget enligt regeringen möjliggöra ytterligare produktion av el, t.ex. genom att investeringar görs i nya eller befintliga kraftvärmeanläggningar. Samtidigt kvarstår styrningen mot minskade utsläpp av växthusgaser genom att anläggningarna omfattas av EU ETS. Vidare konstaterade regeringen att även koldioxidskatt på skattepliktiga bioljor omfattas av regeringens förslag.

Avskaffad skattebefrielse för vissa biobränslen för uppvärmning

Grundförutsättningarna för att kunna ge statligt stöd till skydd för miljön är att stödet har en stimulans effekt, att det är nödvändigt och att det är proportionellt. Ett stöd som ges för bränslen som framställts av biomassa får kompensera endast för merkostnaderna för framställningen av bränslet i förhållande till det fossila bränsle som ersätts. Om stödet överstiger merkostnaderna för framställningen av biobränslet uppstår s.k. överkompensation.

Det statsstöds godkännande för skattebefrielse för animaliska och vegetabiliska fetter och oljor, icke-syntetisk metanol, fettsyrametylestrar (Fatty Acid Methyl Ester, FAME) och vissa andra blandningar av estrar och glycerol samt biogas för uppvärmning som Sverige haft (SA.49893) löpte ut den 31 december 2020. Regeringen gjorde då bedömningen att det inte var möjligt att få ett förnyat godkännande. Skattebefrielsen avskaffades genom att riksdagen antog regeringens förslag i samband med beslutet om statens budget för 2021 (prop. 2020/21:1, bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2020/21:63).

Skattebefrielse för biogas och biogasol

Under 2020 godkände EU-kommissionen en tioårig förlängning av Sveriges skattebefrielser för biogas och biogasol. Kommissionens godkännanden överklagades dock till EU-domstolens första instans tribunalen. Den 21 december 2022 ogiltigförklarade tribunalen Sveriges statsstödsgodkännande om skattebefrielse för biogas och biogasol (T-626/20). I domen fastslår tribunalen att kommissionen borde ha inlett ett s.k. formellt granskningsförfarande för att kunna besluta om Sveriges skattebefrielser. En sådan granskning innebär bl.a. att olika intressenter får chansen att lämna synpunkter på stödet innan ett beslut fattas. Domen handlar alltså inte om huruvida de svenska skattebefrielseerna är förenliga med EU:s statsstödsregler. Domen överklagades inte.

Regeringen anför i ett pressmeddelande från den 6 mars 2023 att ambitionen är att så snabbt som möjligt få nya godkännanden för skattebefrielseerna på plats.

Skatt på el

Möjligheten för Sverige att fritt utforma energiskatten på el är unionsrättsligt begränsad genom bl.a. energiskattedirektivet och EU:s statsstödsregler. Grundregeln i energiskattedirektivet är beskattning av all el som förbrukas och att medlemsstaternas nationella beskattning ska uppfylla vissa minimiskattenivåer som regleras i direktivet. Direktivet innehåller även krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer och möjlighet för medlemsstaterna att ge hel eller partiell skattebefrielse i andra situationer, bl.a. med syftet att tillåta ett gynnande av förnybar energi (se skäl 25 i ingressen). Energiskattedirektivet ger medlemsstaterna möjlighet till differentiering mellan yrkesmässig och icke yrkesmässig användning samt möjlighet att begränsa omfattningen av den lägre skattenivån vid yrkesmässig användning.

De svenska skattereglerna om energibeskattnings av el finns i lagen om skatt på energi. All elektrisk kraft som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och de skattskyldiga betalar in skatten till staten. De skattskyldiga består i huvudsak av tre kategorier, nämligen elproducenter, nätinnehavare och vissa frivilligt skattskyldiga förbrukare. För dessa skattskyldiga inträder skattskyldighet för elektrisk kraft när kraften överförs till någon som inte är skattskyldig eller när den förbrukas av den skattskyldige.

Energiskatten på el har traditionellt ansetts vara en fiskal skatt, men samtidigt är skatten ett kostnadseffektivt och viktigt styrmedel för att uppnå målen om en effektivare energianvändning. Styrningen mot en effektivare användning av resurser sker genom att skatten är prispåverkande. Den nuvarande energiskatten på el är sedan 1993 differentierad utifrån dels var i landet den förbrukas, dels vilket ändamål den förbrukas för. I dag omfattas exempelvis förbrukning i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet samt i jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet av möjlighet till lägre energiskatt,

medan förbrukning i annan näringsverksamhet som t.ex. större delar av tjänstesektorn, betalar samma energiskatt som hushållen.

Skatt på solel

El som förbrukas i Sverige är skattepliktig om inte annat följer av 11 kap. 2 § LSE (11 kap. 1 § LSE). El är dock inte skattepliktig om den

- har framställts i en anläggning med en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt
- har framställts av någon som förfogar över en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt och
- inte har överförts till ett koncessionspliktigt nät.

För att undantaget från skatteplikt ska gälla måste alla förutsättningar vara uppfyllda. För el som framställs från sol ska kraven om den installerade generatoreffekten i stället motsvaras av 500 kilowatt installerad topp effekt (11 kap. 2 § LSE).

För den el som framställs av aktörer vars sammanlagda produktionskapacitet överskrider gränsen i undantaget men där elen uppfyller överföringskravet och kravet på de individuella anläggningarnas storlek, infördes den 1 juli 2017 en ny skattenedsättning. Skattenedsättningen innebar att energiskatten på förnybar el, inklusive solel, som framställs i små anläggningar på den plats där elen förbrukas, sänktes till 0,5 öre per kilowattimme på egenproducerad förnybar el (prop. 2016/17:141, bet. 2016/17:SkU30, rskr. 2016/17:267). Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på den berörda elen. Sedan den 1 juli 2021 får man full avdragsrätt för energiskatten på el som uppfyller de ovannämnda kraven (prop. 2020/21:113, bet. 2020/21:SkU25, rskr. 2020/21:294).

Skatt på eldriven kollektivtrafik

All el som förbrukas i Sverige är som huvudregel skattepliktig och de skattskyldiga betalar in skatten till staten. Den som är skattskyldig för energiskatt på el får dock göra avdrag för skatt på el som förbrukats hos den skattskyldige i ett tåg eller annat spårbundet transportmedel eller för motordrift eller uppvärmning i omedelbart samband med en sådan förbrukning (11 kap. 9 § första stycket 1 LSE).

Elbusspremien är ett statligt stöd för aktörer som bedriver kollektivtrafik. Premien infördes 2016 för att främja introduktionen av elbussar på marknaden och på så sätt bidra till ett bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller. Enligt regeringens klimathandlingsplan (skr. 2023/24:59) gör Energimyndigheten bedömningen att oavsett möjligheten till investeringsstöd kommer kollektivtrafikaktörerna att fortsätta investera i stadselbussar. Däremot är utbudet av eldrivna regional- och fjärrbussar (klass II och III) i nuläget mycket litet och marknadsintroduktionen av dessa bussar har precis börjat. Regeringen har därför beslutat att fram till den 30 juni 2025 fasa ut

stödet till stadselbussar (klass I) men att stödet ska kunna fortsätta ges till regional- och fjärrbussar (klass II och III).

I regeringens klimathandlingsplan görs vidare bedömningen att ytterligare åtgärder bör vidtas för att stödja introduktionen av eldrivna fartyg. Regeringen anger också att det bör analyseras hur fartyg som drivs på el samt konvertering av fartyg till eldrift kan främjas på ett effektivt sätt.

Nedsatt energiskatt för serverhallar slopad

Den 1 januari 2017 infördes en skattenedsättning för elförbrukning i datorhallar. Den lägre skattenivån gällde för anläggningar där en näringsidkare som huvudsakligen bedriver informationstjänstverksamhet, informationsbehandling eller uthyrning av serverutrymme och tillhörande tjänster utöver sådan verksamhet. Den 1 januari 2018 utvidgades även skattenedsättningen till att gälla för elektrisk kraft som förbrukas vid framställning av värme och kyla för leverans för förbrukning i datorhallar.

I budgetpropositionen för 2023 föreslog regeringen att skattenedsättningen skulle slopas den 1 juli 2023. Regeringen konstaterade att Rysslands invasion av Ukraina och agerande på energimarknaden kraftigt har ändrat förutsättningarna för den europeiska elmarknaden och att svenska hushåll och företag stod inför en vinter med mycket högre elpriser än normalt. Under de rådande omständigheterna ansåg regeringen att datorhallarna bör ges ytterligare incitament till energieffektivisering och att de bör beskattas på samma sätt som tjänstesektorn i övrigt. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

Gränsjusteringsmekanism för koldioxid

Kommissionen lade i juli 2021 fram ett förslag till förordning om mekanism för koldioxidjustering vid gränsen (Carbon Border Adjustment Mechanism, förkortat CBAM). Förslaget var en del av det s.k. Fit for 55-paketet, genom vilket EU avser att höja ambitionsnivån på klimatområdet med det övergripande målet att till 2030 nå en nettominuskning av utsläpp av växthusgaser med 55 procent jämfört med 1990 års nivåer och att uppnå klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050. Efter förhandlingar mellan Europaparlamentet och Europeiska unionens råd antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 av den 10 maj 2023 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen (CBAM-förordningen) den 10 maj 2023 och förordningen trädde i kraft den 17 maj 2023. Förordningen började att tillämpas i vissa delar fr.o.m. den 1 oktober 2023.

Syftet med CBAM-förordningen är att minska risken för koldioxidläckage. Koldioxidläckage uppstår om företag på grund av ökade kostnader till följd av beslut och regleringar inom det klimatpolitiska området flyttar produktion till andra länder utanför EU eller om import från dessa länder ersätter likvärdiga men mindre intensiva produkter när det gäller utsläpp av växthusgaser. CBAM-förordningen kompletterar EU:s utsläppshandelssystem som är en del

av unionens program för att motverka klimatförändringar. Förordningen innebär att importörer av vissa varor (CBAM-varor) som importerats till EU från tredjeländer är skyldiga att från och med den 1 januari 2026 deklarerar inbäddade utsläpp av växthusgaser i varorna och köpa certifikat motsvarande de inbäddade utsläppen. Ett sådant CBAM-certifikat motsvarar utsläpp av ett ton koldioxid och priset på certifikaten sätts utifrån ett veckovist genomsnitt av priserna på utsläppsrätter inom EU:s utsläppshandelssystem. Importörer är sedan den 1 oktober 2023 skyldiga att till Europeiska kommissionen rapportera inbäddade utsläpp i importerade CBAM-varor, dock utan någon skyldighet att köpa och lämna över certifikat motsvarande utsläppen.

CBAM-förordningen är direkt tillämplig i Sverige men för att den ska kunna tillämpas på ett ändamålsenligt sätt behövs kompletterande nationella bestämmelser. Den 12 mars 2024 överlämnade regeringen en proposition till riksdagen i vilken en ny lag med kompletterande bestämmelser till förordningen föreslås (prop. 2023/24:77). De nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om energiskatt m.m. i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Regeringens bedömning att el för infångning av koldioxid (s.k. CCS, carbon capture and storage) bör få delvis skattebefrielse från energiskatt behandlades i skatteutskottets yttrande 2023/24:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2024, och båda utskotten delade regeringens bedömning. Även motionsyrkanden om energi- och koldioxidskatt behandlades i samma yttrande. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet när det gäller skattebefrielsen för biogas att Sveriges statsstödsgodkännande om skattebefrielse för biogas och biogasol ogiltigförklarades av EU-domstolens första instans tribunalen och att regeringen har anfört att ambitionen är att så snabbt som möjligt få nya godkännanden för skattebefrielserna på plats. Utskottet noterar också att finansministern under en interpellationsdebatt har angett att regeringen är mycket väl medveten om allvaret för de drabbade företagen med de effekter som domen kan få på både kort och lång sikt, och att regeringen har skjutit till extra medel till gödselgasstödet för 2023 samt fattat beslut om fortsatt stöd till gödselbaserad biogas från 2024, när projektperioden för det nuvarande stödet

löper ut. Utskottet är därför inte berett att nu ställa sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om att undersöka möjligheten att ge biogas långsiktig skattefrihet.

När det gäller bioolja som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller annan värmeproduktion noterar utskottet att det i det s.k. Tidöavtalet som är en överenskommelse mellan Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna, angavs att kraftvärmeskatten, avfallsförbränningskatten och skatten på bioolja skulle ses över för att skapa bättre förutsättningar för kraftvärmeproduktionen. Vidare konstaterar utskottet att regeringen i budgetpropositionen för 2023 föreslog att koldioxidskatten på bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet EU ETS skulle slopas den 1 januari 2023, vilket även omfattade koldioxidskatt på skattepliktiga biooljor. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag (yttr. 2022/23:SkU1y). Utskottet har också ett flertal gånger, senast i yttrande 2023/24:SkU1y, avstyrkt motionsförslag om att slopa skatten på bioolja. Utskottet har inte ändrat inställning och finner därmed inte någon anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheten att ta bort skatten på bioolja för uppvärmningsändamål.

När det gäller el konstaterar utskottet inledningsvis att skattenedsättningen för elförbrukning i datorhallar nyligen har slopats och att utskottet tillstyrkte det förslaget (yttr. 2022/23:SkU1y). Utskottet finner därmed inte någon anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att ta bort skatterabatten på el för serverhallar.

Vidare konstaterar utskottet när det gäller skatt på solexel att reglerna ändrades 2021 när det befintliga undantaget från skatteplikt för egenproduktion av el utvidgades genom en höjning av effektgränsen från 255 kilowatt till 500 kilowatt för el som framställs från sol och genom att den befintliga skattenedsättningen i form av avdrag i deklarationen för egenproducerad förnybar el, inklusive solexel, utvidgades till fullständig skattebefrielse. Utskottet anser att de effektgränser som för närvarande finns för undantag från skatteplikt för egenproduktion av el, samt för skattenedsättning i form av avdrag, är väl avvägda och ser därmed inte något skäl för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att skatten på egenproducerad solexel för egen användning ska slopas.

När det gäller skatt på kollektivtrafik som går på el, som t.ex. bussar och fartyg, konstaterar utskottet att riksdagen 2016, efter förslag från regeringen, beslutade att införa en elbusspremie för att främja introduktionen av eldrivna bussar på marknaden. Regeringen gjorde bedömningen att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien är ett lämpligare styrmedel än sänkt elskatt. Vidare är möjligheterna begränsade att besluta om nedsatt skatt för elbussar inom ramen för energiskattedirektivet. När det gäller fartyg som drivs på el konstaterar utskottet att regeringen i klimathandlingsplanen gör bedömningen att ytterligare åtgärder bör vidtas för att stödja introduktionen av eldrivna fartyg och att det bör analyseras hur fartyg som drivs på el samt

konvertering av fartyg till eldrift kan främjas på ett effektivt sätt (skr. 2023/24:59). Utskottet finner inte skäl att föregripa denna analys. Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att nu ställa sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el.

Vidare konstaterar utskottet när det gäller frågan om globalt koldioxidpris att man nyligen inom EY nådde en överenskommelse om att inrätta en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen (kallad CBAM) och att denna delvis började tillämpas redan under 2023. Syftet med denna mekanism är att minska risken för s.k. koldioxidläckage och mekanismen kompletterar EU:s utsläppshandelssystem. I regeringens klimathandlingsplan nämns också att prissättning av växthusgaser är en viktig utgångspunkt för en effektiv global klimatpolitik och att Sverige därför bör fortsätta att aktivt verka för en ökad användning av direkt prissättning på utsläpp i olika delar av världen. Sverige bör även stödja initiativ kring en globalt harmoniserad prissättning av utsläpp som ett effektivt sätt att minska utsläppen (skr. 2023/24:59). Mot denna bakgrund finner utskottet inte någon anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen aktivt bör verka för ett globalt koldioxidpris.

Slutligen konstaterar utskottet att det nyligen har tillstyrkt regeringens förslag till prioriteringar inom skattepolitiken inklusive bedömningar avseende energi- och koldioxidskatt (yttr. 2023/24:SkU1y). Utskottet har också i betänkande 2022/23:SkU14 avstyrkt motionsförslag om att rikta tillkännagivanden till regeringen om nya inslag i lagstiftningen om energiskatter och om allmänna principer vid utformningen av energibeskattningen. Utskottet finner därför inte skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivande till regeringen om en översyn för rättvisa skattevillkor på energimarknaden, om dynamisk elskatt eller om att avveckla alla fossila subventioner.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Skatt på drivmedel m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. förändringar av beskattningen av biodrivmedel och andra drivmedel och om att ersätta dagens nedsättning av dieselskatten med ett jordbruksavdrag.

Jämför reservation 4 (C) och 5 (MP).

Motionerna

I partimotion 2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att undersöka möjligheten för Sverige att

införa en ”tanka svenskt”-politik som syftar till att konsumenter kan köpa konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror, där punktskatt på alla biodrivmedel, hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas, ska sänkas till ett minimum. I yrkande 27 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att omvandla dagens dieselskattenedsättning för jordbruk till ett likvärdigt eller mer gynnsamt klimatneutralt jordbruksavdrag senast 2026.

I partimotion 2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 98 föreslås ett tillkännagivande om att ersätta jordbrukets fossila subventioner med ett avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket. Samma förslag finns även i kommittémotion 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 57.

I kommittémotion 2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 43 föreslås ett tillkännagivande om att bedriva påverkan i EU så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym. I yrkande 50 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige ska vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse. I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 78 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt.

I motion 2023/24:1296 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att utreda en reformerad bränsleskatt. Motionärerna anför att en reformerad bränsleskatt skulle kunna vara en väg framåt för att både stödja klimatomställningen och säkerställa rimliga bränslekostnader för svenska hushåll.

I motion 2023/24:603 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten i Sverige. I motion 2023/24:2238 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att ytterligare sänka skatten på drivmedel för att värna utveckling och möjlighet till företagande och boende över hela Sverige.

Bakgrund och gällande rätt

Skatt på drivmedel

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet) är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el, se vidare avsnittet Energiskatt m.m.

De svenska skattereglerna om energi- och koldioxidskatt på bränslen finns i lagen om skatt på energi. Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § LSE. Enligt 2 kap. 1 b § LSE ska regeringen årligen före november månads utgång

fastställa det kommande kalenderårets omräknade energi- och koldioxid-skattesatser. Hur skattesatserna ska omräknas framgår av lagen om skatt på energi och de omräknade skattebeloppen fastställs i förordning.

Sedan 1994 räknas energi- och koldioxidskattesatserna på bl.a. bensin och diesel om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). För bensin och diesel beaktas sedan den 1 januari 2016 även utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) genom ett schabloniserat tillägg vid omräkningen.

Under de senaste åren, i synnerhet efter Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022, har oljepriset och därmed drivmedelspriserna stigit. Riksdagen beslutade under 2022 och inför 2023 om både permanenta och tillfälliga sänkningar av energiskatten på bensin och diesel för att möta de höga drivmedelspriserna (jfr prop. 2021/22:84, bet. 2021/22:SkU19, rskr. 2021/22:201, prop. 2021/22:221, bet. 2021/22:FiU39, rskr. 2021/22:248, prop. 2022/23:17, bet 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

För att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser beslutade riksdagen under 2023 att skatten på bensin och diesel (med undantag för alkylatbensin) skulle sänkas 2024 i jämförelse med den nivå som skulle ha gällt med omräkningsreglerna. Vidare beslutades att energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin, diesel och andra bränslen bestäms för 2025 med skattesatser som har omräknats från 2024 års nivåer. För bensin (utom alkylatbensin) sänks dock de omräknade energiskattebeloppen med 60 öre per liter (prop. 2023/24:24, bet. 2023/24:SkU7, rskr. 2023/24:59).

Tillfälligt sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk

En tillfälligt utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel infördes under 2022 mot bakgrund av att priset på flera viktiga insatsvaror inom jord-, skogs- och vattenbruksverksamheterna ökat kraftigt, inte minst på grund av kriget i Ukraina. Riksdagen beslutade därefter på förslag från regeringen att förlänga åtgärden t.o.m. den 31 december 2023 (prop. 2022/23:69, bet. 2022/23:SkU17, rskr. 2022/23:200). I juni 2023 beslutade riksdagen, med anledning av förändringar i de gruppundantagsförordningar som tillämpas bl.a. på energiområdet, om en anpassning av nedsättningen av koldioxidskatten för jordbruksdieseln (prop. 2022/23:112, bet. 2022/23:SkU21, rskr. 2022/23:258).

Under 2023 konstaterade regeringen att konkurrenskraften inom svensk livsmedelsproduktion måste förbättras och att de förhållanden som motiverade tillfälligt sänkt skatt på jordbruksdiesel i första läget alltså kvarstod. Därför föreslog regeringen att en utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel även skulle gälla för förbrukning under 2024. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prop. 2023/24:24, bet. 2023/24:SkU7, rskr. 2023/24:59).

Skattebefrielse för biodrivmedel

Enligt lagen om skatt på energi ska skatt på biobränslen tas ut med de skattebelopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle (2 kap. 3 §). Rena och höginblandade biodrivmedel som E85, rapsbaserad biodiesel och hydrerad vegetabilisk olja (HVO) som inte omfattas av den s.k. reduktionsplikten har dock varit skattebefriade i Sverige i enlighet med beslut om statsstödsgodkännande från Europeiska kommissionen. Den 14 december 2022 meddelade kommissionen att den har godkänt Sveriges statsstödsansökan om fortsatt skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel i ytterligare fyra år. Därmed kan dessa drivmedel skattebefrias i Sverige t.o.m. sista december 2026.

Skattebefrielsen åstadkoms genom avdragsrätt för både koldioxidskatt och energiskatt för de beståndsdelar av bränslet som framställts av biomassa (7 kap. 3 a § LSE). En begränsning finns i tillämpningsområdet genom att bränslet till mer än 98 volymprocent måste ha framställts av biomassa. Denna begränsning innebär att bränslet inte uppfyller den definition som finns av begreppet ”reduktionspliktigt drivmedel” i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Ett bränsle som omfattas av skattebefrielse enligt 3 a § omfattas således inte av den reduktionsplikten. Även vissa andra biodrivmedel som framställts av biomassa men som inte utgör bensin eller diesel omfattas av avdragsrätt för både koldioxidskatt och energiskatt (7 kap. 3 b §).

Reduktionsplikten

För att minska utsläppen från transportsektorn infördes den 1 juli 2018 en s.k. reduktionsplikt genom lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Reduktionsplikten innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Reduktionsplikten omfattar den som är skattskyldig enligt lagen om skatt på energi för ett reduktionspliktigt drivmedel (4 § lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel).

När reduktionspliktssystemet infördes slopades rätten till avdrag för energi- och koldioxidskatt på de beståndsdelar av bensin och dieselbränsle som framställts av biomassa. Avdragsrätten slopades för att stöd till biodrivmedel inte kunde kombineras med en leverans- eller inblandningsskyldighet enligt EU:s statsstödsregelverk. För att reduktionspliktssystemet skulle ha förutsättning att vara ett långsiktigt styrmedel ansåg regeringen att bensin och dieselbränsle bör beskattas på ett sätt som inte innebär att statligt stöd i EU-rättslig mening anses ges för de andelar av motorbränslet som framställts av biomassa. Ett bränsle som utgör bensin eller dieselbränsle och som till mer än 98 volymprocent framställts av biomassa, och därför inte omfattas av reduktionspliktssystemet, omfattas dock fortfarande av skattebefrielse, se ovan.

Riksdagen beslutade under 2023 om att sänka reduktionsplikten för bensin och diesel till 6 procent den 1 januari 2024 t.o.m. 2026, och att slopa reduktionsnivåerna för åren 2027–2030. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030 (prop. 2023/24:28, bet. 2023/24:MJU5 rskr. 2023/2462). Regeringen anför att även andra åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva bör övervägas.

SOU 2021:67 Vägen mot fossiloberoende jordbruk

Regeringen tillsatte under februari 2020 en utredning med uppdrag att föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Utredningen lämnade i juli 2021 sitt betänkande Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67). I betänkandet föreslås bl.a. att det införs ett jordbruksavdrag som baseras på företagets intäkter. Jordbruksavdraget ska omfatta företag inom jord-, skogs- och vattenbruk. Utredningen anför att skattekompensationen medför sänkt skatt på jobb och företagande och ska betraktas som en del i en grön skatteväxling. Den andra delen av skatteväxlingen innebär en stegvis utfasning av den återbetalning av energi- och koldioxidskatten på diesel som jord-, skogs- och vattenbruksföretag i dag kan ansöka om. I betänkandet föreslås även andra åtgärder som att en biopremie för rena biodrivmedel införs och att den befintliga klimatpremien utvidgas.

Betänkandet har varit på remiss och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om skatt på drivmedel m.m. i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Regeringens förslag om sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel behandlades i betänkande 2023/24:SkU7, och skatteutskottet tillstyrkte regeringens förslag. Motionsyrkanden om att avslå förslagen samt om ett särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen och om ett permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag avstyrktes. Riksdagen biföll skatteutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2023/24:59).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att riksdagen nyligen har sänkt skatten på bensin och diesel och att utskottet tillstyrkte sänkningarna (bet. 2023/24:SkU7). Utskottet ser därmed inte något skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden om ytterligare sänkning av skatten på drivmedel eller om en reformerad bränsleskatt.

Även när det gäller den s.k. jordbruksdieseln tillstyrkte utskottet nyligen regeringens förslag om en utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel för

förbrukning under 2024 (bet. 2023/24:SkU7). I samma betänkande avstyrkte utskottet motionsförslag om att dagens nedsättning av dieselskatten ska ersättas av ett permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag. Utskottet konstaterar vidare att betänkandet Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67) bereds inom Regeringskansliet. I betänkandet föreslås att ett jordbruksavdrag införs och växlas mot en utfasning av den återbetalning av energi- och koldioxidskatten på diesel som jord-, skogs- och vattenbruksföretag i dag kan ansöka om. Utskottet anser att denna beredning inte ska föregripas. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå något tillkännagivande till regeringen om att införa ett jordbruksavdrag som ersätter dagens nedsättning av dieselskatten.

När det gäller punktskatt på biodrivmedel konstaterar utskottet att kommissionen i slutet av 2022 godkände Sveriges statsstödsansökan om fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel i ytterligare fyra år, vilket välkomnades av regeringen som har jobbat för ett förlängt statsstödsgodkännande som sträcker sig över en längre period. Det kommer enligt regeringen att underlätta Sveriges fortsatta omställning mot mer hållbara transporter och bidrar till att minska beroendet av fossila bränslen. Vidare konstaterar utskottet att rätten till avdrag för energi- och koldioxidskatt på de beståndsdelar av bensin och dieselbränsle som framställts av biomassa slopades när reduktionsplikten infördes. Avdragsrätten slopades för att stöd till biodrivmedel inte kunde kombineras med en leverans- eller inblandningsskyldighet enligt EU:s statsstödsregelverk. Slutligen konstaterar utskottet att det förslag till nytt energiskattedirektiv som kommissionen har presenterat och som nu förhandlas breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och antalet undantag minskar. Strukturen för minimiskattenivåerna ändras genom att de baseras på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda. Finansministern har också i en interpellationsdebatt anfört att principen om beskattning med beaktande av energiprodukternas energiinnehåll har brett stöd från medlemsstaterna.

Mot denna bakgrund ser utskottet inte skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om att sänka skatten på alla biodrivmedel till ett minimum, om att Sverige ska vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse eller om att bedriva påverkan i EU så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Fordonsskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. att avveckla bonus malus-systemet, utreda förändrad beskattning av tunga fordon och fordon i kategorin personbil klass II och om att ändra bestämmelserna om avställning.

Jämför reservation 6 (SD) och 7 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91 föreslås ett tillkännagivande om att slopa kravet på minst 15 dagars avställning för fordon. Motionärerna anför att det är rimligt att fordonsskatt inte ska tas ut för avställda fordon även om avställningen varar mindre än 15 dagar. I kommittémotion 2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga en avveckling av bonus malus-systemet i sin helhet.

I kommittémotion 2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 44 föreslås ett tillkännagivande om att överväga att tillsätta en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon.

I motion 2023/24:118 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda en ny och förenklad beräkningsmodell för fordonsskatt för fordon i kategorin personbil klass II. Motionärerna anför att tillämpningen av den nya skatteberäkningsmodellen enligt WLTP-körcykeln tillsammans med den tidigare införda bonus malus-modellen för fordon av typen personbil klass II (husbilar) har resulterat i oskäligt höga fordonsskatter för just denna typ av fritidsfordon. I motion 2023/24:129 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheten till minskad fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare. I yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att utreda malusskattens kontraproduktiva effekter och dess eventuella avskaffande.

I motion 2023/24:1340 av Magnus Resare och Mats Green (båda M) föreslås ett tillkännagivande om att om möjligt se över den föreslagna skattehöjningen i fråga om husbilar och att regeringen därefter bör överväga att ta fram ett långsiktigt regelverk och en långsiktig beskattningsmodell för husbilar. Motionärerna anför att det under senaste året har uppmärksammats att Skatteverket och Transportstyrelsen tagit fram en ny beräkningsmodell för beskattning av husbilar, och att skatten på en husbil enligt det nya förslaget beräknas öka med upp till 44 000 kronor per år. I motion 2023/24:2252 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga möjligheten att i vägtrafikskattelagen (2006:227) ändra karenstiden från 15 dagar till 4 dagar för återbetalning av fordonsskatten för fordon i yrkestrafik

(bussar, lastbilar och taxi) samt hyrbilsföretag och uthyrningsfordon på bensinstationer.

Bakgrund och gällande rätt

Fordonsskatt

Fordonsskatt tas ut för vissa fordon enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), förkortad VSL, och lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. I Sverige tillämpas för närvarande två system för fordonsskatt, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonets koldioxidutsläpp per kilometer. Äldre lätta fordon beskattas inom det viktbaserade systemet utifrån fordonets vikt. Fordon som är 30 år eller äldre (s.k. veteranfordon) är inte skattepliktiga.

Det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet regleras i vägtrafikskattelagen och omfattar personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006 men uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid, samt personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av 2010 (2 kap. 7 § VSL).

Grundläggande utgångspunkter för den koldioxidbaserade fordonsskatten är att den tas ut med en fiskal del i form av ett grundbelopp och en miljöstyrande del som beror av fordonets koldioxidutsläpp. Därutöver har dieselfordon högre fordonsskatt än bensinfordon, för att kompensera för den lägre energiskatten per energiinnehåll på diesel jämfört med bensin. Dieselfordon får därutöver även ett s.k. miljötillägg, som är avsett att beakta dieselfordonens högre utsläpp av bl.a. kväveoxider och partiklar.

Vissa nyare fordon inom den koldioxidbaserade fordonsskatten omfattas därutöver av det s.k. bonus malus-systemet. Systemet innebär att fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd fordonsskatt under tre år. Vidare gavs fram till den 8 november 2022 bonus vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid, se nedan.

För fordon som beskattas inom det viktbaserade systemet tas fordonsskatt ut med ett grundbelopp utifrån fordonets skattevikt, och i förekommande fall även med ett eller flera tilläggsbelopp för varje helt 100 kilo som fordonets vikt överstiger en viss lägsta vikt. Fordonsskatten är högre för dieseldrivna fordon än för bensindrivna. Det viktbaserade systemet omfattar personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är av fordonsår 2005 eller tidigare, personbilar klass I som inte uppfyller kraven för miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid enligt bilaga 1 till den upphävda lagen (2001:1080) om motorfordonens avgasrening och motorbränslen, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av 2010 (1 och 3 §§ lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt).

Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt (2 kap. 13 § VSL). Om fordonet är skattepliktigt under en del av en kalendermånad tas dock skatt ut för hela månaden. Dygnskatt tas under vissa förutsättningar ut för fordon vars skatt uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår. Om ett fordon med dygnskatt har varit avställt i minst 15 dagar eller om fordonet har övergått till en ny ägare under avställningstiden, tas fordonsskatt ut per dag under den månad då avställningen började eller upphörde. För personbilar klass II (husbilar) finns dock en särskild 4-dagarsregel för avställning, se nedan.

I proposition 2023/24:71 Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet som beslutades den 15 februari 2024 föreslår regeringen bl.a. att vägavgiftsplikten utvidgas fr.o.m. den 26 mars 2027 till att omfatta även tunga godsfordon och vissa fordonskombinationer med en totalvikt under 12 ton (se vidare i avsnitt Vägskatt m.m.). Som en följdändring föreslår regeringen att fordonsskatten för de tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 anpassas till de skattenivåer som gäller för andra lastbilar som omfattas av vägavgiftsplikt. Fordonsskatten för tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja sätts till

- 300 kronor per år för lastbilar utan draganordning
- 300 kronor per år för lastbilar med annan draganordning än för påhängsvagn
- 1 000 kronor per år för lastbilar med anordning för påhängsvagn.

Bonus malus-systemet

Den 1 juli 2018 trädde bonus malus-systemet i kraft (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54). Systemet syftade till att öka andelen miljöanpassade fordon i nybilsförsäljningen, och var utformat på så sätt att köp av miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premierades med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastades med högre skatt. Klimatbonusen i bonus malus-systemet avskaffades dock för klimatbonusbilar som köptes eller beställdes efter den 8 november 2022. Ett statligt marknadsintroduktionsstöd var enligt regeringen inte längre motiverat eftersom bonusbilar utgjorde omkring hälften av nybilsförsäljningen av personbilar och fanns i de flesta prisklasser, och för att kostnaden för att äga och köra en klimatbonusbil även började vara jämförbar med kostnaden för att äga och köra en bensin- eller dieselbil. Malusdelen av systemet, dvs. den förhöjda fordonsskatten för bilar med höga utsläpp av koldioxid, lämnades dock oförändrad för att bidra till en ökad andel miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp.

Malusdelen innebär att det för bensin- och dieseldrivna lätta fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp under de tre första åren från

det att fordonet blir skattepliktigt för första gången (2 kap. 9 a § första stycket VSL).

Fordonsbeskattning av husbil

Det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (Worldwide harmonised Light vehicle Test Procedure, WLTP) är en ny testmetod för att mäta fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Den är utvecklad för att ge värden som bättre stämmer överens med verklig körning. Den gamla testmetoden, kallad den nya europeiska körcykeln (New European Driving Cycle, NEDC), har inte gett värden som är representativa vid verklig körning. Med WLTP får de flesta fordon ett högre uppmätt koldioxidutsläpp än när samma fordon testas med NEDC.

Från och med den 1 september 2019 testas vissa husbilar med den nya testmetoden WLTP. Det innebär att det för dessa husbilar kommer att finnas uppgift om koldioxidutsläpp för den färdigbyggda husbilen i vägtrafikregistret. Finns det en uppgift om koldioxidutsläpp för den färdigbyggda husbilen i vägtrafikregistret ska den ligga till grund för uttaget av fordonsskatt. Om fordonsskatten inte kan bestämmas tillförlitligt med ledning av uppgifter i vägtrafikregistret eller med stöd av en verkställd utredning, ska den beräknas efter skälig grund (4 kap. 10 § VSL). Då tas uppgiften om koldioxidutsläpp fram med hjälp av en beräkningsformel. Den framräknade koldioxiduppgiften används sedan för att beräkna fordonsskatten efter skälig grund. Med den gamla testmetoden, NEDC, saknades många gånger uppgift om koldioxidutsläpp för den färdigbyggda husbilen och de har därför beskattats efter skälig grund.

Den 1 mars 2021 ändrades reglerna för fordonsskatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning (prop. 2020/21:1, bet. 2020/21:FiU1 rskr. 2020/21:63). Som skäl för ändringarna angavs bl.a. att WLTP generellt leder till högre uppmätta utsläppsvärden och att effekten på beskattningen av WLTP på husbilar är betydligt större än vad som kunde antas när bonus malus-systemet infördes. Ändringen innebar att karenstiden vid avställning förkortades från 15 till 4 dagar för husbilar under den tid husbilen omfattas av malus. Detta gör det möjligt för husbilsägare att ställa av sitt fordon under kortare perioder (minst 4 dagar) och samtidigt undvika att bli debiterade fordonsskatt för avställningsperioden. På så sätt kan husbilsägare reducera den effektiva fordonsskatten som man betalar under ett år.

I mars 2024 remitterade Finansdepartementet promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon i vilken det bl.a. föreslås att malus för husbilar tas bort och att ändringen ska träda i kraft den 1 februari 2025 (Fi2024/00720).

Premie för miljölastbilar

Trafikanalys fick 2018 ett uppdrag från regeringen att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp skulle kunna främjas. I

uppdraget ingick att analysera om det finns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon så att utsläppen av växthusgaser kan minska enligt klimatmålet för inrikes transporter. För att ställa om fordonsflottan av tunga fossildrivna fordon föreslog Trafikanalys i Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar (rapport 2019:2) att en ny miljölastbilspremie skulle införas. Trafikanalys anförde att en förändrad drivmedelsbeskattning inte är lämplig vid ett strikt fokus på just lastbilar, att en koldioxiddifferentierad kilometerskatt tills vidare hindras av europeisk lagstiftning och att en förhöjd skatt på lastbilar med sämre klimategenskaper inte bedöms möjlig på marknadsmässig grund.

Regeringen beslutade den 13 augusti 2020 om en miljöpremie som ska främja introduktionen av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner. Beslutet bygger på ett modifierat underlag utifrån Trafikanalys förslag om en miljölastbilspremie.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om fordonsskatt i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Regeringens bedömning om ändrade vägavgifter inom Eurovinjett-samarbetet och om sänkningar av fordonsskatten behandlades i yttrande 2023/24:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2024, och båda utskotten delade regeringens bedömning. Även motionsyrkanden om fordon- och vägskatt behandlades yttrandet. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar inledningsvis att Trafikanalys efter att ha analyserat hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp skulle kunna främjas föreslog att en miljölastbilspremie skulle införas och anförde att en förhöjd skatt på lastbilar med sämre klimategenskaper inte bedömdes vara möjligt på marknadsmässig grund. En miljölastbilspremie infördes också 2020. Utskottet är därmed inte berett att föreslå ett tillkännagivande till regeringen om en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan gälla också för tunga fordon.

Utskottet konstaterar vidare att reglerna för fordonsskatt för husbilar (personbil klass II) vid avställning ändrades 2021 bl.a. för att den nya testmetoden för att mäta fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (WLTP) generellt leder till högre uppmätta utsläppsvärden och att effekten på beskattningen av WLTP på husbilar blev betydligt större än vad som kunde antas när bonus malus-systemet infördes. Genom den förkortade avställningstiden kan husbilsägare reducera den effektiva fordonsskatten som man betalar

under ett år. Utskottet konstaterar också att finansministern i en interpellationsdebatt anför att det inte finns något förslag från regeringen om att höja fordonsskatten för husbilar men att Skatteverket och Transportstyrelsen arbetar med att uppdatera hur bestämmelserna om fordonsskatt efter skälig grund ska tillämpas. Finansministern anförde även att regeringen följer frågan eftersom det är viktigt för regeringen att fordonsbeskattningen inte leder till oönskade effekter för någon typ av fordon, inte heller för husbilar. Utskottet noterar också att Finansdepartementet nyligen har remitterat en promemoria i vilken det föreslås att malus för husbilar tas bort. Utskottet är därmed inte berett att föreslå ett tillkännagivande till regeringen om en utredning av en ny och förenklad beräkningsmodell eller långsiktig beskattningsmodell för fordonsskatt för fordon i kategorin personbil klass II.

När det gäller bonus malus-systemet konstaterar utskottet att regeringen nyligen har ändrat systemet genom att slopa bonusdelen medan malusdelen lämnades oförändrad för att bidra till en ökad andel miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Som ovan nämnts noterar utskottet också att Finansdepartementet nyligen har remitterat en promemoria i vilken det föreslås att malus för husbilar tas bort. Utskottet är därmed inte berett att nu föreslå tillkännagivanden till regeringen om att avveckla bonus malus-systemet i sin helhet eller om att utreda malusskattens effekter.

Slutligen finner utskottet inte skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare, eller om förkortad eller slopad avställningstid för återbetalning av fordonsskatt.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Vägskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. avståndsbaserad vägskatt och om att utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar.

Jämför reservation 8 (SD) och 9 (V).

Motionerna

I partimotion 2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på en avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik.

I kommittémotion 2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 föreslår motionärerna ett tillkännagivande om skatt på avstånd. Motionärerna anför att de säger nej till planerna på att införa någon form av skatt på avstånd, dvs. en skatt som betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. I

kommittémotion 2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att motverka skatt på avstånd.

I kommittémotion 2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägsnittskatt för personbilar. I yrkande 14 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en avståndsbaserad skatt för godstransporter på väg.

I motion 2023/24:1381 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda en ny modell för fordons- och bränslebeskattning. Motionärerna anför bl.a. att den nya modellen bör ta hänsyn till stad och landsbygd, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan och att den med fördel först kan införas inom de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar.

Bakgrund och gällande rätt

Eurovinjettdirektivet

Eurovinjettdirektivet (1999/62/EG) reglerar hur skatter och avgifter för bl.a. användandet av vägar får utformas inom EU. Bestämmelserna gäller endast för motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer som uteslutande är avsedda för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas. Enligt direktivet kan två eller flera medlemsstater samarbeta för att införa ett gemensamt vägavgiftssystem.

I maj 2017 lämnade kommissionen förslag till ett reviderat Eurovinjettdirektiv, och i februari 2022 antogs ändringsdirektivet (direktiv (EU) 2022/362). Ändringarna innebär att vägavgifter för tunga fordon ska differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och att möjligheten att under vissa förutsättningar endast ta ut vägavgift för tunga godsfordon med en högsta tillåten totalvikt på minst 12 ton upphör den 26 mars 2027. Vidare innebär ändringarna av Eurovinjettdirektivet bl.a. att systemet med tidsbaserade vägavgifter (vinjetter), med vissa undantag, kommer att fasas ut för tunga fordon i det transeuropeiska transportnätets stamnät inom åtta år efter det att direktivet trätt i kraft. Medlemsstater som tillämpar ett gemensamt system med vinjetter, såsom Eurovinjettfördraget (se nedan), kommer att ha ytterligare två år på sig att anpassa eller avskaffa systemet. Medlemsstaterna kommer också att ha möjlighet att inrätta ett kombinerat avgiftssystem för tunga fordon, eller för vissa typer av tunga fordon, som kombinerar avstånds- och tidsbaserade element och integrerar de två differentieringssystemen (ett nytt system baserat på koldioxidutsläpp och det befintliga systemet baserat på Euroklasser).

Vidare utvidgas direktivets tillämpningsområde till att omfatta andra tunga fordon än sådana som är avsedda för godstransport och även lätta fordon, inklusive personbilar. Som en grundläggande princip för vägavgifter behåller

dock medlemsstaterna friheten att tillämpa vägtullar och vägavgifter för olika fordonskategorier, såsom tunga fordon, tunga lastbilar, bussar, lätta fordon, lätta kommersiella fordon, minibussar och personbilar.

Eurovinjettsarbetet

Sverige är sedan den 1 januari 1998 tillsammans med ett antal andra EU-länder anslutet till Eurovinjettsarbetet. Det innebär ett gemensamt uttag av tidsbaserade vägavgifter för tunga godstransporter med en totalvikt på minst 12 ton vid användandet av vissa vägar.

Regeringen undertecknade den 29 mars 2023 ett protokoll om ändring i det avtal som reglerar uttaget av vägavgift inom Eurovinjettsarbetet. Protokollet innebär i huvudsak att avgiften differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och att en generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna samtidigt genomförs. För de fordon som blir avgiftspliktiga fr.o.m. den 26 mars 2027 kommer vägavgift att tas ut med en tredjedels lägre belopp. Samtliga samarbetsländer behöver ratificera protokollet för att det ska träda i kraft.

Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon

Vägavgifterna som tas ut inom ramen för Eurovinjettsarbetet har införts i Sverige genom lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, förkortad LVA. För svenska fordon betalas vägavgift för rätten att använda hela det svenska vägnätet. För utländska fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och för hela eller delar av europavägarna (5 § LVA och bilaga 1 till LVA).

Vägavgiften omfattar motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton, om fordonet är avsett uteslutande för godstransporter på väg (5 § LVA). Avgiftsplikt gäller dock inte för fordon som tillhör Försvarsmakten, Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen. Avgiftsplikt gäller inte heller för utrycknings- eller väghållningsfordon. Vidare behöver avgift inte heller betalas för fordon av en årsmodell som är 30 år eller äldre och som inte används i yrkesmässig trafik (6 § LVA).

Vägavgiften bestäms utifrån antalet axlar på fordonet och vilka krav på utsläpp av föroreningar fordonets motor uppfyller (11 § LVA). Ju fler axlar och ju högre utsläpp fordonet har, desto högre blir vägavgiften. Den 1 juli 2019 höjdes vägavgiften, och differentieringen efter vilka krav på utsläpp av föroreningar som ett fordons motor uppfyller utvidgades till att även omfatta nyare avgaskrav (prop. 2018/19:32, bet. 2018/19:SkU9, rskr. 2018/19:152).

I proposition 2023/24:71 Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsarbetet som beslutades den 15 februari 2024 föreslår regeringen bl.a. att riksdagen godkänner det protokoll som nämns ovan om ändring i det avtal som reglerar uttaget av vägavgift inom Eurovinjettsarbetet. Vidare lämnas de förslag på ändringar i svensk lagstiftning som behövs för att genomföra protokollet. Ändringarna innebär i huvudsak följande. Från och med tidigast den 1 januari

2025 differentieras vägavgiften utifrån koldioxidutsläppsklass samtidigt som en generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna genomförs. Den 26 mars 2027 utvidgas vägavgiftsplikten till att omfatta även tunga godsfordon och vissa fordonskombinationer med en totalvikt under 12 ton. Avgift för dessa fordon ska tas ut med en tredjedels lägre belopp. För dieseldrivna tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga 2027 föreslås fordonsskatten sänkas till 300 kronor i anslutning till att avgiftsplikten utvidgas. Om en sådan lastbil har draganordning för påhängsvagn föreslås att skatten i stället sänks till 1 000 kronor (se vidare avsnitt Fordonsskatt m.m.).

Ändringarna föreslås träda i kraft de dagar som regeringen bestämmer.

Utredning om miljöstyrande system

I den sakpolitiska överenskommelse som Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet träffade våren 2019 anfördes att dagens Eurovinjettavgift för godstransporter skulle behållas så länge som möjligt och att ett nytt miljöstyrande system skulle utredas. Utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, som tillsattes våren 2020, överlämnade den 31 mars 2022 sitt betänkande Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13) till regeringen. Utredningen förordar ett avståndsbaserat system som alternativ till det nuvarande tidsbaserade systemet eftersom den anser att ett avståndsbaserat system är det enda alternativ som uppfyller de syften och krav som uppställs i kommittédirektiven. Utredningen föreslår bl.a. att det skattepliktiga vägnätet ska omfatta europavägar, riksvägar och primära länsvägar men att vägar inom det skattepliktiga vägnätet som har en trafikintensitet som understiger 500 tunga fordon per dygn som huvudregel ska undantas från beskattning. Vidare föreslås vissa geografiska differentieringar av skatten och differentieringar utifrån fordonsegenskaper.

Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll

I regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) gör regeringen bedömningen att beskattningen av den tunga godstrafiken på sikt kommer behöva ses över. Regeringen anger att det finns anledning att fortsätta analyserna av ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på väg som beaktar Sveriges olika geografiska förutsättningar och som tillsammans med övriga styrmedel bl.a. ger tydliga incitament för användningen av nollemissionsfordon utan att missgynna tidigare investeringar i tunga fordon. Samtidigt bör ett sådant system, till skillnad från effekter som kan uppstå i dagens system, utformas konkurrensneutralt så att utländska fordon betalar lika mycket som svenska baserat på faktisk körd sträcka. Ett tak för beskattningen ska innebära att följderna inte blir att kostnaden för svenska åkare ökar relativt dagens beskattning. Ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter kan enligt regeringen på sikt bidra till en bättre kontroll och

därmed bättre efterlevnad av beskattning av tunga godsfordon också för lastbilar från andra länder.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om vägskatt m.m. i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Regeringens bedömning om ändrade vägavgifter inom Eurovinjett-samarbetet och om sänkningar av fordonsskatten behandlades i yttrande 2023/24:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2024, och båda utskotten delade regeringens bedömning. Skatteutskottet behandlade även motionsyrkanden om fordons- och vägskatt i samma yttrande. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att ett reviderat Eurovinjettdirektiv antogs av medlemsstaterna i februari 2022 som bl.a. innebär att systemet med tidsbaserade vägavgifter (vinjetter), med vissa undantag, kommer att fasas ut för tunga fordon i det transeuropeiska transportnätets stomnät.

Vidare konstaterar utskottet att regeringen i klimathandlingsplanen gör bedömningen att beskattningen av den tunga godstrafiken på sikt kommer behöva ses över och att det finns anledning att fortsätta analyserna av ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på väg som beaktar Sveriges olika geografiska förutsättningar och som tillsammans med övriga styrmedel bl.a. ger tydliga incitament för användningen av nollemissionsfordon utan att missgynna tidigare investeringar i tunga fordon (skr. 2023/24:59). Utskottet noterar även att betänkandet Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13), där utredningen förordar ett avståndsbaserat system som alternativ till det nuvarande tidsbaserade systemet, för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Slutligen konstaterar utskottet att det nyligen avstyrkt motionsyrkanden om avståndsbaserad vägslitageskatt och om att utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar (yttr. 2023/24:SkU1y).

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet inte någon anledning för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om avståndsbaserad vägskatt, om att utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar eller om att utreda en ny modell för fordons- och bränslebeskattning. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om trängselskattens utformning och tillämpningsområde, om utfasning av trängselskatten och om att ge Sveriges kommuner större rådighet över trängselskatten.

Jämför reservation 10 (SD), 11 (C) och 12 (MP).

Motionerna

I partimotion 2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 44 föreslås ett tillkännagivande om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten.

I kommittémotion 2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga en utfasning av trängselskatterna.

I kommittémotion 2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 39 föreslås ett tillkännagivande om att genomföra en översyn av trängselskatten i syfte att ta fram förslag på hur trängselskatten för miljöbilar kan sänkas, eller helst halveras. I kommittémotion 2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 62 föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar.

I kommittémotion 2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 37 föreslås ett tillkännagivande om att höja och utveckla trängselskatterna.

I motion 2023/24:1743 av Michael Rubbestad (SD) föreslås ett tillkännagivande om att revidera avgiftssystemet för trängselskatt på sådant vis att i de fall flera passager sker inom en fastställd tidsram ska det ses, och avgiftsbeläggas, som endast en passage.

I motion 2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att möjliggöra lägre trängselskatter för utsläppsfria fordon. I motion 2023/24:1109 av Ida Drougge (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga att ändra reglerna för trängselskatten i Ropsten, för att underlätta hämtning, lämning och parkering.

I motion 2023/24:2576 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) föreslås ett tillkännagivande om att införa en justerad Lidingöregel för trängselskatt i Ropsten i syfte att främja tillgängligheten för kollektivtrafik.

Bakgrund och gällande rätt

Lagen (2004:629) om trängselskatt gör det möjligt för staten att ta ut tids- och platsrelaterad skatt på trafik med vissa fordon. Bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i bilagor till lagen. Bilagorna omfattar för närvarande Stockholms och Göteborgs kommuner. I Göteborgs kommun tillämpas bestämmelserna sedan den 1 januari 2013.

Under en försöksperiod den 3 januari–31 juli 2006 togs skatt ut för passager in i och ut ur Stockholm. Efter beslut av riksdagen återinfördes trängselskatten stadigvarande i Stockholm den 1 augusti 2007. I propositionen Införande av trängselskatt i Stockholm (prop. 2006/07:109) angavs att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, och även att bidra till att finansiera investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen.

Under försöksperioden med trängselskatt i Stockholm undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När skatten återinfördes stadigvarande behölls undantaget, men det begränsades till att gälla under en övergångstid t.o.m. den 31 juli 2012. Miljöbilsundantaget omfattade bilar som drevs med el, gas eller etanol. Under hösten 2008 beslutade riksdagen (bet. 2008/09:SkU6) som ett resultat av den s.k. Stockholmsöverenskommelsen att miljöbilsundantaget skulle upphöra den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. För bilar som var undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan var införda i vägtrafikregistret gällde undantaget fram till den 1 augusti 2012.

Sedan den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt. Vidare trädde vissa större ändringar av trängselskatten i Stockholm i kraft den 1 januari 2020. Förändringarna innebar bl.a. att ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen infördes, att skattebeloppen för vissa tidsperioder höjdes, att trängselskatten differentierades på hög- och lågsäsong och att skattebeloppen för högsäsong höjdes. Syftet med förändringarna var att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader (prop. 2017/18:74, bet. 2017/18:SkU13, rskr. 2017/18:200).

Den 1 juli 2022 trädde vissa ändringar av trängselskattelagen i kraft i syfte att genomföra det s.k. EETS-direktivet (direktiv 2019/520/EU om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen). Avsikten är att en väganvändare ska kunna anlita en betalningsförmedlare för betalning av vägtullar i flera, och på sikt alla, elektroniska vägtullsystem i Europa, vilket ska underlätta för väganvändarna. Ändringarna i trängselskattelagen innebär bl.a. att EETS-betalningsförmedlare är skyldiga att betala trängselskatt i vissa fall.

Den 21 mars 2023 överlämnade regeringen en proposition till riksdagen om ändrad placering av betalstation för trängselskatt (prop. 2022/23:80). I propositionen föreslogs att trängselskatt ska tas ut för resor på gator som nyanläggs med anledning av utbyggnaden av Hagastaden i Stockholm. Syftet med förslaget är att upprätthålla trängselskattens funktion. Regeringen konstaterade att trängselskatt bör tas ut för resor på de nya gatorna fr.o.m. den tidpunkt då gatorna öppnar för trafik, och lagändringarna föreslogs träda i kraft den dag som regeringen bestämmer för att det för närvarande inte är möjligt

att med exakthet säga när gatorna öppnar för trafik. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2022/23:SkU19, rskr. 2022/23:202).

Regional beslutanderätt

Sedan den 1 januari 2011 kan riksdagen med stöd av 8 kap. 9 § 2 regeringsformen bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen.

2011 års vägtullsutredning överlämnade den 7 februari 2013 sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Utredningen analyserade bl.a. förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen gjorde bedömningen att övervägande skäl talar emot en delegation av föreskriftsrätten till kommuner i de områden som för närvarande omfattas av trängselskatt, dvs. Stockholm och Göteborg. Det berodde främst på att det redan hade beslutats att stora statliga investeringar delvis skulle finansieras med intäkter från trängselskatten.

Utredningen tog också ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten. Vid en samlad bedömning kom utredningen fram till att intäkterna från trängselskatten även fortsättningsvis ska tillfalla staten. Utredningen ansåg dock att initiativet att införa trängselskatt även framgent ska komma från kommunerna.

Betänkandet skrevs av genom ett regeringsbeslut i mars 2024.

Norra länken

I samband med att försöket med trängselskatt genomfördes i Stockholm 2006 infördes en undantagsregel som fick namnet Lidingöregeln. Regeln innebar att ingen trängselskatt skulle tas ut för fordon som inom 30 minuter passerade två skilda betalstationer varav den ena var någon av stationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen eller Norra Hamnvägen. Regeln infördes för att de boende i Lidingö kommun skulle kunna komma ut på det centrala vägnätet utan att behöva betala trängselskatt. I och med att Lidingöborna den 7 september 2015 fick möjlighet att nå det centrala vägnätet via Norra länken och Roslagsvägen norr om Frescati utan att passera trängselskattezonerna har Lidingöregeln avskaffats. Kör man av eller på Norra länken eller Roslagsvägen i Stockholms innerstad (innanför trängselskattezonerna) får man betala trängselskatt (prop. 2013/14:26).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om trängselskatt i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att riksdagen sedan 2011 kan bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen och att 2011 års vägtullsutredning bl.a. har analyserat förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen har också tagit ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten och till vilket organ delegationen bör ges.

När det gäller utformningen av trängselskatten noterar utskottet att miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades 2009 eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte, dvs. minskad trängsel. Utskottet noterar vidare att nivån på trängselskatten har ändrats senast 2020 då den höjdes och differentierades på låg- och högsäsong. Vidare har utskottet när Norra länken i olika delar färdigställts konstaterat att regeringens förslag har föregåtts av ingående analyser av olika tänkbara scenarier i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm (bet. 2016/17:SkU24).

Utskottet utgår från att regeringen följer hur trafikmönstren i Stockholm utvecklas och överväger om ändringar behöver genomföras. Utskottet konstaterar också att riksdagen nyligen har beslutat om en ändring av placeringen av en betalstation med anledning av utbyggnaden av den nya stadsdelen Hagastaden, i syfte att upprätthålla trängselskattesystemets funktion (prop. 2022/23:80, bet. 2022/23:SkU19, rskr. 2022/23:202).

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet inte skäl för riksdagen att rikta tillkännagivanden till regeringen om trängselskattens utformning eller tillämpningsområde, om utfasning av trängselskatten eller om att ge Sveriges kommuner större rådighet över trängselskatten och avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Flygets beskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en progressiv flygskatt, om att underkasta flygskatten en kritisk granskning och om att avskaffa flygskatten.

Jämför reservation 13 (SD) och 14 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att underkasta flygskatten en kritisk granskning. I kommittémotion 2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga en avskaffad flygskatt.

I kommittémotion 2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en progressiv flygskatt.

I motion 2023/24:70 av Nima Gholam Ali Pour (SD) föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa flygskatten.

I motion 2023/24:606 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att avskaffa flygskatten. I motion 2023/24:2202 av Maria Stockhaus (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga att ta fram en plan för att avveckla flygskatten.

Bakgrund och gällande rätt

Chicagokonventionen från 1944 tillämpas för internationell civil luftfart. Konventionen förbjuder parterna att beskatta flygbränsle som medförs ombord på luftfartyg. Beskattning av flygbränsle för internationell luftfart förbjuds även i en mängd bilaterala luftfartsavtal och enligt Internationella luftfartsorganisationens (International Civil Aviation Organization, ICAO) policy.

ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxidneutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia). Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet inleddes 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från att delta.

EU:s utsläppshandelssystem

En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter, och flyget omfattas av utsläppshandeln sedan 2012.

I december 2022 nådde rådet och Europaparlamentet en preliminär politisk överenskommelse om översyn av reglerna för EU:s utsläppshandelssystem som är tillämpliga på luftfartssektorn, och översynen antogs formellt i april 2023. Ändringarna innebär bl.a. att reglerna för flyg inom utsläppshandelssystemet förändras och att nya krav på utsläppskompensation införs inom ramen för Corsia (se ovan). Ändringarna innebär även att gratis tilldelning av utsläppsrätter till flygoperatörer ska fasas ut under åren 2024–2025 och upphöra helt från 2026.

Beskattning av flygbränsle

Energiskattedirektivet (2003/96/EG) lägger fast ramarna för medlemsstaternas möjligheter att beskatta flygbränsle. Beskattning är i viss mån möjlig för

nationell luftfart samt för kommersiell luftfart mellan medlemsstaterna, om de har ingått ett bilateralt avtal om detta.

Flygbränsle för kommersiellt ändamål är i dag undantaget från svensk energi- och koldioxidbeskattning. Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle som används för privat ändamål (prop. 2007/08:122, bet. 2007/08:SkU28, rskr. 2007/08:164).

Lagen om skatt på flygresor

Den 1 april 2018 infördes en punktskatt på flygresor, och bestämmelserna om skatten finns i lagen (2017:1200) om skatt på flygresor (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54). Skatten har utformats som en skatt på kommersiella flygresor som ska betalas för passagerare som reser från en flygplats i Sverige i ett flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare. Skatt ska inte betalas för barn under två år eller för passagerare som på grund av en teknisk störning, väderförhållanden eller någon annan oförutsedd händelse inte har nått destinationsflygplatsen och som medföljer vid förnyad avgång, flygande personal som är i tjänst under flygningen samt transit- och transferpassagerare. Det flygföretag som utför flygningen är skattskyldigt. Skyldigheten att betala skatt inträder när flygplanet lyfter från en flygplats i Sverige. Skatten tas ut med olika nivåer beroende på om passageraren reser till en slutdestination i ett land som ligger helt inom Europa, helt eller delvis i en annan världsdel än Europa med ett avstånd om högst 6 000 kilometer från Arlanda flygplats eller i en annan världsdel än Europa med ett avstånd längre än 6 000 kilometer från Arlanda. Vidare ska det göras en årlig omräkning av skattesatserna för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår grundad på faktiska förändringar i KPI. Sedan den 1 januari 2024 är skattesatserna 76, 315 eller 504 kronor per passagerare, beroende på vilket land som är flygresans slutdestination.

Riksdagen biföll den 12 december 2018 två reservationer till finansutskottets förslag till riksdagsbeslut vid behandlingen av regeringens förslag i budgetpropositionen (prop. 2018/19:1 Förslag till statens budget för 2019, finansplan och skattefrågor). Riksdagen tillkännagav för regeringen att den skulle återkomma med ett förslag om att avskaffa flygskatten den 1 juli 2019. Regeringen gjorde dock i propositionen Vårändringsbudget för 2019 (prop. 2018/19:99) bedömningen att flygskatten bör behållas.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om flygets beskattning i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Motionsyrkanden om flygets beskattning behandlades även i skatteutskottets yttrande 2023/24:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2024. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen

biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att Sverige under lång tid har haft en ledande internationell roll, både globalt och på EU-nivå, för att det ska bli möjligt att prissätta flygets utsläpp. Vidare noterar utskottet att det i regeringens klimathandlingsplan anges att det är viktigt att det är flygets utsläpp som prissätts och inte flygandet i sig, och att Sverige därför fortsatt bör verka för en effektiv prissättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel (skr. 2023/24:59).

Utskottet har nyligen avstyrkt motionsyrkanden om att införa en progressiv eller fördubblad flygskatt och anfört att det inte är rätt verktyg för att nå Sveriges klimatpolitiska mål (ytr. 2023/24:SkU1y). Vidare har utskottet vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om att avskaffa flygskatten och om kritisk granskning av flygskatten, senast i betänkande 2023/24:SkU14.

Utskottet vidhåller dessa ställningstaganden och finner därmed inte något skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om en progressiv flygskatt, en kritisk granskning av flygskatten eller om att avskaffa flygskatten. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Skatt på kemikalier

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utvärdera, utreda och avskaffa kemikalieskatten.

Jämför reservation 15 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5 föreslås ett tillkännagivande om att se över kemikalieskatten och utreda hur skadliga kemikalier i hemelektronik kan reduceras genom tydligare och mer ändamålsenlig lagstiftning. I kommittémotion 2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 6 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga en avveckling av kemikalieskatten.

I motion 2023/24:69 av Nima Gholam Ali Pour (SD) föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa elektronikskatten.

I motion 2023/24:514 av Lars Püss (M) föreslås ett tillkännagivande om att utvärdera miljönyttan av dagens elektronikskatt. I motion 2023/24:605 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga en översyn och utvärdering av kemikalieskatten.

I motion 2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 13 föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa kemikalieskatten för importerade it-produkter och andra varor. Motionärerna anför att kemikalieskatten på begagnade importerade varor bara gör att cirkulära företag och deras kunder får svårare att motivera återbruk, samt att det ökar utsläppen och materialutnyttjandet.

I motion 2023/24:2434 av Larry Söder (KD) föreslås ett tillkännagivande om att effektutvärdera den skadliga kemikalieskatten.

Bakgrund och gällande rätt

Lagen om skatt på kemikalier

Lagen (2016:1067) om skatt på kemikalier i viss elektronik, nedan kallad kemikalieskattelagen, trädde i kraft den 1 april 2017. Syftet med skatten är att minska tillförseln av farliga ämnen till människors hemmiljö och på så vis skydda människors hälsa. I budgetpropositionen för 2017 uttalade regeringen att en av prioriteringarna i miljöpolitiken är att minska förekomsten, spridningen och exponeringen av farliga ämnen gentemot människor och miljö, med särskilt fokus på barn och unga. Regeringen uttalade vidare att kemiska ämnen i varor i dag är betydligt sämre reglerade än ämnena i sig eller deras användning i kemiska produkter. Allmänna övergripande regelverk som produktsäkerhetslagen (2004:451) går i första hand att tillämpa på akuta hälsorisker men inte på effekter som orsakas av exponering för ett stort antal varor under en längre tidsperiod. Dagens förbud och begränsningar kommer inte åt många av de risker som är förenade med farliga kemikalier i konsumentvaror, och regeringen ansåg därför att det fanns ett kvarvarande behov av ytterligare styrning. Särskilt saknas styrmedel som kan styra bort hela grupper av farliga ämnen med liknande kemisk struktur från marknaden utan att varje enskilt ämne behöver utredas i detalj.

I budgetpropositionen för 2017 gjorde regeringen bedömningen att skatten och dess utformning bör ses över och uppdateras med jämna mellanrum. Regeringen anförde att den föreslagna lagen är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst och att kemikalieområdet är ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Nya mätmetoder utvecklas och kunskapsområdet om hur olika kemikalier påverkar vår kropp och hälsa går framåt. Samtidigt utvecklas ständigt nya kemikalier som börjar användas i olika konsumentprodukter.

Skatten är utformad så att samtliga varor inom vissa varukategorier är skattepliktiga. Varukategorierna definieras utifrån KN-nummer och omfattar elektronik som vanligen förekommer i människors hemmiljö, exempelvis datorer, telefoner, vitvaror och tv-apparater. Skattens storlek beräknas utifrån varans vikt, men med ett maxbelopp per vara. Under 2024 ska skatt betalas med 12,02 kronor per kilo av den skattepliktiga varans nettovikt för vitvaror och med 174,90 kronor per kilo för övrig elektronik. Skatt ska inte betalas med högre belopp än 534,53 kronor per skattepliktig vara.

Den skattskyldige får göra avdrag för skatten under vissa förutsättningar, och det finns ett antal undantag från skattskyldigheten och bestämmelser om återbetalning av skatt i vissa fall, se nedan.

Utvärdering och ändring av kemikalieskatten

Våren 2018 föreslog skatteutskottet att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en utvärdering av kemikalieskatten. Riksdagen biföll utskottets förslag (bet. 2017/18:SkU10, rskr. 2017/18:199).

Regeringen gav den 28 november 2019 Skatteverket och Kemikalieinspektionen i uppdrag att utvärdera kemikalieskattens effekter. Första delen av uppdraget redovisades den 1 oktober 2020. Utvärderingen visar att varken företagens vinster eller sysselsättning har påverkats av skatten. Det indikerar att kostnaden för skatten har lagts på konsumenterna i form av högre pris på elektronikvarorna som de köper. Enligt rapporten bedöms skatten inte vara kostnadseffektivt utformad, bl.a. eftersom det är varans vikt och inte de kemiska ämnena som beskattas. Vidare upplever många företag den administrativa bördan runt kemikalieskatten som betungande. Dels hanteras administrativa rutiner för skatten i manuella processer, dels är det tidskrävande och kostsamt att få fram information om varans kemiska innehåll. Den 17 maj 2021 redovisades den andra och sista delen av utvärderingen. I denna fanns myndigheternas förslag till ändringar av skatten.

Den 31 december 2022 och den 1 juli 2023 trädde vissa ändringar av kemikalieskatten i kraft som bl.a. innebär ett enklare avdragssystem där rätten till avdrag från kemikalieskatten enbart påverkas av om varan innehåller brom, klor eller fosfor och att avdragsrätten inte påverkas av om ett ämne är additivt eller reaktivt tillsatt (prop. 2022/23:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.13, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51). De nya avdragsreglerna innebär att avdrag ska medges med 50 procent för varor som inte innehåller brom eller klor. För varor som därutöver inte innehåller fosfor medges i stället avdrag med 95 procent. I samband med dessa ändringar justerades skattebeloppen per kilogram och maxbeloppen nedåt för att behålla den generella skattenivån. Vidare innebär förändringarna tydligare och enklare regler för begagnade varor samt ett generellt undantag från beskattning för varor som är tillverkade före den 1 juli 2017. Regeringen ansåg dock att införsel och import av begagnade varor generellt inte bör undantas från skatt, bl.a. för att ett sådant undantag skulle innebära försämrade konkurrensvillkor för aktörer som vill återbruka elektronik som redan beskattas i Sverige. Slutligen ändrades reglerna för viss import och otillåten införsel.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om skatt på kemikalier i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Skatteverket och Kemikalieinspektionen har utvärderat kemikalieskattens effekter under 2020 och 2021. Vidare konstaterar utskottet att riksdagen har beslutat om ändringar av kemikalieskatten som nyligen trätt i kraft. Ändringarna innebär bl.a. ett enklare avdragssystem och tydligare och enklare regler för begagnade varor. Utskottet välkomnade och tillstyrkte förslaget (yttr. 2022/23:SkU1y). Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att nu föreslå tillkännagivanden till regeringen om att utvärdera eller utreda kemikalieskatten eller om att helt eller delvis avskaffa kemikalieskatten. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Skatt på alkohol och tobak m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda möjligheten att förändra beskattningen av små bryggerier och om att se över möjligheten till ändrad beskattning av tobakssnus och tobaksfritt snus.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12 föreslås ett tillkännagivande om att utreda konsekvenserna av en differentierad alkoholskatt för småskalig alkoholproduktion.

I motion 2023/24:1853 av Isak From och Heléne Björklund (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att det bör utredas hur småskalig ölproduktion kan gynnas utan att de samlade skatteintäkterna från alkoholskatten minskar. I motion 2023/24:1862 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten till en differentierad ölskatt utan att de samlade skatteintäkterna från alkoholskatten minskar. Motionärerna anför att genom att göra detta kan vi skapa bättre förutsättningar för småbryggerier över hela landet och säkerställa att hela Sverige kan växa.

I motion 2023/24:167 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda att frysa skatten på snus och om att ta bort indexuppräknings av nuvarande skattesats.

I motion 2023/24:645 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen om möjligt bör överväga att se över skatten på öl för de små bryggerierna. I motion 2023/24:997 av Camilla Brunsberg (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att införa differentierad alkoholskatt. Motionären anför att en sänkning av alkoholskatten för små producenter av alkohol skulle bidra till fler arbetstillfällen och fler företag på landsbygden.

I motion 2023/24:1136 av Oliver Rosengren (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten till en mer rättvis beskattning av snus. Motionären anför att skatten på tobakssnus bör fortsätta sänkas och att skatten på tobaksfritt snus helt bör avskaffas.

I motion 2023/24:1632 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C) föreslås ett tillkännagivande om att utreda en sänkning av skatten för små producenter av öl i enlighet med EU:s regelverk. I motion 2023/24:1778 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheterna till förändrad beskattning av mikrobryggerier.

Bakgrund och gällande rätt

Direktiv om beskattning av alkohol och tobak

Generella bestämmelser om förfarandet vid hantering och flyttning av punkt-skattepliktiga varor fanns tidigare i rådets direktiv 2008/118/EG av den 16 december 2008 om allmänna regler för punktskatt och om upphävande av direktiv 92/12/EEG. Den 19 december 2019 antog rådet det nya direktivet, rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler om punktskatt (nya punktskattedirektivet). De övergripande bestämmelserna om förfarandet vid beskattning av de EU-harmoniserade tobaks- och alkohol-varorna (samt energiprodukterna) är överförda i stort sett oförändrade från det gamla punktskattedirektivet till det nya punktskattedirektivet. Vidare har vissa ändringar gjorts när det gäller hanteringen av s.k. beskattade varor och förhållandet mellan punktskatteförfarande och tullförfarande. Därutöver har vissa mindre ändringar gjorts.

Utöver punktskattedirektivet regleras beskattning av alkoholvaror och tobaksvaror även av andra direktiv som innehåller särskilda regler för respektive varugrupp. När det gäller alkoholvaror finns det bestämmelser om vilka varor som ska beskattas och strukturen för denna beskattning i rådets direktiv 92/83/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker. Vissa minimisatser för alkohol-varor finns i rådets direktiv 92/84/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker.

Minimiskattesatsen på öl är 1,87 euro per hektoliter öl och volymprocent alkohol. För att en dryck ska betraktas som öl ska alkoholhalten överstiga 0,5 volymprocent. Medlemsstaterna får tillämpa reducerade skattesatser för öl som har en alkoholhalt om högst 3,5 volymprocent. Medlemsstaterna får också tillämpa nedsatt skattesats för öl som är bryggt av små oberoende bryggerier med en begränsad produktion.

Cigaretter, cigarrer, cigariller och rökta bak omfattas av bestämmelserna i rådets direktiv 2011/64/EU av den 21 juni 2011 om strukturen och skattesatserna för punktskatten på tobaksvaror (det s.k. tobaksskattedirektivet). Genom direktivet är beskattningen av cigaretter, cigarrer, cigariller och

röktobak harmoniserad inom EU. Direktivet reglerar skattestrukturer, minimiskattesatser och definitioner av de skattepliktiga tobaksvarorna. Detta direktiv omfattar dock inte snus och tuggtobak, vilka inte heller omfattas av de förfaranderegler som följer av punktskattedirektivet.

Skatt på alkohol

Det nya punktskattedirektivet genomfördes i Sverige bl.a. genom införandet av en ny lag, lagen (2022:156) om alkoholskatt, som trädde i kraft i sin helhet den 13 februari 2023. Genom denna lag och förordningen (2022:183) om alkoholskatt genomförs även de direktiv om alkoholskatt som nämns ovan.

Lagen om alkoholskatt omfattar skatt på öl, vin, andra jästa drycker, mellanklassprodukter och etylalkohol som tillverkas här i landet, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importeras från ett tredjeland. I enlighet med alkoholskattedirektiven är skatten uppbyggd på delvis olika sätt för olika typer av alkoholdrycker. För öl och etylalkohol är skatten direkt kopplad till alkoholinnehållet. Övriga drycker är indelade i intervall utifrån alkoholinnehåll. Intervall med högre alkoholinnehåll har högre skatt än intervall med lägre alkoholinnehåll, men inom varje intervall är skatten lika.

Den 1 januari 2023 höjdes skatten på öl, vin, andra jästa drycker än vin eller öl samt mellanklassprodukter med ca 5 procent och den 1 januari 2024 höjdes skatten med ytterligare ca 8 procent. Vidare höjdes skatten på etylalkohol (sprit) den 1 januari 2023 med ca 1 procent och den 1 januari 2024 med ytterligare ca 1 procent (prop. 2021/22:245, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

Skatt på tobak och nikotinhaltiga produkter

Det nya punktskattedirektivet genomfördes i Sverige bl.a. genom införandet av en ny lag om tobaksskatt som trädde i kraft i sin helhet den 13 februari 2023, lagen (2022:155) om tobaksskatt, förkortad LTS. Genom denna lag och förordningen (2022:182) om tobaksskatt genomförs även tobaksskattedirektivet.

Lagen om tobaksskatt omfattar skatt på tobaksvaror. I enlighet med tobaksskattedirektivet är skatten uppbyggd på delvis olika sätt för skilda slag av tobaksvaror. För cigaretter består skatten dels av en i lagen fastslagen skatt per cigarett, dels av en procentsats av detaljhandelspriset. För cigarrer och cigariller består skatten av ett belopp per styck och för röktobak består skatten av ett belopp per kilo.

Utöver de tobaksvaror för vilka skatten är harmoniserad har Sverige även nationella skatter på snus, tuggtobak och övrig tobak enligt lagen om tobaksskatt samt på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter enligt lagen (2018:696) om skatt på vissa nikotinhaltiga produkter. Skatten för snus, tuggtobak, övrig tobak och andra nikotinhaltiga produkter tas ut med ett belopp per kilo av varan. Skatt för e-vätskor tas ut med ett belopp per liter vätska.

Skatten för cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak, snus, tuggtobak och övrig tobak räknas enligt 2 kap. 11 § LTS om varje år utifrån förändringen i KPI, s.k. indexering. Syftet är att realvärdesäkra skattesatserna. De skattebelopp som anges i lagen multipliceras med det jämförelsetal, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2022. När det gäller skatt på cigaretter ska omräkningen endast avse styckeskatten. Beloppen avrundas till hela kronor och ören. De omräknade beloppen anges varje år i en förordning.

Den 1 januari 2023 höjdes skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak, snus, tuggtobak och övrig tobak med ca 3 procent utöver omräkningen med hänsyn till förändringen i KPI och höjdes ytterligare ca 1 procent utöver omräkningen den 1 januari 2024. Vidare höjdes skatten på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter med ca 1 procent den 1 januari 2024 (prop. 2021/22:245, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

I budgetpropositionen för 2024 gjorde regeringen bedömningen att skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak och övrig tobak bör höjas med ca 9 procent och att skatten på tobakssnus bör sänkas med ca 20 procent. Vidare gjorde regeringen bedömningen att skatten på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter årligen bör räknas om utifrån förändringar i konsumentprisindex. De kommande förslagen bör enligt regeringen träda i kraft den 1 november 2024 och regeringen avser att återkomma till riksdagen med ett förslag (prop. 2023/24:1, bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Tidigare riksdagsbehandling

Regeringens förslag att höja skatten på alkohol och tobak den 1 januari 2023 och den 1 januari 2024 behandlades i yttrande 2022/23:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2023, och båda utskotten tillstyrkte regeringens förslag. Även motionsyrkanden om att avslå förslaget och om en utredning av differentierad alkoholskatt behandlades i yttrandet och motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

Motionsyrkanden om skatt på alkohol och tobak m.m. behandlades även i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Regeringens bedömning att skatten på tobak och nikotin bör justeras behandlades i yttrande 2023/24:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2024, och båda utskotten delade regeringens bedömning. Motionsyrkanden om att avslå regeringens bedömning om sänkt skatt på tobakssnus avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att skatten på tobakssnus i dag är klart lägre än skatten på cigaretter och röktobak eftersom cigaretter och röktobak bedöms utgöra en större hälsofara. I budgetpropositionen för 2024 gjorde regeringen bedömningen att denna skillnad bör återspeglas ytterligare i skattesatserna. Regeringen bedömde även att det finns skäl att skatten på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter (t.ex. tobaksfritt snus) årligen ska räknas om utifrån förändringar i KPI. Utskottet delade regeringens bedömning att skatten på tobakssnus bör sänkas med ca 20 procent och att skatten på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter årligen bör räknas om utifrån förändringar i KPI (yttr. 2023/24:SkU1y). Utskottet har inte ändrat inställning i frågan och finner därmed inte skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om ändrad beskattning av tobakssnus och tobaksfritt snus.

Beskattningen av alkohol innebär en avvägning mellan behovet av att minimera alkoholens skadeverkningar och risken för att höga skattesatser leder till ökad smuggling, illegal handel och annan brottslighet. Enligt de bestämmelser som gäller inom EU ges vissa möjligheter för medlemsstaterna att tillämpa differentierade alkoholskatter, t.ex. nedsatta skattesatser för öl bryggt av små oberoende bryggerier. Riksdagen beslutade under 2022 att skatten på alkohol skulle höjas den 1 januari 2023 respektive den 1 januari 2024, efter att utskottet tillstyrkt förslaget (yttr. 2022/23:SkU1y). I samma yttrande avstyrkte utskottet motionsyrkanden om att regeringen bör utreda eller utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för små bryggerier. Utskottet avstyrkte även under 2023 motioner med motsvarande förslag (bet. 2022/23:SkU14). Utskottet vidhåller även dessa ställningstaganden och finner därmed inte någon anledning för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om ändrad beskattning av alkohol.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Övriga punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en förändrad avfallsskatt, om en ny skatt på bekämpningsmedel, om en översyn av skatten på bekämpningsmedel, om att se över möjligheten att införa en sockerskatt och om en differentiering av spelskatten.

Jämför reservation 17 (SD) och 18 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:373 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 10 föreslås ett tillkännagivande om att utreda en förändrad avfallsskatt. I kommittémotion 2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 föreslås ett tillkännagivande om att se över punktskatten på bekämpningsmedel.

I kommittémotion 2023/24:991 av Andrea Andersson Tay m.fl. (V) yrkande 24 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker.

I motion 2023/24:1899 av Mats Wiking och Magnus Manhammar (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att införa en producentavgift på sockersötad dryck.

I motion 2023/24:2315 av Alexandra Anstrell (M) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör se över möjligheten att differentiera spelskatten på kommersiell vadhållning från spelskatten på kommersiellt onlinespel, och om möjligt tillämpa en lägre skattesats på kommersiell vadhållning.

Bakgrund och gällande rätt

Skatt på avfall

Avfallsskatten är ett av flera styrmedel på avfallsområdet som syftar till att styra avfall från deponering mot andra sätt att hantera avfall i enlighet med den s.k. avfallshierarkin. Avfallshierarkin har slagits fast i EU:s avfallsdirektiv (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november om avfall och om upphävande av vissa direktiv) och har införts i miljöbalken.

Enligt avfallsdirektivet ska alla medlemsstater ha nationella avfallsplaner och avfallsförebyggande program. I Sverige är Naturvårdsverket ansvarigt för att ta fram dessa dokument. Livsmedel, textil, plast, elektronik, bygg- och rivningsavfall är materialströmmar som har identifierats som prioriterade i Sveriges nationella avfallsplan och avfallsförebyggande program. Områdena har valts ut för att de antingen genererar stora mängder avfall eller har en stor negativ miljö- och hälsopåverkan beräknat från produktion till att avfallet

behandlas. Strömmarna finns även i den nationella strategin för cirkulär ekonomi liksom i EU-kommissionens handlingsplan för cirkulär ekonomi.

Lagen (1999:673) om skatt på avfall, förkortad LSA, infördes den 1 januari 2000. Skatt ska betalas för avfall som förs in till en avfallsanläggning där farligt avfall eller annat avfall till en mängd av mer än 50 ton per år slutligt förvaras (deponeras) eller förvaras under längre tid än tre år. Avfallsskatt ska också betalas för avfall som uppkommer inom en anläggning där det huvudsakligen bedrivs annan verksamhet än avfallshantering, om farligt avfall eller annat avfall till en mängd av mer än 50 ton per år deponeras inom anläggningen eller förvaras där under längre tid än tre år (1 § LSA). Skattskyldig är den som bedriver verksamhet på anläggningen (7 § LSA).

I lagen om skatt på avfall finns undantag från avfallsskatten bl.a. för avfall som är avsett att inom en anläggning komposteras, rötas, förbrännas eller användas för tillverkning av fast lagringsbart bränsle (6 § LSA). Avdrag på skatten får bl.a. göras för avfall som har förts ut från anläggningen (10 § LSA).

Sedan den 1 januari 2018 görs en årlig omräkning av skattesatserna i lagen om skatt på avfall motsvarande den allmänna prisutvecklingen med ett tillägg av 2 procentenheter för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår. Om räkningen av skattesatserna ska grunda sig på förändringen i KPI från juni månad året närmast före det år beräkningen avser och juni 2017. Den årliga omräkningen av skattesatserna skulle tidigare även beakta utvecklingen av BNP genom ett tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. I budgetpropositionen för 2024 föreslog dock regeringen att den s.k. BNP-indexeringen skulle slopas för avfallsskatten och att skattesatsen för 2024 skulle vara 725 kronor per ton avfall. Riksdagen biföll förslaget och skattesatsen höjs därmed 2024 utöver vad en realvärdesäkring innebär för att skattens miljöstyrande effekt ska stärkas. Vidare föreslog regeringen att för 2025 och efterföljande kalenderår ska skattebeloppet åter bestämmas genom omräkning utifrån KPI men med utgångspunkt i den gällande skattesatsen och förändringar i KPI mellan juni 2023 och juni året före det år som omräkningen avser. Skatteutskottet och finansutskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (prop. 2023/24:1, bet. 2023/24:FiU:1, rskr. 2023/24:47).

Utredning om undantag från avfallsskatt och avfallsförbränningskatt

Regeringen beslutade den 4 februari 2021 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om det är lämpligt att införa ytterligare undantag från avfallsskatten och den numera slopade avfallsförbränningskatten (dir. 2021:5). Utredaren skulle bl.a. ta ställning till om det finns behov av att genomföra ändringar i avfallsskattelagen för att främja giftfria kretslopp och återvinning av material och resurser genom ett undantag för visst sekundäravfall. Uppdraget redovisades den 8 mars 2022 i betänkandet Avfallsbeskattning – En fråga om undantag? (SOU 2022:9). När det gäller avfallsskatten gör utredningen bl.a. bedömningen att det inte ytterligare skulle främja

giftfria kretslopp och återvinning av material och resurser att införa ett generellt undantag för sekundäravfall i avfallsskatten. Detta beror främst på att skatten ger materialåtervinnarna incitament att minska mängden sekundäravfall, vilket enligt utredningen ligger i linje med såväl avfallshierarkin som avfallsskatten. När det gäller frågan om det är motiverat att införa ytterligare undantag för enskilda fraktioner konstaterar utredningen i stället att det finns starka skäl för att överväga en generell översyn eller utvärdering av avfallsskatten. Utredningen lämnar dock ett förslag om att införa ett avdrag från avfallsskatten för presskakor från rening av sand från vattenverk, eftersom ett sådant avdrag kan leda till återanvändning av sand, vilket skulle kunna komma att minska uttaget av jungfruliga resurser.

Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Skatt på bekämpningsmedel

Enligt lagen (1984:410) om skatt på bekämpningsmedel ska skatt betalas med 34 kronor för varje helt kilo verksam beståndsdel i bekämpningsmedlet. Syftet med skatten på bekämpningsmedel är att av hälso- och miljöskäl minska användningen av sådana medel. Skatten betalas när bekämpningsmedel omsätts eller tas i anspråk inom landet. Med bekämpningsmedel avses ämnen eller beredningar som är avsedda att användas till skydd mot egendomsskador eller olägenheter för människors hälsa, förorsakad av växter, djur, bakterier eller virus. Skattskyldig är den som inom landet yrkesmässigt tillverkar bekämpningsmedel eller från ett annat land för in eller tar emot bekämpningsmedel för yrkesmässig återförsäljning eller för egen yrkesmässig användning inom landet. När skatten på bekämpningsmedel infördes 1984 var skattesatsen 4 kronor. Den nuvarande nivån på 34 kronor infördes den 1 augusti 2015.

Regeringen tillsatte i juni 2016 utredningen Skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten (dir. 2016:53). Utredaren fick i uppdrag att analysera behovet av beskattning för att minska spridningen av kadmium och andra hälso- och miljöfarliga ämnen och tungmetaller i miljön. Utredaren fick vidare i uppdrag att analysera om skatten på bekämpningsmedel behöver ändras med hänsyn till de förändringar som skett inom EU-rätten och med hänsyn till utvecklingen av bekämpningsmedel sedan skatten infördes. Utredningen överlämnade den 14 december 2017 sitt betänkande Skatt på kadmium i vissa produkter och kemiska växtskyddsmedel (SOU 2017:102) till regeringen. Utredningen föreslog två nya skattelagar: lag om skatt på kadmium i vissa produkter och lag om skatt på kemiska växtskyddsmedel. Utredningen föreslog också att den nuvarande lagen om skatt på bekämpningsmedel skulle tas bort. Betänkandet skrevs dock av genom ett regeringsbeslut i mars 2024.

Skatt på socker

Regeringen gav den 12 november 2020 Livsmedelsverket i uppdrag att undersöka och skapa förutsättningar för en överenskommelse i livsmedelsbranschen om att sänka salt- och sockerhalten i livsmedel samt att ta fram kunskapsunderlag om hur intaget av energitäta och näringsfattiga livsmedel kan minska. Livsmedelsverket lämnade delrapporter 2021, 2022 och 2023 och slutredovisade uppdraget i februari 2024.

I Livsmedelsverkets tredje delrapport från februari 2023 angavs att en litteraturstudie om en bred uppsättning av styrmedelseffekter för att främja en hälsosam livsmedelskonsumtion hade publicerats som en första del i arbetet med att ta fram ett kunskapsunderlag om hur intaget av energitäta näringsfattiga livsmedel kan minska. I rapporten konstaterades det att det finns forskning som visar att punktskatter på drycker med tillsatt socker, skatt på ohälsosam mat, sänkt mervärdesskatt på hälsosamma livsmedel, skolfruktsstöd och s.k. nudging kan ha effekt på inköp och vad som äts och dricks.

Livsmedelsverket konstaterade att 85 av Världshälsoorganisationens (WHO) 194 medlemsstater har infört punktskatter på drycker med tillsatt socker, att det därmed finns mycket forskning på effekten och att den samlade bilden är att skatt bidrar till att minska konsumtionen av drycker med tillsatt socker.

I Livsmedelsverkets slutredovisning från februari 2024 anges som slutsats bl.a. att verket bedömer att det finns goda förutsättningar för frivilliga överenskommelser om salt- och sockersänkning inom livsmedelsbranschen och att den samlade forskningen är tydlig med att det krävs många olika åtgärder för att minska förekomsten av den livsstilsrelaterade ohälsan. Regeringen föreslås ge Livsmedelsverket i uppdrag att löpande följa upp arbetet med frivilliga branschöverenskommelser. I rapporten hänvisas även till Livsmedelsverkets och Folkhälsomyndighetens gemensamma regeringsuppdrag där det presenteras förslag på nationella mål för en livsmedelskonsumtion som är hållbar för hälsan och miljön, vilka föreslås antas av regeringen, och som innehåller en beskrivning av hur olika aktörer kan bidra inom ett antal insatsområden (Folkhälsomyndigheten och Livsmedelsverket, 2024).

Skatt på spel

Spelmarknaden i Sverige omreglerades den 1 januari 2019. Då infördes en ny spelreglering bl.a. genom införandet av spellagen (2018:1138). I samband med omregleringen av spelmarknaden infördes lagen (2018:1139) om skatt på spel (LSS).

Spelskatt betalas till staten för sådant licenspliktigt spel som tillhandahålls av en licenshavare enligt spellagen (1 § LSS). Av 2 § LSS framgår dock att spel enligt 6 kap. i spellagen undantas från spelskatt. Det innebär att spelskatt inte tas ut på licenspliktiga spel som är förbehållna allmännyttiga ändamål. Spel som anordnas med licens enligt andra kapitel i spellagen, dvs. på den

konkurrensutsatta spelmarknaden och de delar av marknaden där staten har behållit sin monopolställning, beskattas således oavsett vem som är licenshavare för spelet. Det gäller bl.a. kasinospel, onlinebingo, penningautomater och värdeautomater. Spelskatt ska betalas med 18 procent av behållningen för en beskattningsperiod (9 § LSS).

I proposition 2023/24:74 Höjd spelskatt, som överlämnades till riksdagen den 27 februari 2024, föreslår regeringen att skatten på spel höjs från 18 till 22 procent av behållningen för varje beskattningsperiod. Lagändringen bör enligt regeringen träda i kraft den 1 juli 2024.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om skatt på avfall, bekämpningsmedel och socker i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

I skatteutskottets yttrande 2023/24:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2024 behandlades ett förslag till justerad skatt på avfall, en bedömning om höjd spelskatt samt motionsyrkanden om en översyn av enhetligheten i skatten på spel och om att införa en ny skatt på bekämpningsmedel. Förslaget tillstyrktes av båda utskotten och utskotten delade regeringens bedömning. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att regeringen har låtit utreda avfallsskatten och att betänkandet för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa denna beredning.

När det gäller skatten på spel anförde utskottet nyligen att det delar regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2024 att skatten bör höjas, och utskottet avstyrkte ett motionsyrkande om en översyn av enhetligheten i skatten på spel (yttr. 2023/24:SkU1y). Utskottet finner inte skäl att ändra sitt ställningstagande.

När det gäller skatt på socker har utskottet vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om en punktskatt på socker, senast i betänkande 2022/23:SkU14. Vidare konstaterar utskottet att regeringen gav Livsmedelsverket i uppdrag att undersöka och skapa förutsättningar för en överenskommelse i livsmedelsbranschen om att sänka salt- och sockerhalten i livsmedel, samt att ta fram kunskapsunderlag om hur intaget av energitäta och näringsfattiga livsmedel kan minska, och att slutrapporten nyligen har lämnats. Utskottet anser att beredningen av denna rapport inte ska föregripas.

Slutligen finner utskottet inte något skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om att se över skatten på bekämpningsmedel eller om att återkomma med förslag på en ny skatt på bekämpningsmedel.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Tullverkets befogenheter och verksamhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. utökning av Tullverkets befogenheter i kontrollverksamheten och i den brottsbekämpande verksamheten samt om förstärkning av Tullverket både vad gäller personal och utrustning.

Jämför reservation 19 (SD), 20 (C) och 21 (MP).

Motionerna

I partimotion 2023/24:2669 av Märta Stenevi m.fl. (MP) yrkande 47 föreslås ett tillkännagivande om att utöka Tullverkets befogenheter i kontrollverksamhet och brottsbekämpning med respekt för den personliga integriteten och enskildas fri- och rättigheter. I yrkande 48 föreslås ett tillkännagivande om att införa en regel om att behov och proportionalitet ska prägla alla ingripanden som tulltjänstemän genomför. Slutligen föreslår motionärerna i yrkande 49 ett tillkännagivande om att säkerställa att alla ingripanden motiveras och dokumenteras utförligt.

I kommittémotion 2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för att tillgodose behovet av personalförstärkning. Motionärerna anför att tullen ofta är underbemannad och att betydligt fler beslag och kontroller skulle kunna göras om Tullverket får mer resurser över tid för att kunna utbilda och anställa fler tulltjänstemän. I yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för att utöka tullpersonalens befogenheter. Slutligen föreslås i yrkande 5 ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för att tillgodose behovet av investeringar i tullutrustning. I kommittémotion 2023/24:1655 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 12 föreslås ett tillkännagivande om att se över regelverket för importrestriktioner och tullfria varor för att förhindra brottslighet.

I kommittémotion 2023/24:2484 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om behovet av att stärka Tullverket. Motionärerna anför bl.a. att riksdagen behöver säkerställa att Tullverket har en lagstiftning som är ändamålsenlig för verksamheten och att verket behöver förstärkas både vad gäller personal och utrustning.

I kommittémotion 2023/24:933 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att ge Tullverket ökade befogenheter i fråga om Citesarter vid Sveriges inre gräns.

I motion 2023/24:1653 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 3 föreslås ett tillkännagivande om att flytta Tullverket till Skåne.

Bakgrund och gällande rätt

Tullverkets uppdrag och verksamhet

Tullverket har ett brett uppdrag som inkluderar att fastställa och ta ut tullar, skatter och avgifter samt övervaka att bestämmelser om in- och utförsel av varor följs. Därutöver ska myndigheten bl.a. förebygga och motverka brottslighet i samband med in- och utförsel av varor. Det här uppdraget kräver att myndigheten bedriver en omfattande kontrollverksamhet.

Skatteutskottet hanterar frågor om Tullverkets verksamhet som uppbördsmyndighet dvs. kontroll av införsel till Sverige av punktskattepliktiga varor och indrivning av tullavgift, mervärdesskatt och eventuella andra skatter och avgifter som kan komma i fråga.

Av förordningen (2016:1332) med instruktion för Tullverket framgår de uppgifter som verket har fått av regeringen. Det framgår bl.a. att Tullverket ska fastställa och ta ut tullar, skatter och avgifter så att en riktig uppbörd kan säkerställas, övervaka och kontrollera trafiken till och från Sverige så att bestämmelser om in- och utförsel av varor följs, förebygga och motverka brottslighet i samband med in- och utförsel av varor, bedriva viss utrednings- och åklagarverksamhet i fråga om brott mot bestämmelser om in- och utförsel av varor och bedriva viss verksamhet i fråga om rattfylleribrott. Tullverket ska också tillhandahålla information och god service så att allmänhet och företag har goda förutsättningar för att kunna fatta långsiktiga och hållbara beslut. Tullverket ska bidra till ett välfungerande samhälle och utföra sina uppgifter på ett sätt som är rättssäkert, kostnadseffektivt och enkelt för såväl allmänheten och företag som Tullverket.

Tullverket bedriver kontrollverksamhet i enlighet med bestämmelserna i tullagen (2016:253) och lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen, kallad inregränslagen. Utöver denna kontrollverksamhet har Tullverket också befogenhet att bedriva brottsbekämpande verksamhet när det gäller tullbrott, smugglingsbrott, narkotikasmuggling, vapensmuggling och smuggling av explosiva varor. Dessa befogenheter regleras främst i lagen (2000:1225) om straff för smuggling, kallad smugglingslagen, och lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

I smugglingslagen finns bestämmelser om Tullverkets befogenheter att förhindra, utreda och beivra brott enligt den lagen eller enligt de författningar som anges i 1 § andra stycket i lagen. Genom de ändringar i smugglingslagen som trädde i kraft den 1 augusti 2021 har tulltjänstemän fått en utökad möjlighet att ingripa vid misstanke om brott (prop. 2020/21:192, bet. 2020/21:JuU37, rskr. 2020/21:414). En tulltjänsteman ska därmed i samband med en tullkontroll kunna ingripa vid misstanke om brott (det avser ett direkt samband mellan kontrollen och upptäckten av det misstänkta brottet) som Tullverket inte har självständig befogenhet att ingripa mot. Tulltjänstemannen ska enligt huvudregeln kunna ingripa om Polismyndigheten har lämnat ett

godkännande. En tulltjänsteman ska också kunna ingripa om Polismyndighetens godkännande inte kan avvaktas utan väsentlig olägenhet. Det kan bli aktuellt t.ex. om en misstänkt person riskerar att undkomma eller om ett föremål riskerar att gå förlorat om tulltjänstemannen avvaktar ett godkännande från Polismyndigheten.

Tullverkets organisation

Tullverket är organiserad i tio avdelningar med totalt ca 2 500 anställda medarbetare. Den operativa verksamheten är organiserad i fyra nationellt styrda avdelningar: underrättelseavdelningen, kontrollavdelningen, uppbördsavdelningen och tullkriminalavdelningen. Varje sådan avdelning är indelad i fyra geografiska områden: syd, väst, öst och nord.

Tullverket verkar i hela landet och har kontor från Kiruna till Trelleborg. Huvudkontoret är beläget i Stockholm. Merparten av personalen är placerad på de tre huvudorterna Stockholm, Göteborg och Malmö. It-avdelningen är koncentrerad till Luleå.

Reform av EU:s tullagstiftning

Kommissionen har i ett meddelande fastställt en handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för EU:s tullunion, Handlingsplan för att ta tullunionen till nästa nivå (COM(2020) 581 final, se även fakta-PM 2020/21:FPM24). Kommissionens handlingsplan innehåller ett flertal åtgärder som syftar till att säkerställa en mer sammanhängande och starkare tullunion. Handlingsplanen gäller fram till 2025. Åtgärderna är indelade i följande fyra insatsområden:

- effektivare riskhantering på tullområdet för att möjliggöra effektivare kontroller
- hantering av e-handel
- förstärkning och underlättande av regelefterlevnad
- tullmyndigheter som agerar som en enda enhet.

Inom ramen för denna handlingsplan presenterade kommissionen den 17 maj 2023 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av unionens tullkodex och inrättande av Europeiska unionens tullbyrå och om upphävande av förordning (EU) nr 952/2013 (COM(2023) 258). Förslaget innebär en reform av EU:s tullagstiftning med en ny unionstullkodex som ska ersätta den nuvarande tullkodexen (som utgör kärnan i EU:s gemensamma tullagstiftning). Enligt kommissionen stärker denna reform tullens förmåga att övervaka och kontrollera vilka varor som förs in i och ut ur tullunionen. Reformens syfte är att EU flexibelt ska kunna anpassa sig till förändringar i leveranskedjor och bättre försvara EU:s och medlemsstaternas ekonomiska intressen samt EU:s säkerhet, trygghet och allmänintressen. Tullen kommer att tillämpa ett nytt strategiskt tillvägagångssätt som bygger på dataanalys av information om leveranskedjor, för att få till stånd riktade och samordnade tullåtgärder. Vidare anför kommissionen att samarbetsramen mellan

tullmyndigheter, marknadskontrollmyndigheter, brottsbekämpande myndigheter och organ, skattemyndigheter och andra partner stärks, att den administrativa bördan minskas och tullprocesserna effektiviseras genom ett nytt partnerskap med handelsaktörer.

I den nya unionstullkodexen finns fyra större nyheter i jämförelse med den nuvarande kodexen. Kommissionen föreslår att ett nav för EU:s tulldata liksom en ny europeisk tullmyndighet inrättas och föreslår även nya bestämmelser om restriktiva åtgärder, en krishanteringsmekanism samt nya bestämmelser om tullrättsliga överträdelser och sanktioner (se vidare fakta-PM 2022/23:FPM97).

Sedan förslaget presenterades har det diskuterats på teknisk nivå i rådet.

En enda kontaktpunkt för tullen

Den 24 oktober 2022 antog rådet en förordning om inrättande av en enda kontaktpunkt för tullen. Det övergripande syftet med förordningen är att förbättra samarbetet och samordningen mellan tullmyndigheterna och de partnermyndigheter som ansvarar för olika icke tullrelaterade unionsformaliteter, och samtidigt underlätta för handeln. Detta ska uppnås genom att det skapas ett centralt EU-system för utbyte av intyg, EU Customs Single Window Certificate Exchange System (EU CSW-CERTEX). Med intyg avses de olika intyg, licenser och certifikat som behövs vid import och export till och från EU. Vidare ska medlemsstaterna inrätta en miljö med en enda nationell kontaktpunkt för tullen som ska kopplas samman med EU-systemet. Avsikten är att den som importerar eller exporterar varor bara ska behöva lämna uppgifter som behövs för tullhanteringen och de icke tullrelaterade formaliteterna vid ett enda tillfälle via kontaktpunkten. Tidsgränsen för att ha integrationen med det nya systemet på plats är senast mars 2025 och förordningen ska tillämpas fullt ut från och med december 2031.

De nya reglerna förväntas främja ett smidigt flöde av gränsöverskridande handel och kommer enligt rådet att bidra till att minska den administrativa bördan för näringsidkare, särskilt genom tidsbesparingar och enklare och mer automatiserad klarering. Rådet konstaterar att en effektiv tullklarering och tullkontroll är mycket viktig inte bara för en välfungerande handel utan också för skyddet av EU:s medborgare, företag och miljö.

Tullbefogenhetsutredningens del- och slutbetänkanden

Regeringen tillsatte den 29 april 2021 en särskild utredare med uppdraget att göra en samlad översyn av reglerna om Tullverkets befogenheter inom kontrollverksamheten och den brottsbekämpande verksamheten (dir. 2021:28). Syftet med översynen var att skapa en överskådlig, ändamålsenlig och enhetlig reglering av Tullverkets befogenheter. Utredningen fick sedan tilläggsdirektiv med ytterligare uppdrag, bl.a. att göra en översyn av det tullrättsliga sanktionssystemet (dir. 2022:29). Den 30 mars 2023 fick utredningen ytterligare ett tilläggsdirektiv som innebar att utredaren skulle

lämna författningsförslag på hur utförelse av stöldgods kan kriminaliseras oavsett ställningstagande i sak (dir. 2023:43).

Tullbefogenhetsutredningen lämnade sitt delbetänkande SOU 2022:48 Tullverkets rättsliga befogenheter i en ny tid till regeringen den 2 september 2022. Den 15 februari 2024 beslutade regeringen lagrådsremissen Ny tullbefogenhetslag och överlämnade den till Lagrådet för yttrande. I lagrådsremissen föreslås att Tullverkets och tulltjänstemäns befogenheter samlas i en ny lag, tullbefogenhetslagen. Tulltjänstemän föreslås dessutom få nya eller utvidgade befogenheter inom kontrollverksamheten och den brottsbekämpande verksamheten. Det föreslås bl.a. följande:

- Tulltjänstemän får rätt att använda våld i fler situationer.
- Tulltjänstemän får en utökad rätt att stoppa fordon.
- Tulltjänstemän får ökade möjligheter att skyddsvisitera i kontrollverksamheten.
- Tulltjänstemän får rätt att avlägsna ordningsstörande personer från en kontrollplats.
- Behovs- och proportionalitetsprinciperna ska gälla för tulltjänstemäns ingripanden mot enskilda, och en bestämmelse om det tas in i den nya lagen.
- Tulltjänstemän får öppna försändelser i fler fall än i dag.
- Tulltjänstemän får stänga av områden vid den inre gränsen.
- Tulltjänstemän får större möjligheter att leda förundersökning.
- Tullåklagare får föra talan om fler brott.
- Tulltjänstemän ges ökade möjligheter att biträda åklagare och andra brottsbekämpande myndigheter.
- Tullverket får ökade möjligheter till revision utan att informera om revisionen i förväg.
- Tullverket ges ökad tillgång till bokningsuppgifter.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 september 2024.

Den 18 december 2023 överlämnade utredningen slutbetänkandet Nya tullrättsliga sanktioner och skärpta åtgärder mot utförelse av stöldgods till regeringen (SOU 2023:99). I betänkandet föreslås som en del i arbetet med att bekämpa brottsligheten att det införs ett nytt brott, utförelsehäleri. Det nya brottet ska möjliggöra en mer effektiv bekämpning av utförelse av stöldgods. Utredningen föreslår också att tulltjänstemän ska få nya befogenheter för att lättare kunna kroppsvisitera personer och undersöka fordon i gränsnära områden. I betänkandet föreslår utredningen ytterligare åtgärder, bl.a.

- att dagens tulltillägg ska ersättas av en sanktionsavgift som ska kunna tas ut i fler situationer än i dag
- att det på samma sätt som redan gäller i fråga om narkotikabrott av normalgraden införs en särskild straffskala för narkotikasmuggling av normalgraden om narkotikan är avsedd att säljas
- utökade möjligheter till förtida förstöring av omhändertagen egendom

- att Tullverket i vissa fall ska få använda förverkad egendom för bl.a. utbildning av sökhundar och personal.

I betänkandet föreslås att förslagen ska träda i kraft den 1 juli 2025. Betänkandet har varit på remiss och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Uppdrag att se över behovet av utrustning för tulltjänstemän

Den 9 november 2023 gav regeringen Tullverket i uppdrag att mot bakgrund av det rådande säkerhetsläget se över och redovisa de avvägningar myndigheten har gjort avseende behov av utrustning för de anställda vid myndigheten. I begreppet utrustning ingick även eventuell beväpning av tulltjänstemän.

Tullverket redovisade uppdraget till Finansdepartementet den 15 januari 2024 (Uppdrag skyddsutrustning, dnr STY 2023–776). Enligt rapporten gör Tullverket bedömningen att den uniformerade personalen i yttre tjänst under vissa omständigheter bör kunna vara beväpnade med tjänstepistol. Vidare anges i rapporten att Tullverket parallellt med införandet av utökad beväpning också avser att genomföra en pilotverksamhet med kroppsburen kamera. Tullverket bedömer att det i nuläget inte är prioriterat att påbörja en pilotverksamhet med elchockvapen. Det kan dock bli aktuellt i ett senare skede.

Citeskonventionen

För att skydda hotade arter av djur och växter och garantera den biologiska mångfalden har världens länder kommit överens om att begränsa handeln. Överenskommelsen kallas konventionen om internationell handel med utrotningshotade arter av vilda djur och växter (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora, Cites).

I Sverige är Jordbruksverket administrativ Citesmyndighet och samordnar Citesarbetet. Jordbruksverket samarbetar med Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Naturhistoriska riksmuseet, som är vetenskapliga myndigheter för Cites i Sverige, och med de operativa myndigheterna Tullverket, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Åklagarmyndigheten och länsstyrelserna.

För import och export av hotade arter mellan Sverige och länder utanför EU behövs i de flesta fall Citestillstånd. Import, export och återexport av arter som omfattas av Citesreglerna är bara tillåten över särskilda tullkontor där Citestillståndet ska visas upp i original och vidimeras av Tullverket. Importen, exporten eller återexporten betraktas inte som laglig om inte dokumenten är vidimerade av Tullverket. Den som inte kan visa upp något tillstånd får sin vara beslagtagen eller placerad på ett lager, och får ansöka om tillstånd i efterhand.

Sverige och EU har regler som är ännu strängare än Citeskonventionen. Straffet för den som bryter mot Sveriges och EU:s regler är böter eller fängelse.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om Tullverkets befogenheter och verksamhet i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Utskottets ställningstagande

Tullverket utför viktiga samhällsuppgifter och ska prioritera insatser för att göra det så enkelt och smidigt som möjligt för allmänheten och företagen att göra rätt för sig samtidigt som Tullverkets insatser ska skydda från hot mot hälsa, miljö och säkerhet.

Utskottet ser allvarligt på smuggling och annan brottslighet i samband med in- och utförsel av varor. Det är av största vikt att Tullverket och Polismyndigheten samarbetar så långt som möjligt i de fall där Tullverket inte har befogenhet att ingripa. Utskottet konstaterar att Tullverket den 1 augusti 2021 fick utökade möjligheter att ingripa mot brott som ligger utanför myndighetens ordinarie verksamhet, såsom utförsel av misstänkt stöldgods. Vidare noterar utskottet att det i regeringens lagrådsremiss Ny Tullbefogenhetslag föreslås bl.a. utökade befogenheter både inom kontrollverksamheten och inom den brottsbekämpande verksamheten samtidigt som det föreslås att en generell bestämmelse införs om att behovs- och proportionalitetsprinciperna ska gälla för tulltjänstemäns ingripanden mot enskilda. I Tullbefogenhetsutredningens slutbetänkande, som remitterades av Finansdepartementet i december 2023, föreslås ytterligare åtgärder såsom ett nytt brott (utförselhäleri) som ska möjliggöra en effektivare bekämpning av utförsel av stöldgods och nya befogenheter för tulltjänstemän för att lättare kunna kroppsvisitera personer och undersöka fordon i gränsnära områden.

Utskottet konstaterar också att kommissionen har presenterat en reform av EU:s tullagstiftning som enligt kommissionen stärker tullens förmåga att övervaka och kontrollera vilka varor som förs in i och ut ur tullunionen och vars syfte bl.a. är att bättre försvara EU:s och medlemsstaternas ekonomiska intressen samt EU:s säkerhet, trygghet och allmänintressen.

Slutligen konstaterar utskottet att i förhållande till anvisade medel i statens budget för 2023 har Tullverkets anslagsnivå i statens budget för 2024 sammantaget ökat.

Det bedrivs således ett aktivt arbete på både nationell nivå och EU-nivå för att förstärka och förbättra tullmyndigheternas kontrollverksamhet och möjlighet att skydda den inre marknaden från olagliga produkter. Utskottet finner inte skäl att förekomma detta arbete, men kommer att följa frågan noga.

När det gäller Tullverkets organisation konstaterar utskottet att Tullverket verkar i hela landet och att den operativa verksamheten är uppdelad i fyra geografiska områden varav ett är region Syd samt att kontoret i Malmö är en av de tre huvudorterna där merparten av personalen är placerad. Utskottet ser därmed inte någon anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att flytta Tullverket till Skåne.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Betalning av tull och importskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om ett förenklat regelverk för tulltillägg och deklarationer, om ett smidigare system för importskatter och om att avskaffa kravet på hamnar att kontrollera innehållet i samtliga containrar.

Jämför reservation 22 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda hur systemet för importskatter kan bli smidigare. I yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda hur regelverket för tulltillägg och deklarationer kan förenklas.

I motion 2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 11 föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa kravet på hamnar att kontrollera innehållet i samtliga containrar.

Bakgrund och gällande rätt

Kärnan i EU:s gemensamma tullagstiftning utgörs av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (tullkodexen) som fastställer de allmänna regler och förfaranden som ska tillämpas på varor som förs in i eller ut ur EU:s tullområde. Den är en EU-förordning, vilket innebär att den är direkt tillämplig i alla medlemsstater. I Sverige finns det även kompletterande bestämmelser om tull i tullagen (2016:253).

Den 24 oktober 2022 antog rådet en förordning om inrättande av en enda kontaktpunkt för tullen (se vidare i avsnitt Tullverkets befogenheter och verksamhet). Det övergripande syftet med förordningen är att förbättra samarbetet och samordningen mellan tullmyndigheterna och de partnermyndigheter som ansvarar för olika icke-tullrelaterade unionsformaliteter, och samtidigt underlätta för handeln. De nya reglerna förväntas främja ett smidigt flöde av gränsöverskridande handel och kommer enligt rådet att bidra till att minska den administrativa bördan för näringsidkare, särskilt genom tidsbesparingar och enklare och mer automatiserad klarering.

Vidare presenterade kommissionen den 17 maj 2023 ett omfattande förslag på reform av EU:s tullagstiftning (se vidare i avsnitt Tullverkets befogenheter och verksamhet). Kommissionen anför bl.a. att reformen innebär att den

administrativa bördan minskas och tullprocesserna effektiviseras genom ett nytt partnerskap med handelsaktörer.

Hantering av tull och skatter vid import till Sverige

Import är när en vara förs in till EU (Sverige) från ett land utanför EU. När varan kommer till Sverige ska den anmälas (deklarerar) till Tullverket och tull och mervärdesskatt och eventuella andra skatter och avgifter ska betalas.

Hur stor tullavgiften blir beror på vad det är för slags vara, vad den kostar och från vilket land den kommer. Vissa varor har ingen tullavgift alls medan andra kan ha upp till 20 procent i tullavgift. Tullavgiften beräknas bl.a. på inköpspris och fraktkostnad. Tullavgiften är densamma i hela EU, och huvudregeln är att om försändelsen innehåller varor med ett sammanlagt värde av mer än 1 700 kronor ska tull betalas. Vissa varor är befriade från tull vid import på grund av särskilda omständigheter. Varor som kan importeras tullfritt blir i de flesta fall även befriade från mervärdesskatt och andra skatter som kan komma i fråga för varorna.

Mervärdesskatt ska normalt redovisas för varor som importeras till Sverige från länder utanför EU oavsett varornas värde. Standardskattesatsen 25 procent är tillämplig på import av de flesta varor. Vid import av livsmedel tillämpas dock den reducerade skattesatsen 12 procent och vid import av vissa trycksaker tillämpas den reducerade skattesatsen 6 procent. Mervärdesskatten beräknas på inköpspris, fraktkostnad och tullavgift.

Sedan 2015 är både Skatteverket och Tullverket beskattningsmyndighet för mervärdesskatt vid import. Om deklaranten, dvs. den som lämnar en tulldeklaration, är en juridisk person som är registrerad för mervärdesskatt i Sverige vid tidpunkten för beslutet om fastställande av tull är Skatteverket beskattningsmyndighet och mervärdesskatten redovisas i deklarantens mervärdesskattedeklaration. Detsamma gäller om deklaranten är en icke-juridisk person som är registrerad för mervärdesskatt i Sverige vid tidpunkten för beslutet om fastställande av tull, om denne agerar i egenskap av en beskattningsbar person vid importen eller införseln. Om deklaranten är ett ombud ska ovannämnda krav vara uppfyllda av den för vars räkning ombudet handlar. I övriga fall är Tullverket beskattningsmyndighet och tar ut mervärdesskatten (2 kap. 2 § tullagen).

Tulltillägg

Bestämmelser om tulltillägg finns i 5 kap. tullagen. Den som inte deklarerar tull- och skatteavgifter till Tullverket korrekt får betala en avgift i form av ett tulltillägg. En förutsättning för att Tullverket ska kunna ta ut tulltillägg av ett företag är att företaget är skyldigt att lämna en skriftlig eller elektronisk tulldeklaration som ska ligga till grund för ett beslut om tull.

Tulltillägg kan debiteras i olika situationer, t.ex. om man lämnar oriktiga uppgifter i tulldeklarationen eller låter bli att lämna de uppgifter som krävs för att Tullverket ska kunna fastställa hur mycket man ska betala i tull, om

kompletterande deklaration begärts av Tullverket och en sådan inte skickas in och om man bryter mot de skyldigheter som anges enligt tullagstiftningen. Det kan handla om t.ex. olaglig införsel, olagligt undandragande från tullövervakning eller användning av en oförtullad eller obeskattad vara på ett otillåtet sätt.

Den 18 december 2023 överlämnade Tullbefogenhetsutredningen sitt slutbetänkande Nya tullrättsliga sanktioner och skärpta åtgärder mot utförsel av stöldgods till regeringen (SOU 2023:99). I betänkandet föreslås bl.a. att dagens tulltillägg ska ersättas av en sanktionsavgift som ska kunna tas ut i fler situationer än i dag. Betänkandet har varit på remiss och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Anläggning för tillfällig lagring

Varor som förs in till unionens tullområde ska omedelbart vid ankomsten anmälas till tullmyndigheten. När en vara har anmälts till tullmyndigheten ska den vara i tillfällig lagring (artikel 144 i tullkodex). I tullkodex anges villkor och skyldigheter som hör samman med tillfällig lagring samt bestämmelser om driftstillstånd för s.k. anläggningar för tillfällig lagring (artiklarna 147 och 148). Anläggning för tillfällig lagring är en typ av godkänd plats där varor får förvaras när de är i tillfällig lagring, t.ex. i anslutning till en hamn. För att få driva en anläggning för tillfällig lagring behövs ett tillstånd. Enligt tullkodex ska innehavaren av tillståndet hålla lämplig bokföring i en form som godkänns av tullmyndigheterna. Bokföringen ska innehålla den information och de uppgifter som gör det möjligt för tullmyndigheterna att övervaka driften av anläggningar för tillfällig lagring, i synnerhet när det gäller att identifiera de varor som lagras, deras tullstatus och befordran av dessa varor (artikel 148.4).

Enligt Tullverket är en godkänd bokföring ett krav för att ett tillstånd att driva en anläggning för tillfällig lagring ska beviljas. I bokföringen ska ett antal uppgifter finnas med, bl.a. detaljerad varubeskrivning med uppgifter om antal och slag eller kvantitet, vikt och sedvanlig varubeskrivning. Bokföringen ska vara uppdaterad och korrekt och det är tillståndshavarens ansvar att detta sköts.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade motionsyrkanden om betalning av tull och importskatter i betänkande 2022/23:SkU14. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2022/23:93).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att det pågår kontinuerligt arbete inom EU för att förbättra och förenkla tullhanteringen. Rådet antog 2022 en förordning om inrättande av en enda kontaktpunkt för tullen som förväntas underlätta den internationella handeln, förkorta tullklareringstiderna och minska risken för

bedrägerier. De nya reglerna förväntas också främja ett smidigt flöde av gränsöverskridande handel och kommer enligt rådet att bidra till att minska den administrativa bördan för näringsidkare. Utskottet konstaterar vidare att förhandlingar pågår om kommissionens förslag på reform av EU:s tullagstiftning, som enligt kommissionen bl.a. kommer att leda till att den administrativa bördan minskas och att tullprocesserna effektiviseras genom ett nytt partnerskap med handelsaktörer.

När det gäller tulltillägg har Tullbefogenhetsutredningen i sitt slutbetänkande från december 2023 bl.a. föreslagit att dagens tulltillägg ska ersättas av en sanktionsavgift som ska kunna tas ut i fler situationer än i dag. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet och utskottet anser att denna beredning inte bör föregripas.

När det gäller mervärdesskatt vid import konstaterar utskottet att viss redovisning av mervärdesskatt flyttades från Tullverket till Skatteverket 2015. Bakgrunden till lagändringen var att förenkla och förbättra för de företag som var registrerade för mervärdesskatt. Regeringen anförde att en överflyttning av hanteringen av mervärdesskatten för alla importörer till Skatteverket skulle innebära att samtliga importörer skulle behöva lämna in en särskild skattedeklaration till Skatteverket, vilket i sin tur skulle innebära en ökad administration för de importörer som inte var registrerade för mervärdesskatt liksom för Skatteverket (prop. 2013/14:16). Vidare ansåg regeringen att risken för skatteundragande vid import skulle öka och det ansågs inte motiverat att icke mervärdesskatteregistrerade importörer skulle få kredit med att betala mervärdesskatt vid import, eftersom de inte har avdragsrätt för denna mervärdesskatt. Utskottet anser att de principer som låg till grund för lagändringen fortfarande är aktuella och väl avvägda.

Slutligen konstaterar utskottet att grundläggande bestämmelser om drifttillstånd för anläggningar för tillfällig lagring finns i EU:s gemensamma tullkodex, som till alla delar är bindande och direkt tillämplig i varje medlemsstat. Utskottet finner inte något skäl för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att avskaffa kravet på hamnar att kontrollera innehållet i samtliga containrar.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Reservationer

1. Energiskatt m.m., punkt 1 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1 och

avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 64,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 15,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 14, 21 och 32,

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5,

2023/24:2042 av Sanna Backeskog (S),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 45, 74 och 90 samt

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30.

Ställningstagande

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 bör energibeskattningen 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. Subventioner och reduktioner på energimarknaden bör därför ses över för att skapa stabilitet, rättvisa och effektivitet.

2. **Energiskatt m.m., punkt 1 (C)**

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 45, 74 och 90 samt

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30,

bifaller delvis motionerna

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 14 och

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 64,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 15,

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 21 och 32,

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1 och

2023/24:2042 av Sanna Backeskog (S).

Ställningstagande

Kraftvärmerna är och kommer fortsätta vara en fantastisk tillgång i Sveriges energisystem. Det är ett stabilt och reglerbart kraftslag som kompletterar den variabla sol- och vindenergin och avlastar elsystemet genom att nyttja annan energi för uppvärmning. För att fasa ut den sista fossiloljeanvändningen i fjärrvärmesektorn, industrin och uppvärmning av fastigheter kan biooljor bli ett viktigt alternativ. Den energi- och koldioxidskatt som infördes för bl.a. rapsmetylesterolja (RME-olja) har inneburit att det fossila alternativet blivit mer kostnadseffektivt, och pågående bränslebyten har stoppats i fjärrvärmeverk. Detta går tvärt emot omställningen mot hållbara, fossilfria alternativ som måste göras inom alla samhällssektorer för att nå våra klimatmål. Det innebär också att vi skapat ekonomiska incitament att minska elproduktionen i kraftvärmeverk, för att prioritera fjärrvärmeproduktion under vintertid, vilket förvärrar effektbalansen. Skatten på RME och andra biooljor för uppvärmning bör därför slopas.

Biogasen spelar en särskild roll för jordbruket, då den kan vara en naturlig restprodukt av gödselhantering och har stor potential att driva transporter, traktorer och andra jordbruksmaskiner. Biogasen kan också spela en viktig roll i omställningen till fossilfritt stål. Biogasen måste därför förbli helt skattefri och hot mot denna skattefrihet måste undanröjas snarast. Möjligheten att ge biogas långsiktig skattefrihet bör därför undersökas.

Det finns en stor potential att öka den svenska produktionen av solet de kommande åren. I dag är energislaget kraftigt underutnyttjat och solenergin står bara för en dryg procent av landets elproduktion, men stod under en enskild timme för så mycket som 10 procent. Nu behövs en mångdubbling av solesproduktionen i Sverige, genom fler solceller på tak, fasader och mark som kan byggas ut snabbt – där finns det potential att nå minst 15 procent av den svenska elanvändningen 2030. Regelverken för småskalig energiproduktion är förlegade och motsvarar inte utvecklingen på marknaden. Det måste bli enklare att göra rätt. För att öka den närproducerade elproduktionen bör bl.a. skatten för egenanvändning av solet slopas.

Att kunna transportera sig mellan olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer och jobb och företagande kan växa i hela landet. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik som går på el, exempelvis båtar och bussar, bör ses över.

3. Energiskatt m.m., punkt 1 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 64,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 15 och

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 14 och 32,

bifaller delvis motionerna

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 90 och

avslår motionerna

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 21,

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:2042 av Sanna Backeskog (S),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 45 och 74 samt

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 30.

Ställningstagande

Om Sverige ska nå upp till åtagandena i Parisavtalet måste vi kraftigt och omgående minska vårt fossilberoende. En viktig del i detta är att fasa ut de subventioner av fossilanvändning som i dag finns genom skattenedsättningar,

avdrag och särskilda undantag. Vissa branscher kommer att behöva kompenseras för de ökade kostnader som uppstår när fossila subventioner tas bort. Ett sådant stöd bör stimulera till en snabbare omställning till fossilfrihet. Flera viktiga steg för att fasa ut fossila subventioner har drivits igenom. Till exempel infördes en skatt på flygresor för att kompensera för att flygets bränsle inte är beskattat, systemet för tjänstebilar ändrades så att de smutsiga bilarna nu beskattas hårdare, reduktionsplikten infördes som innebär att allt mindre av den bensin och diesel som säljs i Sverige är fossil, och viktiga förändringar av EU:s utsläppshandelssystem drevs igenom, vilket har lett till ett högre pris på utsläppsrätter. Arbetet måste fortsätta så att alla fossila subventioner avvecklas.

Vindkraften är i dag den billigaste energikällan. Redan 2023 förväntas vindkraften stå för 30 procent av Sveriges elproduktion. Även solenergin har en stor potential i Sverige. Genom solceller på villatak och lägenhetshus kan hushållen spara in pengar på sina elräkningar. För att underlätta bör skatten för andelsägande av solenergi för boende i flerbostadshus sänkas och skatten på all egenproducerad el slopas (även över gränsen på 500 kW).

Dagens utformning av elskatten är hämmande för kundernas flexibilitet då prisskillnaden mellan olika timmar jämnas ut eller kostnaden för el utgörs av nästan enbart skatt och nätavgift de billigaste timmarna. En dynamisk elskatt, där skatten sänks när elen är billig, skulle öka incitamenten att vara flexibel och skynda på investeringar i smart styrutrustning. Utformningen av en dynamisk elskatt som ger ökade incitament för flexibilitet bör därför utredas.

4. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (C)

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 43 och 50,

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 4 och 27 samt

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 78,

bifaller delvis motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 98 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 57 och

avslår motionerna

2023/24:603 av Sten Bergheden (M),

2023/24:1296 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S) och

2023/24:2238 av Ann-Sofie Lifvnhage (M).

Ställningstagande

Om vi ska klara våra klimatmål måste de bränslen vi använder därför bli mer miljövänliga. Det enda realistiska sättet att uppnå detta på är genom mer biodrivmedel. Sverige måste kunna leda utvecklingen av biobränslen. Det krävs därför en ”tanka svenskt”-politik som siktar direkt på att få stora mängder drivmedel producerade av svensk råvara, till så låg kostnad som möjligt för konsumenten. Möjligheten för Sverige att införa en tanka svenskt-politik som syftar till att konsumenter kan köpa konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror, där punktskatt på alla biodrivmedel, hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas, ska sänkas till ett minimum bör därför undersökas.

Gröna näringar är i dag Sveriges största producent av energi. Bioenergi är Sveriges största energislag och står för ungefär en fjärdedel av Sveriges totala energianvändning. Det gör gröna näringar till en helt central spelare i klimat-omställningen. Då måste också gröna näringars roll i klimatomställningen prioriteras. Vi måste premiera de inom jord- och skogsbruk som satsar på att sluta sina kretslopp genom att använda rester av skogsråvara eller matproduktion till biobränsle, biogas, uppvärmning m.m. – eller som använder vind- och solkraft. Möjligheten att omvandla dagens dieselskattenedsättning för jordbruk till ett likvärdigt eller mer gynnsamt klimatneutralt jordbruksavdrag senast 2026 bör därför ses över.

Olika transportslag samverkar i hela transportarbetet och alla transportslag måste uppnå en högre klimateffektivitet. Även de riktigt tunga transporterna såsom sjöfart och järnväg behöver ställa om. Ytterligare ett sätt att minska utsläppen från den tunga trafiken är att lastbilarna tankas med rena biodrivmedel. Fortsatt skattebefrielse på rena biodrivmedel är i nuläget avgörande för att dessa ska kunna konkurrera med fossila drivmedel. Sverige ska därför vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse.

Det är vidare angeläget vid den kommande översynen av energiskatte-direktivet att ändra så att alternativa drivmedel beskattas som sin fossila motsvarighet sett till energinnehåll snarare än volym, vilket skulle premiera användning av biodrivmedel med låg energitäthet.

5. Skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 98 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 57,
bifaller delvis motionerna
2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 27 och
2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 78 och
avslår motionerna
2023/24:603 av Sten Bergheden (M),
2023/24:1296 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S),
2023/24:2238 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 43 och 50 samt
2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 4.

Ställningstagande

Jordbruket i Sverige har ofta små ekonomiska marginaler och dess ekonomiska förutsättningar behöver förbättras. Detta får dock aldrig ske på bekostnad av arbetet för minskad klimatpåverkan och klimatanpassning, eftersom det i förlängningen endast förvärrar jordbrukets situation. Jordbrukets fossila subventioner bör därför ersättas med ett avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket.

6. Fordonsskatt m.m., punkt 3 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91 och
2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3 och
avslår motionerna
2023/24:118 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),
2023/24:129 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,
2023/24:1340 av Magnus Resare och Mats Green (båda M),
2023/24:2252 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och
2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 44.

Ställningstagande

Under 2022 togs bonusdelen bort i bonus malus-systemet. Att ”malus” fortfarande tas ut på nya fossilmedelsdrivna fordon under de tre första åren efter att 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. Eftersom 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.

Det är rimligt att fordonsskatt inte ska tas ut för avställda fordon, även om avställningen varar mindre än 15 dagar. För fordon som i dag har en fordonsskatt på minst 4 800 kronor per år, exempelvis bussar, lastbilar eller större hyrbilar, krävs det att avställningen varar minst 15 dagar för att fordonsskatten ska kunna återbetalas. Att ställa av fordonen när de inte används minskar även försäkringskostnaderna och är i dagsläget en nödvändig åtgärd för företagen, när man kämpar för att återhämta sig i pandemins spår, men samtidigt så vill företagen kunna möta det fåtal uppdrag som dyker upp, ofta med kort varsel. I dagsläget kan, i extremfallet, ett fordon användas två dagar i månaden och företaget måste ändå betala hela fordonsskatten. Det är inte rimligt i den situation som många företag just nu befinner sig i. För att underlätta för de företag som drabbats hårt av pandemin bör kravet på avställning i minst 15 dagar slopas för de fordon som används i yrkesmässig trafik. Regeringen bör skyndsamt utreda möjligheten att slopa kravet på minst 15 dagars avställning.

7. Fordonsskatt m.m., punkt 3 (C)

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 44 och avslår motionerna

2023/24:118 av Eric Palmqvist m.fl. (SD),

2023/24:129 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91,

2023/24:1340 av Magnus Resare och Mats Green (båda M),

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3 och

2023/24:2252 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Ställningstagande

Olika transportslag samverkar i hela transportarbetet och alla transportslag måste uppnå en högre klimateffektivitet. Förutom en ökad användning av biodrivmedel i de lastbilar som redan rullar på våra vägar bör också styrmedel som ökar incitamenten vid inköp av nya lastbilar införas. Fordonsskatten på tunga fordon bör därför ändras så att den i likhet med fordonsskatten på personbilar differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet.

8. Vägskatt m.m., punkt 4 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 och

2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4 och

avslår motionerna

2023/24:1381 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD),

2023/24:2321 av Ilona Sztatmári Waldau m.fl. (V) yrkandena 13 och 14 samt

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9.

Ställningstagande

Tillförlitliga och kostnadseffektiva transporter är nödvändiga för att stärka företagens konkurrenskraft och tillväxt i hela landet. Utan fungerande transporter kan företag inte leverera varor till sina kunder och leverantörer. Tidigare regeringars signaler om införande av kilometerskatt, kraftigt försämrade reseavdrag och införande av flygskatt, utgör exempel på glesbygdsfientliga förslag som skapar oro och försämrad framtidstro bland boende och företag i glesbygden. Denna typ av skatter som inte beskattar faktiska utsläpp utan är utformade så att avstånd beskattas oaktat tekniska utsläpps begränsande landvinningar måste motverkas eftersom de inte skapar incitament för att sänka de miljöpåverkande utsläppen. I ett till ytan stort land med långa avstånd och gles järnvägsinfrastruktur utgör vägtransporter med personbil, buss och lastbil alljämt de enda realistiska transportmedlen för många av landets företag och invånare. Därför upplevs dessa skatter som syftande till att begränsa glesbygdens frihet och möjlighet till ett aktivt liv.

Vi säger nej till planerna på att införa någon form av skatt på avstånd, dvs. en skatt som betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. Skatten innebär nådastöten för många svenska åkerier som i vissa fall kan få en fördubbling av

skattetrycket. Oavsett benämning på den nya skatten blir konsekvenserna negativa och medför ökade kostnader för medborgare och företag. Skatt på avstånd bör därför motverkas.

9. Vägs katt m.m., punkt 4 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkandena 13 och 14 samt 2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9 och avslår motionerna

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3,

2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4 och

2023/24:1381 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD).

Ställningstagande

Beskattning av drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Den är dock också ett exempel på trubbigt verktyg som inte gör skillnad på en höginkomsttagare med god tillgång till kollektivtrafik och en låginkomsttagare i glesbygden utan tillgång till alternativ till bilen. Det är angeläget att styrmedel utformas för att minska klyftor mellan stad och landsbygd och att det vid behov införs kompensatoriska åtgärder för att beakta rättviseperspektivet när t.ex. skatter ger negativa fördelningseffekter. För att möta en ökad elektrifiering av vägtrafiken med stärkt regional rättvisa är det angeläget att redan nu inleda arbetet med en reform av vägtrafikbeskattningen. En differentierad vägbeskattning ger förutsättningar för låg eller slopad vägs katt på landsbygden där alternativ till bil saknas och hög vägs katt i storstäder med tillgång till kollektivtrafik. Regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägs katt för personbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av t.ex. miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik (Fi2018/01103/S2), som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Inriktningen på promemorian syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader och i större

utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Även utredningen Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13) förordar ett avstånds-baserat system med geografisk differentiering för en mer rättvisande pris-sättning. Ett sådant system måste dock beakta glesbygdens villkor där vissa branscher har långa transportsträckor där alternativ till vägtransport saknas. Förutom den klimatnytta som en sådan beskattning skulle kunna medföra finns det stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag om en avstånds-baserad vägsplitageskatt för tung lastbilstrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10. Trängselskatt, punkt 5 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 4 och avslår motionerna

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 44,

2023/24:1109 av Ida Drougge (M),

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1743 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 39,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 62 och

2023/24:2576 av Kerstin Lundgren m.fl. (C).

Ställningstagande

Höjda trängselskatter har begränsad effekt på trängseln eftersom de som verkligen behöver sitt fordon och ser det som enda alternativet kommer att köra oavsett om det finns 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 från skatt, och i

vissa fall införs trängselskatter 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.

11. Trängselskatt, punkt 5 (C)

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 39,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 62 och

2023/24:2576 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),

bifaller delvis motionerna

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 2 och

2023/24:1109 av Ida Drougge (M) samt

avslår motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 44,

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 37,

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 4 och

2023/24:1743 av Michael Rubbestad (SD).

Ställningstagande

Trängselskatten infördes för att få fler att åka kollektivt med intentionen att gynna miljön och klimatet. Dessvärre försvårar trängselavgiftens nuvarande utformning detta för Lidingöbor och ger snedvridna incitament. De nuvarande reglerna drabbar Lidingöbor som väljer att åka bil till Ropsten för att där byta till kollektivtrafiken och tunnelbanan. Detta till följd av placeringen av betalstationen. Det ska vara lätt att göra rätt, speciellt i klimatfrågan. Det är möjligt att genom vissa justeringar av den teknik som används göra det möjligt att hämta och lämna samt parkera i Ropsten utan att debiteras trängselskatt. En ny form av den tidigare Lidingöregeln kan skapas. Därför måste regeringen snarast vidta de åtgärder som krävs för att återigen möjliggöra för resande från Lidingö som antingen hämtar, lämnar eller infartsparkerar där att inte behöva betala trängselskatt.

Vidare bör trängselskatten reformeras för att gynna miljöbilar. I dag får man betala lika stor avgift för en utsläppsfri elbil som för en fossildriven bil.

Detta behöver ändras. Jag föreslår att trängselskatten reformeras så att halva avgiften avser trängsel och den andra halvan avser utsläpp och miljöpåverkan. Det leder till att elbilar, biogasbilar och vätgasbilar endast betalar en avgift för trängsel, dvs. en halv avgift.

12. Trängselskatt, punkt 5 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 44 och

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 37 och
avslår motionerna

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M) yrkande 2,

2023/24:1109 av Ida Drougge (M),

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 4,

2023/24:1743 av Michael Rubbestad (SD),

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 39,

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 62 och

2023/24:2576 av Kerstin Lundgren m.fl. (C).

Ställningstagande

Våra samhällen ska planeras för att minska behovet av bilar och sätta människan i centrum. Det ska införas ett mål för att minska vägtrafiken som utgår från klimatmålen och där storstäder och större städer med sina bättre förutsättningar till alternativa färdslag tar en större del av vägtrafikminskningen. För glesbygd föreslår vi ett mål där trafiken inte ökar jämfört med i dag. Sveriges kommuner behöver få bättre förutsättningar för denna omställning genom att få större rådighet över åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik samt delad mobilitet. Sveriges kommuner bör därför få bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten.

Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor i tätorter kortare än fem kilometer. Att få ned utsläppen från dessa resor till nära noll är inte bara en lågt hängande frukt i klimatarbetet, utan ger även positiva sidoeffekter som minskade luftföroreningar i städer, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva stadsmiljöer. Trängselskatterna bör höjas och utvecklas, och systemet bör införas i fler städer för att minska trängseln. Trängselskatter ska kunna

differentieras så att fordon med högre utsläpp av exempelvis hälsovådliga ämnen beskattas hårdare.

13. Flygets beskattning, punkt 6 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2,

bifaller delvis motionerna

2023/24:70 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2023/24:606 av Sten Bergheden (M) och

2023/24:2202 av Maria Stockhaus (M) samt

avslår motion

2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16.

Ställningstagande

Den införda flygskatten syftar till att reducera utsläpp av växthusgaser och verka för en minskning av flygresandet i en regional, europeisk och global kontext. Vid resor från en svensk flygplats är skatten upp till 424 kronor beroende på destination. Den statsfinansiella nettoeffekten kan därmed bli negativ beroende på vidden av kompensationen för särskilt drabbade flygplatser. Den minskning av växthusgasutsläpp som kan åstadkommas genom en svensk flygskatt är vidare mycket liten ur ett globalt perspektiv samtidigt som konsekvenserna för vissa delar av Sverige blir dramatiska.

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 utsläppsätter och finansierar därmed redan införande av utsläpps-reducerande 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.

14. Flygets beskattning, punkt 6 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16 och avslår motionerna

2023/24:70 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,

2023/24:606 av Sten Bergheden (M),

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2 och

2023/24:2202 av Maria Stockhaus (M).

Ställningstagande

Resandet med flyg behöver minska kraftigt för att vi ska klara av våra klimatmål. Jag vill se en progressiv flygbeskattning som innebär att resenärerna betalar mer skatt ju mer de flyger. Vid den första flygresan ska skatten vara tämligen låg för att sedan successivt höjas i takt med att antalet flygresor ökar. Den progressiva flygskatten behöver tillgodose högt ställda krav på personlig integritet samt vara utformad på ett sätt som innebär att den effektivt tjänar sitt syfte att minska flygandet. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en progressiv flygskatt. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

15. Skatt på kemikalier, punkt 7 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5 och

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 6,

bifaller delvis motion

2023/24:69 av Nima Gholam Ali Pour (SD) och

avslår motionerna

2023/24:514 av Lars Püss (M),

2023/24:605 av Sten Bergheden (M),

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 13 och

2023/24:2434 av Larry Söder (KD).

Ställningstagande

Elektronikskatten, även benämnd kemikalieskatten, är en nationell skatt som tas ut på elektronik och vitvaror sedan den 1 juli 2017. Både näringslivet och myndigheter var kritiska till att skatten infördes, bl.a. kritiserades skattens konstruktion. 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.

16. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 8 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12 och

avslår motionerna

2023/24:167 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD),

2023/24:645 av Sten Bergheden (M),

2023/24:997 av Camilla Brunsberg (M),

2023/24:1136 av Oliver Rosengren (M),

2023/24:1632 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C),

2023/24:1778 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C),

2023/24:1853 av Isak From och Heléne Björklund (båda S) och

2023/24:1862 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S).

Ställningstagande

I dag finns en möjlighet att, i enlighet med artikel 4 i EU:s direktiv 92/83/EEG, differentiera, och därigenom sänka, alkoholskatten för småskalig alkoholproduktion. Denna möjlighet nyttjas av samtliga stater inom den europeiska unionen förutom Sverige och Italien, vilket innebär att de svenska producenternas konkurrenskraft begränsas i relation till övriga inom unionen. Givet riksdagens tillkännagivande om att implementering av EU-direktiv inte bör försämra företags konkurrenskraft torde det onekligen vara aktuellt att utnyttja denna möjlighet att förenkla för den inhemska småskaliga alkoholproduktionen och samtidigt stärka dess konkurrenskraft. Utan att vare sig rucka på alkoholmonopolet eller främja en osund alkoholkonsumtion hade en sådan åtgärd kunnat stödja denna inte sällan landsbygdsorienterade näring, inte minst om det kompletteras med gårdsförsäljning av alkohol, vilket redan tillkännagivits. Förslaget har redan i dag stöd av Sveriges Oberoende Småbryggerier som förespråkar en ”trappstegsmodell”, men vi menar att frågan bör utredas vidare innan förslaget genomförs.

17. Övriga punktskatter, punkt 9 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2023/24:373 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 10 och

2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 och

avslår motionerna

2023/24:991 av Andrea Andersson Tay m.fl. (V) yrkande 24,

2023/24:1899 av Mats Wiking och Magnus Manhammar (båda S) och

2023/24:2315 av Alexandra Anstrell (M).

Ställningstagande

I Sverige deponeras i dag mindre än en procent av den totala avfallsbehandlingen. Sveriges avfallsskatt har bidragit till detta och den har i stora drag tjänat oss väl. Syftet har varit att minska avfallsmängderna vilket också har skett. Mycket har dock hänt med den tekniska utvecklingen. I dag finns helt nya möjligheter att utvinna råvaror ur avfall. Avfallsskatten förvandlar dock i allmänhet avfall till problem när det i stället kan finnas en stor potential att utvinna värdefulla råvaror ur avfallet. I dag styr beskattningen olämpligt avfall i samhället, bl.a. till olika markkonstruktioner, framför utvinning av råvaror ur avfallet. I många andra länder pågår i dag försök med s.k. landfill mining (deponiåtervinning) där man försöker ta vara på nedgrävda råvaror ur gammalt avfall. Den svenska avfallsskatten gör i dag sådan verksamhet olönsam i Sverige. Det bör ses över om en förändrad avfallsskatt kan bidra till en omställning till ett mer cirkulärt samhälle. Den utredning som presenterades under 2022 beaktade inte skattens miljöstyrande konsekvenser, varför en ny utredning bör tillsättas. Utredningen bör se över ett undantag från beskattning av utvinningsrester som ska användas för att utvinna mer värdefulla råvaror. Det bör inte heller vara möjligt att undvika svensk avfallsskatt genom att exportera till länder där beskattningen eller avgifterna är lägre.

Användningen av bekämpningsmedel i Sverige styrs av ett omfattande regelverk för godkännande, hantering och miljöövervakning. Det finns två typer av bekämpningsmedel: växtskyddsmedel och biocidprodukter. Därmed finns det även två olika grupper inom avgiftskollektivet: växtskyddsmedelsföretag och biocidproduktföretag. Avgifterna finansierar myndighetens prövning av ansökningar och tillsyn över att gällande regler följs. Riksdagen har tidigare tillkännagett för regeringen att den bör säkerställa effektiva och förutsägbara godkännandeprocesser för växtskyddsmedel. Kemikalieinspektionen har nyligen kommit med förslag som innebär att företag som betalar ansökningsavgifter och årsavgifter för växtskyddsmedel totalt sett kommer att få lägre avgifter. Bedömningar av bekämpningsmedel och fortsatt breda säkerhetsmarginaler när det gäller miljö och hälsa är att föredra. Avgifterna måste alltid ställas i relation till hur de påverkar de svenska lantbrukarnas konkurrenskraft och i slutändan priset för de varor som konsumenterna betalar. Det finns därför anledning att se över punktskatten på bekämpningsmedel för att maximera samhällsnyttan.

18. Övriga punktskatter, punkt 9 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2023/24:991 av Andrea Andersson Tay m.fl. (V) yrkande 24 och
avslår motionerna
2023/24:373 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 10,
2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9,
2023/24:1899 av Mats Wiking och Magnus Manhammar (båda S) och
2023/24:2315 av Alexandra Anstrell (M).

Ställningstagande

Utredningen om skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten lämnade sitt betänkande 2017. Där konstaterar utredningen att en förändrad skatt på kemiska växtskyddsmedel kan vara lämplig som kompletterande styrmedel. En ny differentierad skatt föreslås med tre riskbaserade produktkategorier, där kemiska växtskyddsmedel som endast innehåller verksamma ämnen med låg risk ska vara skattebefriade. Enligt utredningen ändrar skatteförslaget prisrelationen mellan produktkategorierna och det bör leda till minskade miljö- och hälsorisker. Det är mycket angeläget att Sverige, tills vi helt lyckas fasa ut kemiska bekämpningsmedel, får en bättre beskattning av bekämpningsmedel då dagens beskattning har liten miljöeffekt. Utredningens förslag på differentierad beskattning är bättre än den nuvarande, men dess styrande effekt kan vara för liten. Danmark, Norge och Frankrike har en betydligt starkare lagstiftning där skatten ökar med medlets giftighet, vilket lett till att lantbrukare byter till mindre giftiga medel. Det finns ett stort behov av att en differentierad beskattning av växtskyddsmedel införs i Sverige, som i likhet med den som finns i Danmark ökar med medlets giftighet. Intäkterna från skatten bör återföras till lantbruket för att utveckla hållbara växtskyddsmedel. Regeringen bör återkomma med förslag på en ny skatt på bekämpningsmedel differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

19. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 10 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 3–5 och
2023/24:1655 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 12 och

avslår motionerna

2023/24:933 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2,
2023/24:1653 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 3,
2023/24:2484 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 16 och
2023/24:2669 av Märta Stenevi m.fl. (MP) yrkandena 47–49.

Ställningstagande

Tulltjänstemän spelar en avgörande roll för hur bra kontroller vi har vid Sveriges gränser och påverkar således Sveriges trygghet och ekonomi. Tullpersonalen har utökats successivt de senaste åren, vilket har medfört att fler beslag har kunnat göras. Dock räcker det inte. Tullen är ofta underbemannad och betydligt fler beslag och kontroller skulle kunna göras om Tullverket får mer resurser över tid för att kunna utbilda och anställa fler tulltjänstemän.

Tullpersonalens befogenheter är under utredning. Både allmänheten och tullpersonalen upplever frustration då de inte har befogenhet att stoppa fordon eller personer som lämnar landet. Det är bara polisen som har den befogenheten. Diskussion har förts av regeringen huruvida det skulle vara bättre att stärka polisen eller att ge tullen behörighet att stoppa transporter och personer som lämnar landet. För att ge befogenhet till Tullverkets personal att genomsöka fordon på väg att lämna landet behöver transport av stöldgods klassificeras som ett smugglingsbrott. Det har lämnats ett tillkännagivande om detta tillsammans med ett utökat uppdrag att även mer aktivt kontrollera utgående trafik.

För att tullpersonalen ska kunna bedriva ett effektivt arbete behöver de rätt förutsättningar och utrustning. Att skanna fordon är centralt för tullen. Eftersom det finns betydligt färre skannrar hos Tullverket än vad som efterfrågas blir det ofta väntetid till skannrarna och personalen utnyttjas inte så effektivt som den borde. Sverige ligger långt framme när det kommer till den tekniska utvecklingen inom tullen. Då Tullverket måste utveckla mycket av tekniken själv för att inte vara beroende av utländsk mjukvara krävs ständig intern teknikutveckling vilket kräver mer resurser. Genom investeringar i bättre utrustning och teknikutveckling skulle den redan underbemannade tullpersonalen kunna jobba mer effektivt.

I stor utsträckning är brottsligheten relaterad till bruk av alkohol och narkotika och vapen finns i princip alltid med i bilden. Import av denna typ av varor omgärdas av s.k. importrestriktioner där det krävs licenser och tillstånd. Dessa kategorier av varor är tobak, alkohol, läkemedel, narkotika samt vapen. Vid sidan om detta finns också en rad produkter som omfattas av tullfrihet, exempelvis dokument, farmaceutiska produkter, gåvor, skyddshjälpmedel, särskilda jordbruksprodukter, kapitalvaror, litteratur, luftfartsutrustning, trycksaker, gödningsmedel, varor för olika ändamål och organisationer, varuprover m.m. Det finns en överhängande risk att dessa tullfria varor skulle kunna utnyttjas av kriminella som paketerar in exempelvis vapendelar och

narkotika i till synes vanliga legala varor. Vi vill se över regelverket för importrestriktioner och tullfria varor så att det inte finns luckor som kriminella kan utnyttja för att smuggla in exempelvis vapen och narkotika. Vi vill strama åt regelverket för att bromsa tillförseln av redskap som har kriminella syften.

20. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 10 (C)

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2484 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 16 och avslår motionerna

2023/24:933 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2,

2023/24:1653 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 3,

2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 3–5,

2023/24:1655 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 12 och

2023/24:2669 av Märta Stenevi m.fl. (MP) yrkandena 47–49.

Ställningstagande

Utöver polisen har bl.a. Tullverket en viktig brottsbekämpande roll. I en globaliserad värld sätts tullens verksamhet på prov och det är viktigt att med riktade åtgärder se till att bekämpa organiserad brottslighet. Samtidigt ska vi vara öppna mot omvärlden. Att Tullverkets verksamhet fungerar bra är viktigt för att handeln, med varuflöden in i och ut ur vårt land, ska fungera väl för våra företag. Det är avgörande ur ett globalt konkurrensperspektiv. Samtidigt behöver tullen vara säker, för att hålla ordning i landet.

Tullverket har två huvudsakliga uppgifter som måste tillgodoses: dels uppbörd, dvs. att ta ut tullar, skatter och andra avgifter, dels brottsbekämpning, där bl.a. olaglig införsel av alkohol, drogsmuggling och vapensmuggling ska beivras. I nuläget behöver man också fokusera på att stoppa pengaflödena till den organiserade brottsligheten. För att kunna stärka sitt arbete med att skydda våra gränser, vara en central aktör i fråga om att bekämpa den grova organiserade brottsligheten och upprätthålla goda förutsättningar för våra företag att bedriva handel med andra länder behöver Tullverket långsiktiga och hållbara resurser. Det är viktigt för lag och ordning, och även för att garantera att våra företag kan vara konkurrenskraftiga gentemot aktörer i andra länder. Riksdagen behöver därför säkerställa att Tullverket har en lagstiftning som är ändamålsenlig för verksamheten, och även om Tullverkets befogenheter under en lång rad av år har utökats finns det fortfarande ett stort fortsatt

behov. Tullen behöver förstärkas både vad gäller personal och utrustning. Inte minst måste möjligheterna för tullen att hantera problemen med införsel av vapen och stöldligor på landsbygden mötas med full kraft.

21. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 10 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:2669 av Märta Stenevi m.fl. (MP) yrkandena 47–49 och avslår motionerna

2023/24:933 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2,

2023/24:1653 av Niels Paarup-Petersen (C) yrkande 3,

2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 3–5,

2023/24:1655 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 12 och

2023/24:2484 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 16.

Ställningstagande

Det myndighetsgemensamma arbetet mot organiserad brottslighet och samverkan mellan exempelvis Polismyndigheten, Tullverket och Kustbevakningen behöver fortsätta utvecklas. Det är viktigt att fortsätta stärka myndigheterna genom ökade resurser, så att de har rätt förutsättningar att bekämpa införseln av vapen, narkotika och annat olagligt gods. Dessutom behövs åtgärder för att öka effektiviteten. Därför bör Tullverkets befogenheter ökas i fråga om både kontrollverksamhet och brottsbekämpning, med beaktande av de centrala principerna om effektivitet, nödvändighet, proportionalitet och respekt för enskildas fri- och rättigheter. Tullbefogenhetsutredningen har gjort en samlad översyn av reglerna om Tullverkets befogenheter inom kontrollverksamheten och den brottsbekämpande verksamheten. I ett delbetänkande lämnar utredningen flera bra förslag som är positiva eftersom de kan antas gynna både Tullverkets verksamhet och brottsbekämpningen i sin helhet. En tulltjänsteman har i dag rätt att stoppa fordon och andra transportmedel endast i ett fåtal utpekade situationer. Det vore rimligt att, som utredningen föreslår, ge en tulltjänsteman i stort sett samma generella rätt som en polis och en tjänsteman inom Kustbevakningen har att stoppa fordon och andra transportmedel. I fråga om kontrollverksamheten föreslås Tullverket få en utökad rätt att undersöka och öppna försändelser, exempelvis rätten att begära att vissa försändelser tillfälligt hålls

kvar till dess att de har hunnit kontrolleras på plats. Det är en rimlig utökning av befogenheterna och kan öka möjligheterna att upptäcka olagligt gods.

Inom brottsbekämpningen föreslås Tullverket och tulltjänstemän få utökade möjligheter att biträda andra brottsbekämpande myndigheter, såsom Polismyndigheten. Tullverket ska också i ett enskilt fall även hjälpa en annan brottsbekämpande myndighet med särskilda resurser. Tulltjänstemän föreslås också få utökade befogenheter att ta beslag och genomföra undersökningar och avspärningar. Det gäller t.ex. att utöka rätten att besluta om beslag till att omfatta viss bevisning. Det kan exempelvis vara fråga om mobiltelefoner, skriftlig dokumentation, väskor, behållare eller emballage som godset har smugglats i och annat som kan tjäna som bevis för brottet. Tulltjänstemän bör också få rätt att genomföra undersökningar på fler platser. Utredningen ger som exempel en plats där insmugglade varor misstänks ha placerats eller en plats där insmugglad narkotika kan ha grävts ned. Tulltjänstemän bör också rimligen ha samma möjligheter som Polismyndigheten eller Kustbevakningen att spärra av en lokal där smuggelgods har påträffats eller att förbjuda flyttning av ett fordon eller fartyg för att det ska kunna undersökas närmare.

I takt med att befogenheterna utökas behöver åtgärder vidtas för att säkerställa enskildas integritet och fri- och rättigheter. Det är därför mycket positivt med utredningens förslag om att införa en ny generell bestämmelse om att behov och proportionalitet ska präglade alla ingripanden som tulltjänstemän genomför. Jag vill också betona vikten av att ingripanden motiveras och dokumenteras ordentligt, för att säkerställa goda möjligheter till insyn och tillsyn.

22. Betalning av tull och importskatter, punkt 11 (SD)

av Per Söderlund (SD), Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Bo Broman (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt avslår motion

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 11.

Ställningstagande

Vid inbetalning av importskatter såsom moms och punktskatter kan betalningen göras till både Skatteverket och Tullverket beroende på om

personen eller företaget i fråga är momsregistrerat. Systemet med att anmäla och betala moms till Tullverket innebär en extra myndighetskanal i skatte- och redovisningshänseende. I förenklings- och enhetlighetssyfte bör skatt vid import, liksom all annan skattehantering, skötas via Skatteverket. Vi anser att det behöver vara enkelt att betala in importrelaterade skatter. Vi vill därför se till att utreda frågan om hur systemet för importskatter kan göras så att företagen upplever det smidigt.

Svenska företag är viktiga och det är självklart också viktigt att de betalar in skatter och avgifter enligt vad lagstiftningen anger. För att minimera misstag och fel är det viktigt att huvudorsaken till att felaktiga inbetalningar inte är alltför krångliga regelverk. Innebörden kan bli att fullt fungerande företag utan avsikt att göra fel ändå missar i förfarandet vid tulldeklarerationer och således straffas med tulltillägg i onödan. Det är vår uppfattning att vi inte i onödan bör bestraffa våra export- och importföretag som är så viktiga för att finansiera trygghet och välfärd i Sverige. Därför vill vi utreda hur regelverket för tulltillägg och deklarerationer kan förenklas både formellt och tekniskt.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2023/24

2023/24:69 av Nima Gholam Ali Pour (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa elektronikskatten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:70 av Nima Gholam Ali Pour (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:118 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny och förenklad beräkningsmodell för fordonsskatt för fordon i kategorin personbil klass II och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:129 av Eric Palmqvist (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till minskad fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda malusskattens kontraproduktiva effekter och dess eventuella avskaffande och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:167 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att frysa skatten på snus och om att ta bort indexuppräknings av nuvarande skattesats och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:373 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en förändrad avfallsskatt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:376 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kemikalieskatten och utreda hur skadliga kemikalier i hemelektronik kan reduceras genom mer tydlig och ändamålsenlig lagstiftning och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över punktskatten på bekämpningsmedel och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:399 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underkasta flygskatten en kritisk granskning och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:414 av Thomas Morell m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett införande av en skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa kravet på minst 15 dagars avställning för fordon och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:443 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motverka skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda konsekvenserna av en differentierad alkoholskatt för småskalig alkoholproduktion och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:514 av Lars Püß (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera miljönyttan av dagens elektronikskatt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:515 av Kristina Axén Olin m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra lägre trängselskatter för utsläppsfria fordon och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:603 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:605 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn och utvärdering av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:606 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att avskaffa flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:645 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen om möjligt bör överväga att se över skatten på öl för de små bryggerierna och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:933 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Tullverket ökade befogenheter gällande Cites-arter vid Sveriges inre gräns och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:991 av Andrea Andersson Tay m.fl. (V):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:996 av Per Bolund m.fl. (MP):

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla alla fossila subventioner och tillkännager detta för regeringen.
98. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta jordbrukets fossila subventioner med ett avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:997 av Camilla Brunsberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa differentierad alkoholskatt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1109 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ändra reglerna för trängselskatten i Ropsten, för att underlätta hämtning, lämning samt parkering och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1136 av Oliver Rosengren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en mer rättvis beskattning av snus och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1296 av Malin Larsson och Peter Hedberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en reformerad bränsleskatt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1340 av Magnus Resare och Mats Green (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om möjligt se över den föreslagna skattehöjningen av husbilar och att regeringen därefter bör överväga att ta fram ett långsiktigt regelverk och en långsiktig beskattningsmodell för husbilar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2023/24:1381 av Camilla Rinaldo Miller och Magnus Jacobsson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en ny modell för fordons- och bränslebeskattning och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1519 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla alla fossila subventioner och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja och utveckla trängselskatterna och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta jordbrukets fossila subventioner med ett avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1527 av Linus Lakso m.fl. (MP):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa all skatt på egenproducerad el (även över gränsen på 500 kilowatt) och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort skatterabatten på el för serverhallar och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur en dynamisk elskatt skulle kunna utformas för att ge ökade incitament för flexibilitet och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1632 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en sänkning av skatten för små producenter av öl i enlighet med EU:s regelverk och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1633 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa gränsen för elproduktion för eget bruk och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kravet på hamnar att kontrollera innehållet i samtliga containrar och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten för importerade it-produkter och andra varor och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1653 av Niels Paarup-Petersen (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flytta Tullverket till Skåne och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1654 av Per Söderlund m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur systemet för importskatter kan bli smidigare och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur regelverket för tulltillägg och deklarationer kan förenklas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att tillgodose behovet av personalförstärkning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att utöka tullpersonalens befogenheter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att tillgodose behovet av investeringar i tullutrustning och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1655 av Per Söderlund m.fl. (SD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för importrestriktioner och tullfria varor för att förhindra brottslighet och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1656 av Per Söderlund m.fl. (SD):

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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en avveckling av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1743 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om passager vid betalstationer för trängselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1778 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till förändrad beskattning av mikrobryggerier och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1853 av Isak From och Heléne Björklund (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör utredas hur småskalig ölproduktion kan gynnas utan att de samlade skatteintäkterna från alkoholskatten minskar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1862 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en differentierad ölskatt utan att de samlade skatteintäkterna från alkoholskatten minskar och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:1899 av Mats Wiking och Magnus Manhammar (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en producentavgift på sockersötad dryck och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2042 av Sanna Backeskog (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka för ett globalt koldioxidpris och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2202 av Maria Stockhaus (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en plan för att avveckla flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2238 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ytterligare sänka skatten på drivmedel för att värna utveckling och möjlighet till företagande och boende över hela Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2252 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att ändra karenstiden från 15 dagar till 4 dagar för återbetalning av fordonsskatten för fordon i yrkestrafik (bussar, lastbilar och taxi) samt hyrbilsföretag och uthyrningsfordon på bensinstationer i vägtrafikskattelagen (2006:227) och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2315 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att differentiera spelskatten på kommersiell vadhållning från spelskatten på kommersiellt onlinespel, och om möjligt tillämpa en lägre skattesats på kommersiell vadhållning, och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2321 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägs katt för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en avståndsbaserad skatt för godstransporter på väg och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en progressiv flygskatt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2346 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på en

avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2434 av Larry Söder (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektutvärdera den skadliga kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2453 av Rickard Nordin m.fl. (C):

39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av trängselskatten i syfte att ta fram förslag på hur trängselskatten för miljöbilar kan sänkas, eller helst halveras, och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bedriva påverkan i EU så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att tillsätta en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta bort skatten på biooljor för uppvärmningsändamål och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att helt slopa skatten för egenanvändning av solex för att främja installation vid optimala sollägen och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2458 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten för Sverige att införa en ”tanka svenskt”-politik som syftar till att konsumenter kan köpa konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror, där punktskatt på alla biodrivmedel, hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas, ska sänkas till ett minimum, och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att omvandla dagens dieselskattenedsättning för jordbruk

till ett likvärdigt eller mer gynnsamt klimatneutralt jordbruksavdrag senast 2026 och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att ge biogas långsiktig skattefrihet och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2465 av Ulrika Heie m.fl. (C):

62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2484 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att stärka Tullverket och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2576 av Kerstin Lundgren m.fl. (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en justerad Lidingöregel för trängselskatt vid Ropsten i syfte att främja tillgängligheten för kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2023/24:2669 av Märta Stenevi m.fl. (MP):

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka Tullverkets befogenheter i kontrollverksamhet och brottsbekämpning med respekt för den personliga integriteten och enskildas fri- och rättigheter och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en regel om att behov och proportionalitet ska prägla alla ingripanden som tulltjänstemän genomför och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att alla ingripanden motiveras och dokumenteras utförligt och tillkännager detta för regeringen.