

Skatteutskottets betänkande 2022/23:SkU14

Punktskatt och tull

Sammanfattning

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

I betänkandet finns 26 reservationer (SD, V, C, MP) och ett särskilt yttrande (V).

Behandlade förslag

80 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Ärendet och dess beredning.....	8
Utskottets överväganden.....	9
Energiskatt m.m.....	9
Energiskatt på eldriven kollektivtrafik	16
Skatt på drivmedel m.m.....	18
Fordonsskatt m.m.	25
Vägs katt.....	29
Trängselskatt	32
Flygets beskattning.....	36
Skatt på avfall m.m.....	38
Övriga miljöskatter.....	42
Skatt på alkohol och tobak m.m.	48
Sockerskatt	53
Tullverkets befogenheter och verksamhet	54
Betaling av tull och importskatter	60
Reservationer	65
1. Energiskatt m.m., punkt 1 (SD).....	65
2. Energiskatt m.m., punkt 1 (C)	66
3. Energiskatt m.m., punkt 1 (MP)	67
4. Energiskatt på eldriven kollektivtrafik, punkt 2 (V)	68
5. Energiskatt på eldriven kollektivtrafik, punkt 2 (C)	69
6. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (C).....	69
7. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (MP)	71
8. Fordonsskatt m.m., punkt 4 (C).....	71
9. Vägs katt, punkt 5 (SD).....	72
10. Vägs katt, punkt 5 (V)	73
11. Vägs katt, punkt 5 (MP)	74
12. Trängselskatt, punkt 6 (SD).....	75
13. Trängselskatt, punkt 6 (V).....	76
14. Trängselskatt, punkt 6 (C)	77
15. Trängselskatt, punkt 6 (MP)	78
16. Flygets beskattning, punkt 7 (SD)	78
17. Skatt på avfall m.m., punkt 8 (C).....	79
18. Övriga miljöskatter, punkt 9 (SD)	80
19. Övriga miljöskatter, punkt 9 (C).....	82
20. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 10 (SD).....	83
21. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 10 (C)	84
22. Sockerskatt, punkt 11 (C)	85
23. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 12 (SD).....	86
24. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 12 (C).....	87
25. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 12 (MP).....	87
26. Betaling av tull och importskatter, punkt 13 (SD)	88
Särskilt yttrande.....	89
Särskilt yttrande (V)	89
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	90

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23	90
---	----

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Punktskatt

1. Energiskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 11, 17 och 24,

2022/23:156 av Hanna Westerén (S),

2022/23:157 av Hanna Westerén (S),

2022/23:329 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5,

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:1327 av Lars Isacson och Peter Hultqvist (båda S),

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 16 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 142 och 144.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Energiskatt på eldriven kollektivtrafik

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 14,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 12 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 79.

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (C)

3. Skatt på drivmedel m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:843 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkandena 6 och 7,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 16 och 54,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 47,

2022/23:1933 av Sten Bergheden (M),

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 53,

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 74, 99 och 102 samt

2022/23:2192 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 1.

Reservation 6 (C)

Reservation 7 (MP)

4. Fordonsskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12,

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 84,

2022/23:2222 av Eric Palmqvist (SD) och
2022/23:2232 av Eric Palmqvist m.fl. (SD).

Reservation 8 (C)

5. Vägs katt

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4,
2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 22,
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18 och
2022/23:1464 av Emma Berginger (MP).

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (V)

Reservation 11 (MP)

6. Trängsels katt

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:463 av Ida Drougge (M),
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,
2022/23:897 av Michael Rubbestad (SD),
2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 14,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7,
2022/23:1883 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 34 och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 80.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (V)

Reservation 14 (C)

Reservation 15 (MP)

7. Flygets beskattning

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1,
2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 13 och
2022/23:1817 av Sten Bergheden (M).

Reservation 16 (SD)

8. Skatt på avfall m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 77 och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 129 och 143.

Reservation 17 (C)

9. Övriga miljöskatter

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:252 av Angelica Lundberg (SD),
 2022/23:500 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),
 2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 10,
 2022/23:967 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 8 och 14,
 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 16 och 17,
 2022/23:1514 av Larry Söder (KD),
 2022/23:1816 av Sten Bergheden (M),
 2022/23:1943 av Sten Bergheden (M),
 2022/23:2077 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och
 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 61.

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C)

10. Skatt på alkohol och tobak m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:413 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD),
 2022/23:642 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C),
 2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,
 2022/23:1050 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S),
 2022/23:1501 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S),
 2022/23:1535 av Hans Eklind (KD),
 2022/23:1937 av Sten Bergheden (M) och
 2022/23:2083 av Oliver Rosengren (M).

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (C)

11. Sockerskatt

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:856 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 16,
 2022/23:1127 av Mats Wiking (S) och
 2022/23:1168 av Per-Arne Håkansson (S).

Reservation 22 (C)

Tull

12. Tullverkets befogenheter och verksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 5,
 2022/23:940 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 5,
 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 36 och 37,
 2022/23:1270 av Jörgen Grubb (SD) och
 2022/23:2280 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2.

Reservation 23 (SD)

Reservation 24 (C)
Reservation 25 (MP)

13. Betalning av tull och importskatter

Riksdagen avslår motion

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 39 och 40.

Reservation 26 (SD)

Stockholm den 13 april 2023

På skatteutskottets vägnar

Niklas Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Karlsson (S), Per Söderlund (SD), Boriána Åberg (M), Hanna Westerén (S), Eric Westroth (SD), Fredrik Ahlstedt (M), Ida Ekeröth Clausson (S), David Lång (SD), Mathias Tegnér (S), Ilona Szatmári Waldau (V), Cecilia Engström (KD), Helena Lindahl (C), Bo Broman (SD), Crister Carlsson (M), Peder Björk (S), Carl B Hamilton (L) och Marielle Lahti (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 80 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2022/23.

Motionerna innehåller bl.a. förslag om tillkännagivanden till regeringen om skatterna på el, bränsle, fordon, kemikalier, alkohol, tobak, flygresor, avfall och plastbärkassar. Vidare innehåller motionerna förslag om tillkännagivanden om 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 2021/22:SkU15 om punktskatt och i betänkande 2021/22:SkU1 om 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 en gränsjusteringsmekanism för koldioxid och global koldioxidskatt.

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

Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 142 föreslås ett tillkännagivande om att överväga att helt ta bort skatten på biooljor för uppvärmningsändamål. I yrkande 144 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att helt slopa skatten på egenanvändning av solet för att främja installation vid optimala sollägen.

I partimotion 2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 11 föreslås ett tillkännagivande om att slopa all skatt på egenproducerad el, även över gränsen på 500 kilowatt (kW). I yrkande 17 föreslås ett tillkännagivande om att ta bort skatterabatten på el för serverhallar. I yrkande 24 föreslås ett tillkännagivande om att utreda hur en dynamisk elskatt skulle kunna utformas för att ge ökade incitament för flexibilitet. I partimotion 2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att avveckla alla fossila subventioner.

I kommittémotion 2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige ska verka för en överenskommelse om koldioxidskatt globalt.

I motion 2022/23:156 av Hanna Westerén (S) föreslås ett tillkännagivande om att överväga att införa en gränsjusteringsmekanism för koldioxid. I motion 2022/23:157 av samma motionär föreslås ett tillkännagivande om att Sverige aktivt bör verka för ett globalt koldioxidpris. I motion 2022/23:1327 av Lars Isacson och Peter Hultqvist (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att tillfälligt slopa skatten på bioolja till kraftvärmeverk.

I motion 2022/23:329 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa gränsen för elproduktion för eget bruk.

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. Grundregeln är att bränslen och el ska beskattas. Direktivet anger minimiskattenivåer vid yrkesmässig respektive icke yrkesmässig användning. Samtidigt innehåller direktivet krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer samt möjligheter för medlemsstaterna att ge skattenedsättning eller fullständig skattebefrielse i andra situationer.

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till omarbetning 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 i fråga om energiskatt och koldioxidskatt 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 § LSE 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 prisförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning).

Avskaffad skattebefrielse för vissa biobränslen för uppvärmning

Grundförutsättningarna för att kunna ge statligt stöd till skydd för miljön är att stödet har en stimulanseffekt, 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.

Sveriges statsstödsgodkännande för skattebefrielse för animaliska och vegetabiliska fetter och oljor, icke-syntetisk metanol, fettsyrametylestrar (FAME) och vissa andra blandningar av estrar och glycerol samt biogas för uppvärmning (SA.49893) löpte ut den 31 december 2020 och regeringen gjorde 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).

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 råttalolja 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.

Regeringen konstaterade också att även koldioxidskatt på skattepliktiga biooljor omfattas av regeringens förslag.

Skatt på el

Möjligheten för Sverige att fritt utforma energiskatten på elektrisk kraft 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 t.ex. större delar av tjänstesektorn, betalar samma energiskatt som hushållen.

Skatt på solet

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 generator-effekt av mindre än 100 kW
- har framställts av någon som förfogar över en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 100 kW 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 kW installerad topp effekt (11 kap. 2 § LSE). Skatterättsnämnden har lämnat ett förhandsbesked om solceller som ska installeras på sammanbyggda huskroppar där de olika solcellsenheterna

ska kopplas till olika uttagpunkter. Nämnden bedömde att solcellerna är att anse som en enda anläggning (SRN 24-18/I).

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 berörd el. Sedan den 1 juli 2021 får man full avdragsrätt för energiskatten på el som uppfyller de ovan nämnda kraven (prop. 2020/21:113, bet. 2020/21:SkU25, rskr. 2020/21:294).

Nedsatt energiskatt för serverhallar slopas

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 utövar 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 ska 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

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM), se faktapromemoria 2020/21:FPM133. Förslaget innebär att det inrättas en gränsjusteringsmekanism för koldioxid för att reglera sådana växthusgasutsläpp som har orsakats av vissa varor som importerats till EU. Mekanismen föreslås komplettera EU:s utsläppshandelssystem genom att tillämpa en motsvarande ordning när det gäller import till EU. Syftet med förslaget är motverka risken för koldioxidläckage till följd av asymmetrisk klimatpolitik i länder utanför EU (där den politik som tillämpas för att bekämpa klimatförändringarna är

mindre ambitiös än EU:s). Tillämpningen av CBAM ska förhindra att unionens insatser för att minska utsläppen neutraliseras av ökande utsläpp utanför unionen genom att produktionen flyttas till länder utanför EU eller att importen av koldioxidintensiva produkter ökar.

I mars 2022 nådde rådet en överenskommelse om förordningen om CBAM och i december 2022 nådde ministerrådet och Europaparlamentet en politisk överenskommelse om genomförandet av CBAM. Enligt den politiska överenskommelsen kommer en s.k. övergångsperiod för CBAM att träda i kraft den 1 oktober 2023.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om energiskatt behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Motionsyrkanden om energiskatt och koldioxidskatt behandlades även i skatteutskottets yttrande 2022/23:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2023. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2022/23:51).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att regeringen i budgetpropositionen för 2023 har angett att Sverige ska bedriva en effektiv och ambitiös energi-, klimat- och miljöpolitik. Regeringen verkar för att politiken på dessa områden ska vara långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv, och politiken ska bygga på de reformer som mest effektivt tryggar en robust och fossilfri elförsörjning i hela landet. Regeringen anför att medel avsätts för att möjliggöra storskalig koldioxidinfångning genom s.k. bio-CCS – där CCS står för carbon capture and storage –, vilket kommer att bidra till att minska nettoutsläppen av växthusgaser. Vidare anføres att industrins förutsättningar att kunna utveckla och investera i ny teknik som reducerar dess utsläpp ska förbättras.

Utskottet konstaterar också att klimat- och miljöministern i ett interpellationssvar den 26 januari 2023 angav att regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan med ambitionen att nå Sveriges högt ställda klimatmål, och att regeringen i denna plan kommer att redogöra mer i detalj för sina klimatmål för mandatperioden.

Utskottet anser, liksom i yttrande 2022/23:SkU1y, att långsiktiga styr-signaler genom bl.a. koldioxidprissättning och energibeskattning är viktiga för att nå Sveriges långsiktiga ambitioner på klimat- och energiområdet. Utskottet konstaterar att det nu finns en politisk överenskommelse mellan ministerrådet och Europaparlamentet om genomförandet av en gränsjusteringsmekanism för koldioxid (CBAM) med start i oktober 2023. Mot denna bakgrund finner utskottet inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att överväga att införa en gränsjusteringsmekanism för koldioxid.

Vidare har utskottet nyligen tillstyrkt regeringens förslag om att slopa skattenedsättningen för datorhallar den 1 juli 2023, och riksdagen biföll förslaget (rskr. 2022/23:51). Utskottet finner därmed inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att ta bort skatterabatten på el för serverhallar.

När det gäller biooljor 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 om kraftvärmens att kraftvärmeskatten, avfallsförbränningskatten och skatten på bioolja skulle ses över för att skapa bättre förutsättningar för kraftvärmens. I budgetpropositionen för 2023 föreslogs ett slopande av koldioxidskatten på bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet EU ETS fr.o.m. den 1 januari 2023, vilket även omfattade koldioxidskatt på skattepliktiga biooljor. Utskottet angav att långsiktiga och förutsägbara spelregler är en förutsättning för att investeringar som möjliggör mer elproduktion från kraftvärmens ska komma till stånd, och utskottet delade regeringens bedömning att det krävs åtgärder för att förbättra lönsamheten inom elproduktion i kraftvärmeverk. Utskottet ansåg att det behövdes åtgärder för att mildra den pågående elkrisen och konstaterade samtidigt att det med regeringens förslag kvarstod styrning mot minskade utsläpp av växthusgaser genom att anläggningarna omfattas av EU ETS. Utskottet tillstyrkte mot denna bakgrund regeringens förslag (ytr. 2022/23:SkU1y). Utskottet avstyrkte också i samma yttrande motionsförslag om att återinföra skattebefrielse för biooljor. Utskottet har inte ändrat inställning och finner därmed inte någon anledning att rikta tillkännagivanden till regeringen om att slopa skatten på biooljor.

När det gäller skatt på solet konstaterar utskottet att reglerna ändrades den 1 juli 2021 när det befintliga undantaget från skatteplikt för egenproduktion av el utvidgades genom en höjning av effektgränsen till 500 kW för elektrisk kraft som framställs från sol (från tidigare 255 kW) och genom att den befintliga skattenedsättningen i form av avdrag i deklarationen för egenproducerad förnybar el, inklusive solet, utvidgades till fullständig skattebefrielse. Undantag från skatteplikt är att betrakta som ett statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) mening. En viktig princip för skattepolitiken är att regelverket ska vara förenligt med EU-rätten, och i tidigare lagstiftningsarbeten har det därför lyfts fram att det är viktigt att de ändringar som föreslås respekterar bl.a. EU-rättens regler om statligt stöd. Utskottet har också nyligen avstyrkt motionsförslag om att avskaffa effektgränserna. Utskottet ansåg 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 (ytr. 2022/23:SkU1y).

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsförslag på detta område.

Energiskatt på eldriven kollektivtrafik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda eller slopa energiskatten på tunga fordon, fartyg m.m. inom kollektivtrafiken som går på el.

Jämför reservation 4 (V) och 5 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 12 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket.

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 79 föreslås ett tillkännagivande om att överväga att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el.

I kommittémotion 2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 14 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el.

Bakgrund och gällande rätt

Energiskattedirektivet är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. Grundregeln är att bränslen och el ska beskattas.

De svenska skattereglerna om energibeskattnings av el finns i lagen om skatt på energi. 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).

Elbusspremie

Elbusspremien är ett statligt stöd för aktörer som bedriver kollektivtrafik. Premien infördes 2016 och syftet är att främja introduktionen av elbussar på marknaden och på så sätt bidra till ett bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller. Regleringen av elbusspremien finns i förordningen (2016:836) om elbusspremie. Premien kan betalas ut till elbussar, laddhybrider, bränslecellsbussar och trådbussar med en transportkapacitet på mer än 14 passagerare. För en kollektivtrafikmyndighet, en kommun eller ett aktiebolag som fått befogenhet att upphandla kollektivtrafik, är premien

20 procent av elbussens inköpspris, dock maximalt 100 procent av mellanskillnaden mellan inköpspriset på elbussen och inköpspriset på närmast jämförbara dieselbuss. För ett trafikföretag är premien 40 procent av mellanskillnaden mellan en elbuss och närmast jämförbara dieselbuss. Laddhybridbussar får halva premiebeloppet.

Rapport från Trafikanalys om ökad elektrifiering inom sjöfarten

Trafikanalys är regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor inom hela transportområdet. Myndigheten ansvarar för att utvärdera åtgärder och redovisa deras effekter inom transportområdet.

Trafikanalys fick i december 2021 två uppdrag av regeringen om en ökad elektrifiering inom sjöfarten. Ett uppdrag handlade om att öka användningen av land- och laddström, och ett annat om att utreda förutsättningarna för eldrivna fartyg. Trafikanalys lämnade rapporten Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart (rapport 2022:17) till Regeringskansliet den 15 december 2022. I rapporten presenterar Trafikanalys sju förslag på styrmedel och ett antal övriga åtgärder och konstaterar att ett brett arbete och en kombination av styrmedel behövs för att minska trösklarna för en ökad elsjöfart. Bland de styrmedel som föreslås finns bl.a. skattereduktion för elanslutning för mindre fartyg, klimatpremie för elfartyg och stöd till elanslutning för fartyg (hamnar). Trafikanalys konstaterar också att både satsningar på ekonomiska styrmedel, offentlig upphandling, bestämmelser, samarbete och överenskommelser mellan olika aktörer fyller sin funktion. Vid utformningen av styrmedel för ökad elektrifiering inom sjöfarten behöver de utformas så att de samspelar och inte motverkar varandra eller andra transportpolitiska mål. Med tanke på det tidiga utvecklingsstadium som elsjöfarten befinner sig i behöver t.ex. satsningar på infrastruktur för elanslutning av fartyg kombineras med satsningar på själva fartygen.

Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om nedsatt elskatt för tunga fordon behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att riksdagen 2016, efter förslag från regeringen, beslutade att införa en elbusspremie för att främja introduktionen av eldrivna bussar på marknaden. Regeringen bedömde att elbussar är ett bra exempel på ny teknik som är dyrare att investera i än konventionell teknik men billigare att använda. Regeringen gjorde även bedömningen att ett riktat investeringsstöd såsom elbusspremien, vilket subventionerar inköp av den dyrare tekniken, 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 Trafikanalys rapport Förutsättningar och styrmedel för ökad elsjöfart, där det bl.a. föreslås förändringar av beskattningen, bereds inom Regeringskansliet. Utskottet finner inte skäl att föregripa beredningen av denna rapport.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet samtliga motionsförslag 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 ändring av energiskattedirektivet.

Jämför reservation 6 (C) och 7 (MP).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 47 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheterna att sänka skatten på förnybara drivmedel inom reduktionsplikten. Samma förslag finns även i partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 74 och kommittémotionerna 2022/23:843 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 6 och 2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 54.

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 99 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige ska verka för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse och i yrkande 102 föreslås ett tillkännagivande om att vid översynen av energiskattedirektivet ändra så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym.

I partimotion 2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 53 föreslås ett tillkännagivande om att ersätta jordbrukets fossila subventioner med ett avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket.

I kommittémotion 2022/23:843 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 7 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatten. Samma förslag framförs i kommittémotion 2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 16.

I kommittémotion 2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 13 föreslås ett tillkännagivande om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra fortsatt användning av skattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt om att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimatteffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten.

I kommittémotion 2022/23:2192 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att skattesystemet ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningar som råder i Sverige.

I motion 2022/23:1933 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten i Sverige.

Bakgrund och gällande rätt

Energiskattedirektivet

Grundregeln enligt energiskattedirektivet är att bränslen och el ska beskattas. Av olika skäl kan viss användning av dessa energislag undantas från beskattning, antingen genom tvingande unionsrättslig reglering eller genom att medlemsstaterna ges en möjlighet till detta.

Artikel 16.1 i energiskattedirektivet ger medlemsstaterna rätt att helt eller delvis tillämpa skattebefrielse för bl.a. produkter som framställts av biomassa. Ett förbehåll för skattebefrielsen är att den inte får medföra någon överkompensation för merkostnaderna för framställning av de aktuella biobränslena i förhållande till de fossila bränslen de ersätter (se artikel 16.3 i energiskattedirektivet).

Den 14 juli 2021 presenterade kommissionen ett förslag till omarbetning 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 energibeskattningen. 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 drivmedel

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 koldioxidskattesatser. 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 perioden den 1 juli–31 december 2019 räknades dock

skattebeloppen för bensin och diesel om utan det schabloniserade tillägget (prop. 2018/19:94, bet. 2018/19:SkU22). Vidare har regeringen vid två tillfällen lämnat förslag om att den årliga BNP-indexeringen inte ska tillämpas, senast i proposition 2020/21:196 Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel.

Riksdagen beslutade under 2022 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 och prop. 2021/22:221, bet. 2021/22:FiU39, rskr. 2021/22:248).

Tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel från den 1 januari 2023

I proposition 2022/23:17 konstaterade regeringen att indexomräkningen av skattesatserna för bensin och diesel enligt gällande regler skulle leda till markant ökade drivmedelspriser om inte de indexerade skattebeloppen sänktes. För att möta de höga drivmedelspriserna föreslog regeringen därför tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel med 80 öre per liter under 2023–2025 (med följdändringar för lågbeskattad olja). Regeringen bedömde samtidigt att långsiktiga styrsignaler genom bl.a. koldioxidprissättning och energibeskattnings är viktiga för att nå Sveriges långsiktiga ambitioner på klimat- och energiområdet. Det bedömdes därför lämpligt att de föreslagna sänkningarna endast ska vara tillfälliga och gälla under tre år. Regeringen anförde också att nivån på drivmedelsskatter dock kan komma att förändras om prisläget motiverar det.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

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

En nedsättning av koldioxidskatten på diesel i arbetsmaskiner i jord-, skogs- och vattenbruksverksamheter infördes 2005 för att stärka jord- och skogsbrukets internationella konkurrenskraft (prop. 2004/05:1 Förslag till statsbudget för 2005, finansplan, skattefrågor och tilläggsbudget m.m., avsnitt 8.4.2, s. 216). Skattenedsättningens storlek har varierat under åren.

I proposition 2021/22:269 föreslog regeringen en tillfälligt utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatten på diesel i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet under tiden den 1 juli 2022–30 juni 2023. Den tillfälligt utökade nedsättningen infördes mot bakgrund av att priset på flera viktiga insatsvaror inom dessa näringar ökat kraftigt, inte minst på grund av kriget i Ukraina, och motiverades också av behovet av att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion under den extraordinära situation som rådde på grund av händelserna i omvärlden.

I budgetpropositionen för 2023 gjorde regeringen bedömningen att denna tillfälligt utökade nedsättning av koldioxid- och energiskatten bör förlängas

t.o.m. den 31 december 2023. Regeringen gjorde bedömningen att de förhållanden som motiverat nedsättningen kommer att kvarstå under hela det kommande året och att det därför fanns skäl att förlänga den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel till att gälla även under andra halvåret 2023. Regeringen avser att under våren 2023 återkomma till riksdagen med ett förslag med utgångspunkt i ovanstående, med ikraftträdande den 1 juli 2023. I finansplanen i budgetpropositionen för 2023 angavs att regeringen även kommer att verka för att skatten på diesel för jord-, skogs- och vattenbruk ska ligga på EU:s miniminivå under 2024 och 2025.

I december 2022 remitterades promemorian *Förlängning av den tillfälligt utökade skattenedsättningen på viss dieselanvändning inom jord-, skogs- och vattenbruk*. I promemorian föreslås en förlängning av nedsättningen så att den ska gälla även under andra halvåret 2023. För förbrukning under tiden den 1 juli–31 december 2023 medges enligt förslaget nedsättning av koldioxid-skatten med 2 491 kronor per kubikmeter och nedsättning av energiskatten med 1 582 kronor per kubikmeter.

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 (se nedan) har dock varit skattebefriade i Sverige i enlighet med beslut om statsstöds godkännande 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 bensen 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 bensen och dieselbränsle som framställts av biomassa, detta 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 bensen 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 bensen 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.

Nya reduktionsnivåer i reduktionsplikten för bensen och diesel trädde i kraft den 1 augusti 2021 (prop. 2020/21:180, bet. 2020/21:MJU23, rskr. 2020/21:411). Enligt den nuvarande lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel ska reduktionsnivåerna successivt stiga till 66 procent för diesel och 28 procent för bensen fram till år 2030. Med hänsyn till de höga drivmedelspriserna pausades dock den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensen och diesel för 2023 (prop. 2021/22:243, bet. 2021/22:JuU15, rskr. 2021/22:243) och i budgetpropositionen för 2023 angav regeringen att den kommer att föreslå att reduktionsplikten sänks till EU:s lägstanivå den 1 januari 2024, vilket ska gälla under mandatperioden (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

SOU 2021:48 Sverige utan fossila drivmedel

Regeringen tillsatte i december 2019 en utredning med uppdraget att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av bensen- och dieseldrivna bilar (dir. 2019:106). Utredningen slutförde uppdraget den 1 juni 2021 och överlämnade betänkandet I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48). Utredningens huvudsakliga förslag och bedömningar är följande: Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Främst vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning av arbetsmaskiner och inom flyg och sjöfart.

De styrmedel som är mest centrala för utfasningen behöver enligt utredningen skärpas i närtid. I betänkandet nämns bl.a. att reduktionspliktsystemet bör förändras och att förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas.

Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

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 remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om skatt på drivmedel m.m. och beskattning av biodrivmedel behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Motionsyrkanden om tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel samt tillfälligt sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk behandlades även i skatteutskottets yttrande 2022/23:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2023. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2022/23:51).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att klimat- och miljöministern i ett interpellationssvar den 26 januari 2023 angav att regeringen har inlett arbetet med att ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan med ambitionen att nå Sveriges högt ställda klimatmål, och att regeringen i denna plan kommer att redogöra mer i detalj för regeringens klimatmål för mandatperioden.

Utskottet tillstyrkte nyligen att energiskatten på bensin och diesel sänks tillfälligt under tre år med 1 krona vid pump fr.o.m. den 1 januari 2023 (yttr. 2022/23:SkU1y). Utskottet ansåg att långsiktiga styrsignaler genom bl.a. koldioxidprissättning och energibeskattnings är viktiga för att nå Sveriges långsiktiga ambitioner på klimat- och energiområdet, och delade därför regeringens bedömning att de föreslagna sänkningarna endast skulle vara tillfälliga och gälla under tre år. Utskottet finner därmed inte någon anledning att rikta tillkännagivanden till regeringen om att se över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten i Sverige.

Utskottet delade också nyligen regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2023 att det finns skäl att förlänga den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatten på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet till att gälla även under andra halvåret 2023. Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 angett att den även kommer att verka för att skatten på diesel för jord-, skogs- och vattenbruk ska ligga på EU:s miniminivå under 2024 och 2025. 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. Därmed är utskottet inte berett att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att införa ett jordbruksavdrag som ersätter dagens nedsättning av dieselskatten.

När det gäller biodrivmedel konstaterar utskottet att betänkandet I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48), där det bl.a. föreslås förändringar av reduktionsplikten, bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser att beredningen inte ska föregripas och är därmed inte berett att rikta tillkännagivanden till regeringen om att sänka skatten på förnybara drivmedel inom reduktionsplikten eller om att skattesystemet inom transportsektorn ska differentieras efter klimatnytta och olika geografiska förutsättningar.

Utskottet konstaterar vidare att kommissionen nyligen godkänt Sveriges statsstödsansökan om fortsatt skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel i ytterligare fyra år, vilket välkomnades av regeringen som har jobbat för ett förlängt statsstöds godkännande 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. Utskottet finner därmed inte skäl att rikta tillkännagivanden till regeringen om att Sverige ska vara pådrivande i EU för att möjliggöra fortsatt skattebefrielse eller om permanent skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel.

Utskottet noterar slutligen att det förslag till nytt energiskattedirektiv som kommissionen har presenterat breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och antalet undantag minskar. Strukturen för minimiskattnivåerna ändras genom att de baseras på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att det behövs ett tillkännagivande om att verka för ett nytt energiskattedirektiv som beskattar drivmedlens energiinnehåll i stället för deras volym.

Utskottet avstyrker mot bakgrund av det anförda samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Fordonsskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att sänka fordonsskatten och om att utreda förändrad beskattning av tunga fordon och fordon i kategorin personbil klass II.

Jämför reservation 8 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 84 föreslås ett tillkännagivande om att utreda hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon. Även i kommittémotion 2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 föreslås ett sådant tillkännagivande.

I motion 2022/23:2222 av Eric Palmqvist (SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheten till sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare. I motion 2022/23:2232 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.

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 fordonsbeskattning, 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 vidare 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 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).

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.

Den 8 november 2022 avskaffades klimatbonusen i bonus malus-systemet. Ett statligt marknadsintroduktionsstöd var enligt regeringen inte längre motiverat eftersom bonusbilar i dag utgör omkring hälften av nybilsförsäljningen av personbilar och finns i de flesta prisklasser, och för att kostnaden för att äga och köra en klimatbonusbil även börjar vara jämförbar med kostnaden för att äga och köra en bensin- eller dieselbil. Malus-delen av

systemet, dvs. den förhöjda fordonsskatten för bilar med höga utsläpp av koldioxid, lämnades dock oförändrad för att bidra till ökad andel miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Malus-delen innebär att det för bensin- och dieseldrivna lätta fordon 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).

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.

Sedan den 1 september 2019 ska husbilar som regel vara testade med WLTP. Den 1 mars 2021 ändrades reglerna för återbetalning av skatt 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 innebär att karenstiden vid avställning förkortas från 15 till 4 dagar för husbilar. 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.

Malus-delen av systemet ändrades senast den 1 juni 2022 när gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänktes från 130 till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången summan av

- 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 75 gram och upp t.o.m. 125 gram
- 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

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

miljölåstbilspremie 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 möjligt på marknadsmässig grund.

Den 13 augusti 2020 beslutade regeringen om en miljöpremie som ska främja introduktionen av miljölåstbilar och eldrivna arbetsmaskiner. Beslutet bygger på ett modifierat underlag utifrån Trafikanalys förslag om en miljölåstbilspremie. Premien betalas ut vid inköpstillfället till företag, kommuner och regioner som köper in tunga lastbilar som drivs av el, gas eller bioetanol, eldrivna arbetsmaskiner eller miljöarbetsmaskiner (förordningen [2020:750] om statligt stöd till vissa miljöfordon). Förordningen trädde i kraft den 7 september 2020.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om fordonsskatt m.m. och bonus malus-system behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Utskottets ställningstagande

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

Utskottet konstaterar vidare att reglerna för återbetalning av skatt 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. På så sätt kan husbilsägare reducera den effektiva fordonsskatten som man betalar under ett år. Utskottet är därmed inte berett att rikta ett tillkännagivande till regeringen om utredning av en ny och förenklad beräkningsmodell för fordonsskatt för fordon i kategorin personbil klass II. Utskottet är inte heller berett att rikta ett tillkännagivande till regeringen om sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet de aktuella motionsyrkandena.

Vägskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. avståndsbaserad vägslitageskatt och avståndsbaserad skatt på lätt trafik.

Jämför reservation 9 (SD), 10 (V) och 11 (MP).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik.

I kommittémotion 2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 22 föreslår motionärerna ett tillkännagivande om negativa trafikskatter. Motionärerna anför bl.a. att vägtransporter utgör och kommer att utgöra en viktig del under överskådlig framtid och att tillförlitliga och kostnadseffektiva transporter är nödvändiga för att stärka företagets konkurrenskraft och tillväxt i hela landet. Enligt motionärerna utgjorde därför den föregående regeringens signaler om införande av kilometerskatt och kraftigt försämrade reseavdrag ett exempel på landsbygdsfientliga förslag som om de hade realiserats skulle slå hårt mot boende och företag på landsbygden. I kommittémotion 2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att motverka skatt på avstånd. I kommittémotion 2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 anför motionärerna att de säger nej till planerna på att införa någon form av skatt på avstånd.

I motion 2022/23:1464 av Emma Berginger (MP) föreslås att regeringen utreder en avståndsbaserad skatt på lätt trafik.

Bakgrund och gällande rätt

Eurovinjett

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. Ett av de främsta målen med Eurovinjettdirektivet är att undanröja snedvridningar av konkurrensen mellan användare. 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.

Sverige är sedan den 1 januari 1998 tillsammans med ett antal andra EU-länder anslutet till Eurovinjettsamarbetet. Det innebär ett gemensamt uttag av

tidsbaserade vägavgifter för tunga godstransporter med en totalvikt på minst 12 ton vid användandet av vissa vägar.

I maj 2017 lämnade kommissionen förslag till reviderat Eurovinjett-direktiv, och i februari 2022 antogs ändringsdirektivet (direktiv (EU) 2022/362). Medlemsstaterna ska senast den 25 mars 2024 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ändringsdirektivet.

Ändringarna innebär 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, kommer att ha ytterligare två år på sig att anpassa eller avskaffa systemet.

Medlemsländerna 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.

Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon

Vägavgifterna som tas ut inom ramen för Eurovinjettsamarbetet 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 bil. 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).

Vägslitageskatt

Regeringen tillsatte i april 2015 en utredning för att analysera hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga fordon kan utformas (dir. 2015:47). I budgetpropositionen för 2017 aviserade regeringen att ambitionen är att en vägslitageskatt ska införas. I februari 2017 lämnade Vägslitageskattkommittén sitt betänkande Vägskatt (SOU 2017:11), och regeringen uttalade i budgetpropositionen för 2018 att den avsåg att arbeta vidare med ett förslag om en avläsningsbar och från ett regionalpolitiskt perspektiv differentierad vägslitageskatt och att återkomma till riksdagen före mandatperiodens slut. I mars 2018 presenterades promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik i vilken bedömningen gjordes att inriktningen bör ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik.

I den sakpolitiska överenskommelse som Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet träffade våren 2019 av anfördes att dagens Eurovinjettavgift för godstransporter skulle behållas så länge som möjligt och att ett nytt miljöstyrande system skulle utredas. Regeringen beslutade den 16 april 2020 att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande Eurovinjettavgiften för godstransporter på väg som kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt och bidra till förbättrad kontroll av yrkestrafikens regelefterlevnad (dir. 2020:38).

Utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg 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 utredningen 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.

Pågående arbete

Betänkandet Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13) remitterades den 16 maj 2022 och remisstiden gick ut den 1 oktober 2022. Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägskatt behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

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 inom åtta år efter det att direktivet trätt i kraft. Medlemsstater som tillämpar ett gemensamt system med vinjetter, såsom Eurovinjettfördraget, kommer att ha ytterligare två år på sig att anpassa eller avskaffa systemet.

Vidare konstaterar utskottet 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. Utskottet finner inte någon anledning att föregå denna beredning. Utskottet ser därför inte skäl att rikta tillkännagivanden till regeringen om avståndsbaserad vägslitageskatt eller avståndsbaserad skatt på lätt trafik.

Utskottet avstyrker därmed samtliga motioner.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om trängselskattens utformning och tillämpningsområde samt om regional beslutanderätt om trängselskatt.

Jämför reservation 12 (SD), 13 (V), 14 (C) och 15 (MP).

Motionerna

I partimotion 2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 80 föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar. Samma förslag finns i kommittémotion 2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70.

I partimotion 2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 34 föreslås ett tillkännagivande om att höja och utveckla trängselskatterna.

I kommittémotion 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 14 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga att utreda en utfasning av trängselskatterna.

I motion 2022/23:897 av Michael Rubbestad (SD) föreslås ett tillkännagivande om att avgiftssystemet för trängselskatten revideras så att i de fall flera passager sker inom en fastställd tidsram ska det endast avgiftsbeläggas som en passage.

I motion 2022/23:463 av Ida Drougge (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över reglerna om trängselskatt i Ropsten.

I motion 2022/23:1883 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) föreslås ett tillkännagivande om att införa en justerad Lidingöregel för trängselskatt vid 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 proposition 2006/07:109 Införande av trängselskatt i Stockholm angavs att syftet med en trängselskatt är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men 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 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. införande av ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen, höjning av skattebeloppen för vissa tidsperioder, en differentiering av trängselskatten på hög- och lågsäsong och höjda skattebelopp för högsäsong. 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.

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 stannade utredningen för att intäkterna från trängselskatten även fortsättningsvis ska tillfalla staten. Utredningen ansåg dock att initiativet att införa trängselskatt även framgent ska komma från kommunerna.

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).

Pågående arbete

Regeringen remitterade den 10 november 2022 förslaget i en framställan från Trafikverket och Stockholms kommun om ändring i bilaga 1 till lagen om trängselskatt (Fi2022/02728). Bakgrunden till framställan är att utbyggnaden av den nya stadsdelen Hagastaden medför ett behov av att flytta en betalstation för trängselskatt. Utbyggnaden innebär att flera lokalgator anläggs över den nuvarande gränsen för trängselskatt. Den föreslagna ändringen innebär att ringen som avser betalstationen Solnabron i bilaga 1 till lagen om trängselskatt flyttas nordöst för att täcka in betalpunkter på de nya gatorna. Syftet med den föreslagna ändringen är att upprätthålla trängselskattesystemets funktion. Ändringen föreslås träda i kraft i samband med öppnandet av Hälsingegatans förlängning till Solna stad vilket kommer att ske ca 2024.

Remisstiden gick ut den 14 februari 2023 och den 21 mars 2023 överlämnade regeringen en proposition till riksdagen avseende förslaget.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trängselskatt behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att riksdagen sedan 2011 kan bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. 2011 års vägtullsutredning har bl.a. 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. I fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm när Norra länken i olika delar färdigställs har utskottet tidigare 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 noga följer hur trafikmönstren i Stockholm utvecklas och överväger om ändringar behöver genomföras. Utskottet konstaterar också att regeringen nyligen har överlämnat en proposition till riksdagen med förslag på 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).

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden om trängselskattens utformning och tillämpningsområde samt om regional beslutanderätt om trängselskatt.

Flygets beskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en kritisk granskning av flygskatten och avskaffande av flygskatten.

Jämför reservation 16 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att underkasta flygskatten en kritisk granskning. I kommittémotion 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 13 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga att avskaffa flygskatten.

I motion 2022/23:1817 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att avskaffa 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 den Internationella luftfartsorganisationens (International Civil Aviation Organization, ICAO) policy.

ICAO beslutade vid sin 36:e session i september 2007, att uppmana medlemsländerna att avstå från att införa nationella eller regionala koldioxid-skatter eller handelssystem för att begränsa utsläpp av växthusgaser från flyget och att inte tillämpa ett sådant system för flygbolag från tredjeländer. Europas 42 stater, medlemsstaterna i EU och Europeiska civila luftfartskonferensen (European Civil Aviation Conference, ECAC) reserverade sig mot beslutet.

Sverige och EU har, inom ramen för ICAO, verkat för att åtgärder ska vidtas i syfte att begränsa flygets utsläpp. Ministerrådet har vid åtskilliga tillfällen slagit fast att om ICAO inte förmår enas om åtgärder ska EU gå vidare på egen hand (prop. 2008/09:162).

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.

Det är energiskattedirektivet (2003/96/EG) som 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).

En överenskommelse träffades i juli 2008 mellan rådet och Europaparlamentet om att införliva flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Flyget omfattas av utsläppshandeln sedan 2012. På sikt ska EU:s system för handel med utsläppsrätter även omfatta andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. Kommissionen har aviserat åtgärder för att i ett första skede reglera utsläppen från kväveoxider.

En punktskatt på flygresor infördes i Sverige den 1 april 2018 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 flygplats. 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 2023 är skattesatserna 69, 288 eller 461 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 proposition 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

Motionsyrkanden om flygets beskattning behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Motionsyrkanden om flygets beskattning behandlades även i skatteutskottets yttrande 2022/23:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2023. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2022/23:51).

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att Sverige har tagit en ledande roll både globalt och på EU-nivå för att minska flygets påverkan på klimatet. Sverige har bl.a. drivit på för att FN:s luftfartsorgan ICAO ska anta ett långsiktigt klimatmål för den internationella luftfarten i linje med Parisavtalet. Vidare ska regeringen under 2023 lämna en klimatpolitisk handlingsplan till riksdagen som beskriver planerade åtgärder för utsläppsminskningar och i vilken grad beslutade och planerade åtgärder förväntas bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås. Utskottet ser mot den angivna bakgrunden inte någon anledning att rikta tillkännagivanden till regeringen om att flygskatten ska granskas kritiskt eller avskaffas. Utskottet avstyrker de aktuella motionsförslagen.

Skatt på avfall m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. att reformera skatten på avfall.

Jämför reservation 17 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 129 föreslås ett tillkännagivande om att reformera skatten för lagring av avfall (deponiskatten) så att den baseras på miljöstyrande principer och främjar materialåtervinning snarare än deponering. I yrkande 143 föreslås ett tillkännagivande om att se över avfallsförbränningsskattens nuvarande utformning.

I kommittémotion 2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 77 föreslås ett tillkännagivande om att säkerställa att avfallsskattens framtida utformning baseras på miljöstyrande principer och främjar materialåtervinning snarare än deponering.

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 rivning 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. Omräkningen 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 ska även beakta utvecklingen av BNP genom ett tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. För 2023 ska avfallsskatt betalas med 634 kronor per ton avfall (förordningen [2022:1592] om fastställande av omräknat belopp för avfallsskatt för år 2023).

Slopad skatt på förbränning av avfall

Den 1 april 2020 trädde lagen (2019:1274) om skatt på avfall som förbränns, i kraft. Syftet med skatten var att på lång sikt uppnå en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering i enlighet med avfallshierarkin, att uppfylla målet om att Sverige ska gå före på klimat- och miljöområdet och bli världens första

fossilfria välfärdsland samt att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Avfallsförbränningsskatten byggde liksom avfallsskatten på en netto-beskattningsmodell som innebar att skatt togs ut för det avfall som fördes in till en avfallsförbrännings- eller samförbränningsanläggning och avdrag för skatten fick göras för det avfall eller ämne eller föremål som hade upphört att vara avfall och som fördes ut från samma anläggning. Skatten uppgick till 125 kronor per ton avfall.

Skatteverket har utvärderat avfallsförbränningsskattens effekter. Verket överlämnade sin utvärdering till regeringen den 1 oktober 2021 (Fi2021/03213). I utvärderingen konstaterade Skatteverket att skatten inte på ett verkningfullt och kostnadseffektivt sätt styrde mot en mer resurseffektiv och giftfri avfallshantering. Utvärderingen visar även att en del av skatten övervältrades på mottagningsavgifterna och en del belastade avfallsförbrännarnas resultat.

I budgetpropositionen för 2023 föreslog regeringen att avfallsförbränningsskatten skulle avskaffas den 1 januari 2023. Regeringen konstaterade att kraftvärme bidrar till planerbar och stabil elförsörjning i Sverige och att avfallsförbränningsskatten har lett till att en del kraftvärme- och värmeverk har reviderat sina återinvesterings- och nyinvesteringsplaner redan ett år efter skattens införande. Skatten hade enligt regeringen försvagat lönsamheten för kraftvärme i Sverige och riskerade på sikt att leda till en minskad kraftvärmeproduktion. Eftersom avfallsförbränningsskatten inte på ett verkningfullt och kostnadseffektivt sätt styrde mot sina syften och samtidigt riskerade att på sikt leda till en minskad kraftvärmeproduktion föreslog regeringen att den skulle avskaffas.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

Utredning om undantag från avfallsskatt och avfallsförbränningsskatt

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 avfallsförbränningsskatten (dir. 2021:5). Utredaren skulle bl.a.

- ta ställning till om det finns behov av att införa ytterligare undantag i avfallsförbränningsskatten för att främja syftet med skatten
- lämna ett författningsförslag som undantar visst sekundäravfall från avfallsförbränningsskatten
- 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
- ta ställning till hur eventuella undantag förhåller sig till EU-rätten, med utgångspunkt i att ett undantag inte ska stå i strid med EU-rätten, speciellt inte reglerna om statsstöd
- lämna nödvändiga författningsförslag.

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 generell 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 själv. 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.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om skatt på avfall behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

I budgetpropositionen för 2023 föreslog regeringen att avfallsförbrännings-skatten skulle avskaffas. Skatteutskottet och finansutskottet tillstyrkte regeringens förslag och avstyrkte motionerna om att behålla avfallsförbränningskatten (bet. 2022/23:FiU1, yttr. 2022/23:SkU1y). Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2022/23:51).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har nyligen i yttrande 2022/23:SkU1y tillstyrkt förslag om att avskaffa avfallsförbränningskatten och avstyrkt motionsförslag om att behålla den. Utskottet delade regeringens bedömning att avfallsförbrännings-skatten inte på ett verkningfullt och kostnadseffektivt sätt styr mot sina syften samtidigt som detta riskerar att få en negativ påverkan på effektsituationen. Riksdagen biföll förslaget till riksdagsbeslut (rskr. 2022/23:51) och skatten slopades den 1 januari 2023. Utskottet finner därmed inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att se över avfallsförbrännings-skattens nuvarande utformning.

Vidare konstaterar utskottet att regeringen har låtit utreda avfallsskatten (och avfallsförbränningskatten) och att utredningens betänkande för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser inte att denna beredning ska föregripas.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet samtliga motioner.

Övriga miljöskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en översyn, utvärdering eller avveckling av kemikalieskatten, bekämpningsmedelsskatten, plastbärkasseskatten och övriga miljöskatter.

Jämför reservation 18 (SD) och 19 (C).

Motionerna

I partimotion 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 61 föreslås ett tillkännagivande om att överväga en översyn av nuvarande miljöskatter för att säkerställa att de styr mot minskade utsläpp och förbättrad resurseffektivitet. Samma förslag finns i kommittémotion 2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 10.

I kommittémotion 2022/23:967 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 8 föreslås ett tillkännagivande om att se över kemikalieskatten och utreda hur skadliga kemikalier i hemelektronik kan reduceras genom lagstiftning eller genom teknisk utveckling. I yrkande 14 föreslås ett tillkännagivande om att se över punktskatten på bekämpningsmedel. I kommittémotion 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga att avveckla kemikalieskatten, och i yrkande 17 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga att avveckla skatten på plastbärkassar.

I motion 2022/23:252 av Angelica Lundberg (SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheten att avskaffa plastpåseskatten. I motion 2022/23:500 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD) föreslås ett tillkännagivande om att överväga att inte beskatta plastprodukter av återvunnen eller miljövänlig plast.

I motion 2022/23:1816 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga en översyn och utvärdering av kemikalieskatten. I motion 2022/23:1943 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att ta bort plastpåseskatten. I motion 2022/23:2077 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås också ett tillkännagivande om att överväga möjligheten att ta bort plastpåseskatten.

I motion 2022/23:1514 av Larry Söder (KD) föreslås ett tillkännagivande om att effektutvärdera den skadliga kemikalieskatten.

Bakgrund och gällande rätt

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.

Skattskyldighet inträder normalt när en vara tillverkas i Sverige eller förs in eller importeras från ett annat land. Det finns dock möjlighet att hos Skatteverket bli godkänd som s.k. lagerhållare, vilket gör att skattskyldigheten inträder senare. Det finns ett generellt undantag som innebär att skattskyldighet inte inträder för en skattepliktig vara som skattskyldighet enligt lagen tidigare har inträtt för. Varje vara ska alltså enbart beskattas en gång, även om förutsättningarna för skattskyldighet inträffar flera gånger.

Den skattskyldige får göra avdrag från skatten om varan inte innehåller kemiska föreningar som innehåller brom, klor eller fosfor. Avdragen påverkas även av om ämnena är additivt eller reaktivt tillsatta, men avdragsreglerna kommer att ändras den 1 juli 2023, 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. Uppdraget redovisades den 1 oktober 2020. Utvärderingen visar att varken företagets 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.

I budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 avsnitt 12.13) föreslog regeringen bl.a. ett enklare avdragssystem där rätten till avdrag från kemikalieskatten enbart påverkas av om varan innehåller brom, klor eller fosfor och att avdragsrätten inte ska påverkas av om ett ämne är additivt eller reaktivt tillsatt. För varor som inte innehåller brom eller klor ska avdrag medges med 50 procent. Varor som därutöver inte innehåller fosfor medges i stället avdrag med 95 procent. Skatt ska betalas med 11 kronor per kilo av den skattepliktiga varans nettovikt för vitvaror och med 160 kronor per kilo för övrig elektronik. Skatt ska inte betalas med högre belopp än 489 kronor per skattepliktig vara.

Regeringen föreslog också tydligare och enklare regler för begagnade varor där den generella regeln om undantag från skattskyldighetens inträde ändras så att skattskyldighet inte inträder för varor som i Sverige tidigare har ägts av någon annan än en lagerhållare, tagits till ett försäljningsställe för detaljförsäljning eller tagits i anspråk för annat ändamål än försäljning. Vidare föreslogs ett generellt undantag från beskattning för varor som är tillverkade före den 1 juli 2017. Slutligen föreslogs ändrade regler för viss import och otillåten införsel.

Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2021/22:100). Ändringarna som rörde beskattning av viss import och otillåten införsel trädde i kraft den 31 december 2022. Övriga ändringar ska träda i kraft den 1 juli 2023.

Ingen BNP-indexering av kemikalieskatten

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 Förslag till statens budget för 2022, finansplan och skattefrågor avsnitt 11.13 och 11.14) bedömde regeringen att skatten på kemikalier i viss elektronik och på avfallsförbränning, utöver den årliga omräkningen med hänsyn till förändringen i KPI, även bör räknas om med beaktande av utvecklingen av BNP genom ett tillägg med 2 procentenheter till förändringen i KPI. Den 5 maj 2022 överlämnade regeringen propositionen BNP-indexering av skatterna på kemikalier i viss elektronik och avfallsförbränning (prop. 2021/22:240) till riksdagen. Utskottet

avstyrkte regeringens förslag och riksdagen beslutade den 26 oktober 2022 i enlighet med utskottets förslag (bet. 2022/23:SkU2, rskr. 2022/23:2). I budgetpropositionen för 2023 behövde därför de tidigare beräknade offentligfinansiella effekterna justeras (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

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 bekämpningsmedelsskatten behöver ändras med hänsyn till de förändringar som skett inom EU-rätten och med hänsyn till utvecklingen av bekämpningsmedel sedan skatten infördes. Utredningen om skatt på tungmetaller och andra hälso- och miljöfarliga ämnen samt översyn av bekämpningsmedelsskatten 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. De två nya skattelagarna föreslogs träda i kraft den 1 juli 2019. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Skatt på plastbärkassar

I november 2019 lämnade regeringen förslag på en punktskatt på plastbärkassar som är avsedda för konsumenter inom handeln för att de ska kunna packa eller bära varor. Riksdagen beslutade den 29 januari 2020 i enlighet med regeringens förslag (prop. 2019/20:47, bet. 2019/20:SkU13, rskr. 2019/20:150).

Skatten omfattar inte plastbärkassar som är avsedda för varaktigt bruk. Skatten tas ut med 3 kronor per plastbärkasse. För plastbärkassar med en vägg-tjocklek som understiger 15 mikrometer och en volym som inte överstiger sju liter ska skatten dock tas ut med 30 öre per plastbärkasse. Skattskyldig är den som tillverkar skattepliktiga varor, den som för in eller tar emot sådana varor från ett annat EU-land och den som importerar sådana varor. Från skattskyldighet undantas införsel, mottagande och import av maximalt 40 stycken plastbärkassar per tillfälle. Därutöver undantas en fysisk persons tillverkning, införsel, mottagande och import av skattepliktiga varor som är avsedda för den fysiska personens eller hans eller hennes familjs personliga bruk. Vidare infördes ett system med godkända lagerhållare som får uppskjuten beskattning i likhet med annan punktskattelagstiftning. Skatteverket är beskattningsmyndighet förutom vid import från tredjeländer då Tullverket är beskattningsmyndighet. Förutom en ny lag om skatt på plastbärkassar föreslog regeringen även vissa följdändringar i andra lagar.

Förslagen i de delar som rörde registrering som godkänd lagerhållare trädde i kraft den 1 mars 2020. Förslagen i övriga delar trädde i kraft den 1 maj 2020.

Förordningen om engångsprodukter

Enligt 28 § förordningen (2021:996) om engångsprodukter ska den som i en yrkesmässig verksamhet tillhandahåller plastbärkassar till konsumenter informera om plastbärkassars miljöpåverkan och fördelarna med en minskad förbrukning av plastbärkassar samt om åtgärder som konsumenten kan vidta för att minska förbrukningen. Informationsskyldigheten gäller inte plastbärkassar som tillhandahålls på distans eller vars vägg är tunnare än 15 mikrometer och behövs av hygienskal eller tillhandahålls som primära förpackningar för livsmedel som säljs i lösvikt. Informationen ska vara lättillgänglig, uppmuntra till ett ansvarsfullt konsumentbeteende och lämnas återkommande.

Enligt 30 § första stycket ska Naturvårdsverket bevaka att förbrukningen av plastbärkassar minskar och att förbrukningen av tunna plastbärkassar inte överskrider 90 kassar per person och år från den 31 december 2019 och 40 kassar per person och år från den 31 december 2025. Enligt 30 § andra stycket ska beräkningen av förbrukningen av tunna plastbärkassar inte omfatta bärkassar vars vägg är tunnare än 15 mikrometer och behövs av hygienskal eller tillhandahålls som primära förpackningar för livsmedel som säljs i lösvikt. Enligt 30 § tredje stycket ska Naturvårdsverket lämna förslag till regeringen på ändamålsenliga åtgärder, om Naturvårdsverket bedömer att förbrukningen av plastbärkassar inte minskar eller att förbrukningen av tunna plastbärkassar kommer att överskrida de nivåer som anges i första stycket.

Rapport om försäljningseffekter av skatten på plastbärkassar

Svenska Miljöemissionsdata (Smed) har på uppdrag av Naturvårdsverket gjort en utvärdering av försäljningseffekter av skatten på tunna plastbärkassar.

Enligt rapporten Försäljningseffekter av skatt på plastpåsar, som presenterades i mars 2022, visar resultatet av utvärderingen att skatten hade en tydlig effekt i minskad försäljning av plastpåsar och en kraftigt ökad försäljning av papperskassar. Enligt rapporten kan styrkan i effekten uttryckas som 83 procent färre plastpåsar per krona av butiksomsättning. Analysen visar även att konsumenternas preferens att köpa papperskassar ökade markant vid införandet av plastpåseskatten. Resultatet gäller enbart för de 43 butiker som utgjorde dataunderlaget.

I rapporten anges vidare att Naturvårdsverkets årliga redovisning över antalet plastpåsar på den svenska marknaden för helåret 2020 visade en minskning av antalet plastpåsar med 25 procent jämfört med året före. I siffrorna för 2020 ingår fyra månaders försäljning utan skatt på plastpåsar, och enligt rapporten är minskningen sannolikt kraftigare om perioden före skatten skulle jämföras med perioden efter. I rapporten konstateras också att försäljningsvolymen av rullar med avfallspåsar i plast i svensk dagligvaruhandel steg tydligt under första kvartalet 2020, vilket enligt Smed kan ha berott på flera faktorer. En följd effekt av att färre vanliga plastpåsar kommer med hem från mataffären kan enligt rapporten vara att hushållen i ökad utsträckning köper särskilt anpassade plastpåsar för exempelvis avfallshandling.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om kemikalieskatt m.m., skatt på bekämpningsmedel och skatt på plastbärkassar m.m. behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Utskottets ställningstagande

Lagen om kemikalieskatt är utformad efter kunskapsläget vid lagens tillkomst. Kemikalieområdet är emellertid ett område som präglas av att ny kunskap tillkommer i snabb takt. Regeringen gjorde i budgetpropositionen för 2017 bedömningen att skatten och dess utformning borde ses över och uppdateras med jämna mellanrum, och i budgetpropositionen för 2023 föreslog regeringen en enklare och tydligare kemikalieskatt. Utskottet välkomnade och tillstyrkte förslaget (yttr. 2022/23:SkU1y). Delar av ändringarna trädde i kraft den 31 december 2022 och övriga delar träder i kraft den 1 juli 2023. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att utvärdera eller avveckla skatten.

Frågan om skatt på bekämpningsmedel har utretts och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa denna beredning.

När det gäller skatten på plastbärkassar konstaterar utskottet att en förutsättning för att en bärkasse ska vara skattepliktig är att den i mer än

försumbar omfattning består av plast. Det saknar betydelse för frågan om skatteplikt om påsen är gjord av förnybar plastråvara. Detta beror framför allt på att förnybar plast och s.k. industriellt nedbrytbar plast har samma negativa miljöpåverkan som fossil plast vid nedskräpning i naturen, i synnerhet genom spridning av mikroplaster. Utskottet noterar att Naturvårdsverket årligen redovisar hur förbrukningen av plastbärkassar utvecklar sig och att verket ska lämna förslag till regeringen på ändamålsenliga åtgärder om de bedömer att förbrukningen av plastbärkassar inte minskar eller att förbrukningen av tunna plastbärkassar kommer att överskrida de nivåer som anges i förordningen om engångsprodukter. Utskottet noterar också att rapporten från Smed på uppdrag av Naturvårdsverket visar att skatten haft en tydlig effekt i minskad försäljning av plastpåsar och en kraftigt ökad försäljning av papperskassar. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att ändra eller se över möjligheten att slopa skatten på plastbärkassar.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga motioner på detta område.

Skatt på alkohol och tobak m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en utredning av möjligheten att förändra beskattningen av små bryggerier och om en utredning av reglerna för beskattning av snus och nikotinhaltiga produkter.

Jämför reservation 20 (SD) och 21 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12 föreslås ett tillkännagivande om att utreda konsekvenserna av en differentierad alkoholskatt för småskalig alkoholproduktion.

I motion 2022/23:1050 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att studera förutsättningarna för en volymbaserad alkoholskatt för öl. I motion 2022/23:1501 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att vid en skatteöversyn se över möjligheten till en differentierad ölskatt.

I motion 2022/23:413 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda att frysa skatten på snus samt om att ta bort indexuppräknings av nuvarande skattesats.

I motion 2022/23:1937 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 2022/23:2083 av Oliver Rosengren (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över en mer rättvis beskattning av snus.

I motion 2022/23:642 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheterna till förändrad beskattning av mikrobryggerier.

I motion 2022/23:1535 av Hans Eklind (KD) föreslås ett tillkännagivande om att en utredning bör tillsättas som ser över skillnaden i beskattningen av det svenska snuset och nikotinpåsar.

Bakgrund och gällande rätt

Direktiv om beskattning av alkohol och tobak

Generella bestämmelser om förfarandet vid hantering och flyttning av punktskattepliktiga 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, nedan kallat gamla punktskattedirektivet.

Den 19 december 2019 antog rådet det nya direktivet, rådets direktiv (EU) 2020/262 av den 19 december 2019 om allmänna regler om punktskatt, nedan kallat nya punktskattedirektivet. De övergripande bestämmelserna om förfarandet vid beskattning av de EU-harmoniserade tobaks- och alkoholvarorna (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 alkoholvaror finns i rådets direktiv 92/84/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser på alkohol och alkoholdrycker.

Enligt de ovan nämnda direktiven gäller bl.a. följande skattesatser inom EU. 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 röktobak 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 om alkoholskatt som trädde i kraft i sin helhet den 13 februari 2023, lagen (2022:156) om alkoholskatt. Genom denna lag och förordningen (2022:183) om alkoholskatt genomförs även ovannämnda direktiv om alkoholskatt.

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 importerats 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 skatten kommer att höjas med ytterligare ca 8 procent den 1 januari 2024. Vidare höjdes skatten på etylalkohol (sprit) den 1 januari 2023 med ca 1 procent och kommer att höjas med ytterligare ca 1 procent den 1 januari 2024 (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, röktnobak, snus, tuggtobak och övrig tobak räknas enligt 2 kap. 11 § LTS om varje år utifrån förändringen i KPI, s.k. indexering. Syftet är att realvärdessäkra 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, röktnobak, snus, tuggtobak och övrig tobak med ca 3 procent utöver omräkningen med hänsyn till förändringen i KPI och kommer höjas ytterligare ca 1 procent utöver omräkningen den 1 januari 2024. Vidare kommer skatten på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter att höjas med ca 1 procent den 1 januari 2024. (prop. 2021/22:245, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

Monitormätningarna

Vid förändringar i skatten på alkohol tas hänsyn till eventuella effekter på konsumtionen av s.k. oregistrerad alkohol. Monitormätningarna har som huvudsyfte att ge underlag för att beräkna den totala mängd alkohol som konsumeras i landet. Detta görs genom att den alkoholkonsumtion som registrerats i Sverige (genom försäljning på Systembolaget, på restauranger och i livsmedelsbutiker) kompletteras med uppgifter om alkohol från oregistrerade anskaffningskällor. Monitormätningarna genomförs sedan 2013 av Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (CAN). Den senaste undersökningen gäller 2021 (se CAN Rapport 212 Alkoholkonsumtionen i Sverige 2001–2021).

Världshälsoorganisationens ramkonvention om tobakskontroll

Världshälsoorganisationens ramkonvention om tobakskontroll utgör en bas för det globala arbetet med tobakskontroll. Konventionen utgör ett stöd och en vägledning till enskilda stater i utvecklingen av nationell lagstiftning och visar på hur de olika faktorer som påverkar tobakskonsumtionen kan hanteras. Konventionen handlar om skärpta regler för marknadsföring av tobak, bättre kontroll så att minderåriga inte kan köpa tobaksvaror och ett förebyggande arbete så att människor inte börjar röka. Pris- och beskattningsåtgärder lyfts i ramkonventionen fram som viktiga och effektiva medel för att sänka tobakskonsumtionen, speciellt bland unga. Riksdagen godkände konventionen 2005 (prop. 2004/05:118, bet. 2004/05:SoU21, rskr. 2004/05:260).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om skatt på alkohol och tobak behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Skatten på alkohol och tobak höjdes den 1 januari 2023 (och höjs ytterligare den 1 januari 2024). Motionsyrkanden om att avslå förslaget och om en utredning av differentierad alkoholskatt behandlades i skatteutskottets yttrande 2022/23:SkU1y till finansutskottet. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2022/23:51).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att i Världshälsoorganisationens ramkonvention om tobakskontroll lyfts pris- och beskattningsåtgärder fram som viktiga och effektiva medel för att sänka tobakskonsumtionen, speciellt bland unga. Riksdagen beslutade nyligen att skatten på alkohol, tobak och nikotinhaltiga produkter skulle höjas den 1 januari 2023 respektive den 1 januari 2024, efter att utskottet tillstyrkt förslaget (yttr. 2022/23:SkU1y). Utskottet har inte ändrat inställning i frågan och finner därmed inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om ändrad beskattning av tobak och nikotinhaltiga produkter.

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. Utskottet har, som nämnts ovan, nyligen tillstyrkt föreslagna höjningar av skatten på alkohol. Vidare avstyrkte utskottet förslag om att regeringen bör utreda eller utnyttja den möjlighet som alkoholskattedirektivet ger att ha lägre skattesatser för små bryggerier (yttr. 2022/23:SkU1y). Utskottet vidhåller även dessa ställningstaganden och finner därmed inte någon anledning att rikta ett tillkännagivande till regeringen om ändrad beskattning av alkohol.

Mot denna bakgrund avstyrks samtliga motioner på detta område.

Sockerskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en skatt på socker.
Jämför reservation 22 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:856 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att se över hur ett producentinriktat avgiftssystem som stärker incitamenten för låga gränsvärden för tillsatt socker i sockersötad dryck kan inrättas.

I motion 2022/23:1127 av Mats Wiking (S) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att införa producentavgift på andelen socker i sockersötade drycker. I motion 2022/23:1168 av Per-Arne Håkansson (S) föreslås ett tillkännagivande om att överväga en utredning av förutsättningarna för en producentavgift på sockersötade drycker för förebyggande av cancer och ohälsa.

Pågående arbete

Regeringen gav den 12 november 2020 Livsmedelsverket ett 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 ska slutredovisa uppdraget senast den 15 februari 2024.

I Livsmedelsverkets andra delrapport från februari 2022 (Regeringsuppdrag att genomföra åtgärder för ett minskat saltintag och ett minskat intag av energitäta näringsfattiga livsmedel) angavs att scenarioräkningar har gjorts för att bedöma effekter av sockersänkningar som t.ex. sockerhalten i läsk. I rapporten angavs vidare att Livsmedelsverket under projektets gång kommer att arbeta vidare med vilka slutsatser som kan dras från dessa scenarioräkningar och effekten av olika insatser.

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/eller vad som äts och dricks. Livsmedelsverket konstaterar 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 slutrapporteringen från uppdraget kommer en sammanfattande analys att göras av vilka metoder som kan vara framkomliga och effektiva för att främja en hälsosam livsmedelskonsumtion.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om punktskatt på socker behandlades i betänkande 2021/22:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2021/22:100).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att regeringen har gett 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. I slutrapporteringen från uppdraget kommer en sammanfattande analys att göras av vilka metoder som kan vara framkomliga och effektiva för att främja en hälsosam livsmedelskonsumtion. Utskottet anser att denna analys inte ska föregripas. Vidare har utskottet vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om en punktskatt på bl.a. socker, senast i betänkande 2021/22:SkU15.

Utskottet avstyrker mot denna bakgrund de aktuella motionerna.

Tullverkets befogenheter och verksamhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om Tullverkets befogenheter och verksamhet i fråga om bl.a. kontroller av varor och fordon samt hantering av in- och utförsel av stöldgods.

Jämför reservation 23 (SD), 24 (C) och 25 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:940 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 5 föreslås ett tillkännagivande om Tullverkets roll i att begränsa utförseln av stulet metallskrot. Motionärerna anför bl.a. att det finns indikationer på att stulet metallskrot i dag i högre grad hanteras av kriminella aktörer som köper in det för att sedan föra skrotet ut ur landet i syfte att avvyttra det där. För att motarbeta denna form av organiserad brottslighet måste möjligheterna att frakta ut stulet metallskrot ur landet kraftigt begränsas. Motionärerna anför att Tullverket därför ska ges i uppdrag att ytterligare intensifiera sitt arbete mot

organiserad kriminalitet och ges förmåga att eftersöka och hantera illegal utförsel av stulet metallskrot i högre utsträckning. I kommittémotion 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 36 föreslås ett tillkännagivande om att se över regelverket för importrestriktioner och tullfria varor för att förhindra brottslighet. I yrkande 37 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga att utöka tullpersonalens befogenheter.

I kommittémotion 2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 5 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att utöka Tullverkets befogenheter och resurser för att minska in- och utförsel av olagligt gods.

I kommittémotion 2022/23:2280 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att ge Tullverket ökad befogenhet när det gäller Cites-arter vid Sveriges inre gräns.

I motion 2022/23:1270 av Jörgen Grubb (SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda att Tullverket får i uppdrag att kontrollera utgående gods, fordon och transporter vid Sveriges gränser.

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 Tullverkets verksamhet som uppborgsmyndighet dvs. att kontrollera införsel till Sverige av punktskattepliktiga varor och att driva in 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 Tullverket har fått av regeringen. Det framgår bl.a. att Tullverket ska fastställa och ta ut tullar, skatter och avgifter så att en riktig uppborg 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 allmänhet som företag. Tullverket får bedriva tjänsteexport som är direkt förenlig med myndighetens uppgifter och verksamhetsområde.

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 rattfylleri-brott.

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. Tullverkets brottsbekämpande befogenheter är i första hand kopplade till ansvar för gärningar som rör införsel till eller utförsel från landet av varor och återfinns till stor del i smugglingslagen.

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 som Tullverket inte har befogenhet att utreda (prop. 2020/21:192, bet. 2020/21:JuU37, rsk. 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.

Handlingsplan för att ta tullunionen till nästa nivå

Kommissionen har en handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för EU:s tullunion, Handlingsplan för att ta tullunionen till nästa nivå (se 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 har kommissionen meddelat att den avser att presentera en reform av EU:s tullagstiftning. Syftet med initiativet är att skapa en tullunion, i ordets rätta bemärkelse, som agerar som en enda enhet för att förhindra skadlig handel och skydda den inre marknaden från olagliga

produkter, samtidigt som den underlättar laglig handel oavsett var varorna passerar EU:s gränser. Genom initiativet ska tullförfarandena bli enklare och mer datacentrerade så att de lämpar sig för den digitala och gröna omställningen. Syftet är också att ge tullunionen den strategiska förvaltningskapacitet som den behöver, som en gemensam strategisk tillgång, så att den till fullo kan axla sin roll att främja den europeiska livsstilen och snabbt och effektivt kan anpassas till framtidens utmaningar och kriser.

Förslaget förväntas presenteras under våren 2023.

En enda kontaktpunkt för tullen

Den 24 oktober 2022 antog rådet en förordning om inrättande av en enda kontaktpunkt för tullen. Med de nya reglerna fastställs lämpliga villkor för digitalt samarbete mellan tullmyndigheter och behöriga partnermyndigheter vid EU:s yttre gränser. Detta förväntas underlätta den internationella handeln, förkorta tullklareringstiderna och minska risken för bedrägerier.

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 miljön. När förslaget har genomförts fullt ut behöver företagen inte längre lämna in handlingar till flera myndigheter via olika portaler. Den enda kontaktpunkten ska göra det möjligt för tullen och andra myndigheter att automatiskt kontrollera att varorna i fråga uppfyller EU:s krav och att de nödvändiga formaliteterna har fullgjorts.

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.

Cites-konventionen

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), och är en internationell konvention om handel med utrotningshotade djur och växter.

I Sverige är Jordbruksverket administrativ Cites-myndighet och samordnar Cites-arbetet. 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 Cites-tillstånd. Import, export och återexport av arter som omfattas av Cites-reglerna är bara tillåten över särskilda tullkontor där Cites-tillståndet 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 Cites-konventionen. Straffet för den som bryter mot Sveriges och EU:s regler är böter eller fängelse.

Pågående arbete

Regeringen tillsatte den 29 april 2021 en särskild utredare med uppdraget att genomföra en samlad översyn av reglerna om Tullverkets befogenheter inom kontrollverksamheten och den brottsbekämpande verksamheten (dir. 2021:28). Syftet med översynen är att skapa en överskådlig, ändamålsenlig och enhetlig reglering av Tullverkets befogenheter. Uppdraget skulle ha redovisats senast den 16 maj 2022. Utredningen fick dock tilläggsdirektiv med ytterligare uppdrag (dir. 2022:29). Utredaren fick då, utöver vad som framgår av de ursprungliga direktiven, bl.a. i uppdrag att

- göra en översyn av det tullrättsliga sanktionssystemet
- överväga om Tullverket ska ges möjlighet att i större utsträckning behålla förverkad egendom, t.ex. vapen eller fordon, för att använda i utbildningssyfte
- överväga om Tullverket ska ges möjlighet att kunna biträda åklagare vid utredningar om självständigt förverkande.

Till följd av riksdagens tillkännagivanden om utökade befogenheter för Tullverket (bet. 2020/21:JuU37, rskr. 2020/21:414) ska utredaren även

- analysera och ta ställning till om Tullverket bör få utökade möjligheter att göra fler kontroller av utförelse av varor
- analysera behovet och möjligheterna att göra utförelse av stöldgods till ett brott enligt lagen (2000:1225) om straff för smuggling.

Vidare förlängdes utredningstiden. Uppdraget skulle i stället slutredovisas senast den 14 juli 2023. De delar som utredaren enligt de ursprungliga direktiven skulle slutredovisa den 16 maj 2022 skulle i stället redovisas i form av en delredovisning den 2 september 2022.

Den 30 mars 2023 fick utredningen ytterligare ett tilläggsdirektiv som innebär att utredaren ska lämna författningsförslag på hur utförelse av stöldgods kan kriminaliseras oavsett ställningstagande i sak (dir. 2023:43). Tillägget är en följd av ett tillkännagivande från riksdagen om Tullverkets befogenheter (bet. 2021/22:JuU22 punkt 58, rskr. 2021/22:271). Vidare förlängdes utredningstiden så att slutredovisningen ska ske senast den 21 december 2023.

Tullbefogenhetsutredningen lämnade den 2 september 2022 ett delbetänkande, Tullverkets rättsliga befogenheter i en ny tid (SOU 2022:48), till regeringen. I betänkandet föreslås många olika förändringar, bl.a. införande av

en ny tullbefogenhetslag som ska reglera Tullverkets och tulltjänstemäns befogenheter i kontrollverksamheten och den brottsbekämpande verksamheten, att Tullverkets roll tydliggörs genom en bestämmelse som anger myndighetens huvuduppgifter, att en tulltjänsteman ges i stort sett samma generella rätt som en polisman och en kustbevakningstjänsteman att stoppa fordon och andra transportmedel, att tulltjänstemän ges utökad rätt att undersöka och öppna försändelser, ändringar i befogenheter att upptäcka och utreda brott etc. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2023.

Regeringen remitterade betänkandet till den 9 december 2022. Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om Tullverkets befogenheter och verksamhet samt om åtgärder mot utförelse av stöldgods behandlades i betänkande 2021/22:SkU1. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2021/22:100).

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 allvarigt på smuggling och annan brottslighet i samband med in- och utförelse 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. Vidare fick Tullverket den 1 augusti 2021 utökade möjligheter att ingripa mot brott som ligger utanför myndighetens ordinarie verksamhet, såsom utförelse av misstänkt stöldgods. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att följa upp och utvärdera hur det nya regelverket fungerar och göra ytterligare ändringar i lagstiftningen om så skulle krävas för att komma till rätta med problematiken.

Vidare noterar utskottet att regeringen under 2021 tillsatte en utredning som bl.a. ska se över de regler som styr Tullverkets befogenheter att genomföra kontroller och arbeta brottsbekämpande. Utredningen fick under 2022 och 2023 även tilläggsdirektiv som bl.a. innebär att utredaren ska analysera och ta ställning till om Tullverket bör få utökade möjligheter att göra fler kontroller av utförelse av varor, analysera behovet och möjligheterna att göra utförelse av stöldgods till ett brott enligt smugglingslagen och lämna författningsförslag på hur utförelse av stöldgods kan kriminaliseras oavsett ställningstagande i sak. Utredningen lämnade 2022 ett delbetänkande som bereds inom Regeringskansliet där det bl.a. föreslås att en tulltjänsteman ska ges i stort sett samma generella rätt som en polis och en kustbevakningstjänsteman att stoppa fordon och andra transportmedel, att tulltjänstemän ska ges utökad rätt att undersöka

och öppna försändelser, ändringar i befogenheter att upptäcka och utreda brott etc.

Utskottet konstaterar också att kommissionens handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för EU:s tullunion innehåller åtgärder för effektivare riskhantering på tullområdet för att möjliggöra effektivare kontroller och förstärkning och underlättande av regelefterlevnad. Inom ramen för denna handlingsplan har kommissionen meddelat att den avser att presentera en reform av EU:s tullagstiftning med syftet att skapa en tullunion som agerar som en enda enhet för att förhindra skadlig handel och skydda den inre marknaden från olagliga produkter, samtidigt som den underlättar laglig handel oavsett var varorna passerar EU:s gränser.

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

Mot bakgrund av det som anförts ovan avstyrker utskottet samtliga yrkanden som behandlas i avsnittet.

Betalning av tull och importskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om ett förenklat regelverk för tulltillägg och deklarationer samt om ett smidigare system för importskatter.

Jämför reservation 26 (SD).

Motionen

I kommittémotion 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 39 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga att utreda hur systemet för importskatter kan bli smidigare. I yrkande 40 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen borde överväga att utreda hur regelverket för tulltillägg och deklarationer kan förenklas.

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. Med de nya reglerna fastställs lämpliga villkor för digitalt samarbete mellan tullmyndigheter och behöriga partnermyndigheter vid EU:s yttre gränser. Detta förväntas underlätta den internationella handeln, förkorta tullklareringstiderna och minska risken för bedrägerier.

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 miljön. När förslaget har genomförts fullt ut behöver företagen inte längre lämna in handlingar till flera myndigheter via olika portaler. Den enda kontaktpunkten ska göra det möjligt för tullen och andra myndigheter att automatiskt kontrollera att varorna i fråga uppfyller EU:s krav och att de nödvändiga formaliteterna har fullgjorts.

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 har kommissionen för avsikt att under våren 2023 presentera ett förslag på reform av EU:s tullagstiftning med syftet att bl.a. underlätta laglig handel oavsett var varorna passerar EU:s gränser. Genom initiativet ska tullförfarandena bli enklare och mer datacentrerade.

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, mervärdesskatt och eventuella andra skatter och avgifter ska betalas. Hur mycket som ska betalas i tull, mervärdesskatt och eventuella andra skatter och avgifter beror bl.a. på hur mycket varan är värd och vad det är för slags vara.

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 ifråga 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 deklaranter, dvs. den som lämnar en tulldeklaration, är en juridisk person som är registrerad till mervärdesskatt i Sverige vid tidpunkten för beslutet om fastställande av tull, är Skatteverket beskattningsmyndighet och mervärdesskatten redovisas i deklaratens mervärdesskattedeclaration. Detsamma gäller om deklaranter är en icke-juridisk person som är registrerad till 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 deklaranter 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.

Pågående arbete

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 är att skapa en överskådlig, ändamålsenlig och enhetlig reglering av Tullverkets befogenheter. Uppdraget skulle ha redovisats senast den 16 maj 2022. Utredningen fick dock tilläggsdirektiv med ytterligare uppdrag (dir. 2022:29). Utredaren fick, utöver vad som framgår av de ursprungliga direktiven, bl.a. i uppdrag att göra en översyn av det tullrättsliga sanktionssystemet. Utredningstiden förlängdes också till den 14 juli 2023. De delar som utredaren enligt de ursprungliga direktiven skulle slutredovisa den 16 maj 2022 skulle i stället redovisas i form av en delredovisning den 2 september 2022. Den 30 mars 2023 fick utredningen ytterligare ett tilläggsdirektiv som innebär att utredaren ska lämna författningsförslag på hur utförsel av stöldgods kan kriminaliseras oavsett ställningstagande i sak

(dir. 2023:43). Vidare förlängdes utredningstiden så att slutredovisningen ska ske senast den 21 december 2023.

Tullbefogenhetsutredningen lämnade sitt delbetänkande till regeringen den 2 september 2023 och regeringen remitterade betänkandet till den 9 december 2022. Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om betalning av tull och importskatter behandlades i betänkande 2021/22:SkU1. Motionsyrkandena avstyrktes. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2021/22:100).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar 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. Vidare har kommissionen för avsikt att presentera ett förslag på reform av EU:s tullagstiftning med syftet att bl.a. underlätta laglig handel oavsett var varorna passerar EU:s gränser, genom vilket tullförfarandena ska bli enklare och mer datacentrerade.

När det gäller sanktioner tillsatte regeringen 2021 en utredning med uppdraget att göra en samlad översyn av reglerna om Tullverkets befogenheter inom kontrollverksamheten och den brottsbekämpande verksamheten. Utredningen fick 2022 tilläggsdirektiv med uppdrag att bl.a. göra en översyn av det tullrättsliga sanktionssystemet. Slutbetänkandet ska enligt ett ytterligare tilläggsdirektiv som utredningen fick den 30 mars 2023 lämnas senast den 21 december 2023. Utskottet anser att riksdagen inte bör föregripa denna utredning.

De nuvarande reglerna om redovisning av mervärdesskatt vid import infördes 2015 när viss redovisning av mervärdesskatt flyttades från Tullverket till Skatteverket. Bakgrunden till lagändringen var att förenkla och förbättra för de företag som var mervärdesskatteregistrerade. 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 skulle innebära en ökad administration för de importörer som inte var registrerade till mervärdesskatt liksom för Skatteverket. Vidare ansågs att risken för skatteundandragande vid import skulle öka, eftersom tidpunkten för betalningen av mervärdesskatt (som faktiskt ska betalas) skulle infalla senare än vid själva importtillfället. Det ansågs vidare inte motiverat att icke mervärdesskatteregistrerade importörer skulle få kredit med att betala mervärdesskatt vid import, mot bakgrund av att

de inte har avdragsrätt för denna mervärdesskatt. Utskottet anser att de principer som låg till grund för lagändringen fortfarande är aktuella och väl avvägda.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet samtliga yrkanden.

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
2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3 och
avslår motionerna
2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 11, 17 och 24,
2022/23:156 av Hanna Westerén (S),
2022/23:157 av Hanna Westerén (S),
2022/23:329 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande
5,
2022/23:1327 av Lars Isacson och Peter Hultqvist (båda S),
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 16 och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 142 och 144.

Ställningstagande

Global samverkan är en förutsättning för en effektiv klimatpolitik. Sverige står för endast drygt 1 promille av världens totala utsläpp av växthusgaser. Detta är i paritet med Sveriges andel av världens befolkning. Sveriges andel är ännu lägre om hänsyn tas till förändrad markanvändning. Därför är det inte rimligt att Sverige utan vidare ska ta på sig betydligt större utsläppsminskningar än andra länder.

Sveriges linje vid förhandlingar i EU och på global nivå måste vara att de nationer som släpper ut mest också ska ha de största åtagandena att minska sina utsläpp när det gäller bördefördelningen inom EU och globalt. Det är orimligt att Kina ska ges en gräddfil genom att betraktas som ett utvecklingsland. Kina är på väg att bli världens största ekonomi och står för de största utsläppen. Det måste ställas hårdare krav på Kina i de internationella klimatförhandlingarna. Sverige bör dessutom verka för en frivillig överenskommelse om införande av koldioxidskatt i stora utsläppsländer samt länder som är en del av Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD).

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 motion

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 142 och 144,
bifaller delvis motionerna

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 11 och

2022/23:329 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande
5 och

avslår motionerna

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 17 och 24,

2022/23:156 av Hanna Westerén (S),

2022/23:157 av Hanna Westerén (S),

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:1327 av Lars Isacson och Peter Hultqvist (båda S) och

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 16.

Ställningstagande

Kraftvärmén är och kommer att fortsätta att vara en fantastisk tillgång i Sveriges energisystem. Det är ett stabilt och reglerbart kraftslag som kompletterar den variabla sol- och vindenergin. För att fasa ut den sista fossiloljeanvändningen i fjärrvärmesektorn, industrin och uppvärmningen 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. Den nyligen införda skatten på RME och andra biooljor för uppvärmning bör slopas.

Det finns en stor potential att öka den svenska produktionen av solel de kommande åren. I dag är energislaget kraftigt underutnyttjat och solenergin står bara för omkring 1 procent av landets elproduktion. Nu behövs en mångdubbling av solelproduktionen 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. Men 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 på egenanvändning av sol el slopas.

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

av Marielle Lahti (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

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkandena 11 och 24 samt

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 16,

bifaller delvis motionerna

2022/23:329 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 144 och

avslår motionerna

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 17,

2022/23:156 av Hanna Westerén (S),

2022/23:157 av Hanna Westerén (S),

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 3,

2022/23:1327 av Lars Isacson och Peter Hultqvist (båda S) och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 142.

Ställningstagande

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 på 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 eftersom 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.

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 med siktet på att alla fossila subventioner avvecklas.

4. Energiskatt på eldriven kollektivtrafik, punkt 2 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

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 motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 12 och
bifaller delvis motionerna

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 14 och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 79.

Ställningstagande

I dag undantas i Sverige eldrivna kollektivfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn från energiskatt. Elektrifierade bussar omfattas däremot inte av denna skattebefrielse. Möjligheterna för regeringen att låta elbussar omfattas av samma befrielse från energiskatt som elfordon på räls finns redan i energiskattedirektivet (2003/96/EG). EU-kommissionen har bekräftat detta och godkänner att medlemsstater inför skattebefrielse för elbussar. Regeringen bör med hänsyn till elbussars bidrag till bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller skyndsamt utnyttja den här möjligheten. Den s.k. elbusspremien är en välkommen satsning, men jag vill påminna om att den dels är tidsbegränsad (till 2023), dels är ett stöd endast för inköp av bussar, inte för driften. På samma sätt som annan eldriven kollektivtrafik på räls är undantagen energibeskattnings anser jag att även elbussarna ska vara det.

Regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5. **Energiskatt på eldriven kollektivtrafik, 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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 14 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 79 och

bifaller delvis motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el. Eldriven kollektivtrafik bör främjas ytterligare och därför bör skatten på el till kollektivtrafik sänkas. Kollektivtrafiken ökar kvinnors tillgänglighet till samhället. Att upprätthålla en fungerande miniminivå i kollektivtrafiken blir därför viktigt sett ur ett jämställdhetsperspektiv. Vi vet att kvinnor åker mer kollektivt än män. 30 procent av kvinnorna och 23 procent av männen reser kollektivt enligt Kollektivtrafikbarometern. Åtgärder som sänkt skatt på el till kollektivtrafiken bidrar därmed till ett mer jämställt samhälle.

6. **Skatt på drivmedel 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 motionerna

2022/23:843 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkandena 6 och 7,

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13, 16 och 54,

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 47,

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 74, 99 och 102 samt

2022/23:2192 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 1,

bifaller delvis motion

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 53 och

avslår motion

2022/23:1933 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Ett minskat fossilberoende inom svenskt jordbruk är nödvändigt av såväl klimat- som säkerhetsskäl. Svenskt jord- och skogsbruk kan med rätt förutsättningar bli vinnare i den omställningen. Bibehållen reduktionsplikt samt investeringar i produktionsanläggningar för biodrivmedel påskyndar denna utveckling. Jag vill dessutom slopa skatten på biodrivmedel som blandas in i fossila drivmedel samt verka för en tioårig skattebefrielse på rena biodrivmedel.

Genom januariavtalet tillsatte regeringen en utredning för att utveckla och stödja ett fossiloberoende jordbruk. Utredningen presenterades i juli 2021 (SOU 2021:67) och har som huvudförslag att genomföra en grön skatteväxling där ett jordbruksavdrag införs och växlas mot en utfasning av den återbetalning av dieselskatt som jord-, skog- och vattenbrukets företag kan ansöka om. Utredningen föreslår också att det ska införas en s.k. biopremie för rena biodrivmedel. Den ska syfta till att utjämna den prisskillnad som i dag finns mellan fossila och förnybara drivmedel. Det är viktigt att utredningens förslag blir verklighet. En grön omställning av svenskt jordbruk förutsätter långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel som kan bidra till att nå både klimatmålen och målen i livsmedelsstrategin. Det har även betydelse för att minska sårbarheterna i livsmedelskedjan och bidra till en högre försörjningsförmåga.

Skattenedsättningen på höginblandade biodrivmedel är ett avgörande verktyg för att stärka konkurrenskraften för förnybara drivmedel gentemot fossila. Det är därför ett prioriterat arbete att Sverige fortsätter att driva på inom EU för att det ska vara möjligt att även fortsättningsvis befria dessa förnybara drivmedel från koldioxidskatt, så att dessa kan fortsätta att vara viktiga delar av klimatomställningen av den svenska fordonsflottan. Subventioner till fossila bränslen bör fasas ut så att de bär sina fulla miljökostnader. EU måste också sluta använda det fossila som norm när statsstödsregler beräknas. Normen ska vara klimatneutralitet så att det är möjligt att beskatta fossila bränslen mer än förnybara utan att det anses vara ett brott mot regelverket. Här måste Sverige ta strid med EU-kommissionen för att skapa hållbara spelregler, så att det blir möjligt att med nationella styrmedel nå de klimatmål som EU enats om. Vidare är det angeläget vid den kommande översynen av energiskattedirektivet att ändra så att alternativa drivmedel beskattas som sin fossila motsvarighet sett till energiinnehåll snarare än volym, vilket skulle premiera användning av biodrivmedel med lägre energitäthet än fossila drivmedel.

Det finns skäl att se över det nuvarande skattesystemet i transportsektorn i syfte att internaliseringsgraden av de miljöeffekter transportererna medför tydligare ska återspegla de faktiska problemen och de geografiska förutsättningarna i landet. Detta kan vara ytterligare ett sätt att väga in glesbygdens

skilda förutsättningar i transportsektorns skattesystem. En skatteväxling inom transportsektorn behöver utredas. Skatter och avgifter i transportsektorn behöver ses över i en bred översyn för att möjliggöra omställningen till hållbara transporter och möjligheten att leva och verka i hela landet. Utgångspunkter i denna översyn bör vara att skattesystemet differentieras efter klimatnytta och de olika geografiska förutsättningar som råder i Sverige.

7. Skatt på drivmedel m.m., punkt 3 (MP)

av Marielle Lahti (MP).

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
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 53,
bifaller delvis motionerna
2022/23:843 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 7 och
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 16 och
avslår motionerna
2022/23:843 av Daniel Bäckström m.fl. (C) yrkande 6,
2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 13 och 54,
2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 47,
2022/23:1933 av Sten Bergheden (M),
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkandena 74, 99 och 102 samt
2022/23:2192 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 1.

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. Jordbrukets fossila subventioner bör ersättas med ett avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket.

8. Fordonsskatt m.m., punkt 4 (C)

av Helena Lindahl (C).

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

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 12 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 84 och

avslår motionerna

2022/23:2222 av Eric Palmqvist (SD) och

2022/23:2232 av Eric Palmqvist m.fl. (SD).

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 stärker incitamenten vid inköp av nya lastbilar införas. Därför föreslår jag förändringar i fordonsskatten för tunga fordon som i likhet med fordonsskatten på personbilar differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet. Jag vill dessutom införa en ökad avdragsrätt för inköp av de lastbilar som är mest klimateffektiva.

9. Vägs katt, 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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4,

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 22 och

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 och

avslår motionerna

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18 och

2022/23:1464 av Emma Berginger (MP).

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, är exempel på glesbygdsfientliga förslag som skapar oro och försämrad framtidstro bland boende och företag i glesbygd. Denna typ av skatter som inte beskattar faktiska utsläpp utan är utformade så att avstånd beskattas oaktat tekniska utsläppsbegränsande landvinningar måste motverkas, eftersom de inte skapar incitament att sänka de miljöpåverkande utsläppen. I ett till ytan stort land med långa avstånd och gles järnvägsinfrastruktur är vägtransporter med personbil, buss och lastbil alltför enda realistiska transportmedlen för många av landets företag och invånare, och därför upplevs dessa skatter som syftande till att begränsa glesbygdsbors 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.

10. Vägs katt, punkt 5 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

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 motion

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18 och avslår motionerna

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4,

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 22,

2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 och

2022/23:1464 av Emma Berginger (MP).

Ställningstagande

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 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, i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige. Inget nytt förslag från

regeringshåll har kommit om vägslitageavgift, utan man har tillsatt ytterligare en utredning, Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, som avrapporterades i mars 2022.

Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. Remissinstanserna har bl.a. i sina yttranden tagit ställning till att skatten bör differentieras så att den avspeglar utsläpp med hänsyn till vad som är möjligt enligt Eurovinjettdirektivet. Det omförhandlade direktivet ger medlemsländerna möjlighet att införa miljö- och klimatstyrande vägavgifter, och regeringen bör använda denna möjlighet att införa ett nytt styrmedel för ett hållbart transportsystem.

En avståndsbasead skatt på tunga lastbilar skulle medföra en klimatnytta, och det finns stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor. Vidare skulle myndigheter genom ett automatiserat avläsningsbart system ges bättre möjligheter att upptäcka den illegala lastbilstrafiken.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på avståndsbasead vägslitageavgift på tung lastbilstrafik.

11. Vägsnitt, punkt 5 (MP)

av Marielle Lahti (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 motion
2022/23:1464 av Emma Berginger (MP) och
avslår motionerna

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4,
2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 22,
2022/23:1014 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 och
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 18.

Ställningstagande

Antalet nya elbilar ökar snabbt. Det är helt nödvändigt att ställa om fordonsflottan till fordon utan klimatbelastande utsläpp så snabbt som möjligt, och med kommande EU-regleringar kan vi förvänta oss att fordonsflottan på sikt helt kommer att bestå av elbilar. Men även om elbilen har många fördelar finns det fortfarande en hel del negativa externa effekter: trängsel, olyckor, partiklar från däckslitage, buller (som i högre hastigheter uppkommer inte främst på grund av motorljud utan på grund av friktionen mot vägbanan) och

slitage på vägarna. Det här är effekter som innebär kostnader för samhället. Historiskt har man försökt internalisera biltrafikens externa kostnader genom skatt på drivmedel, men eftersom elbilarna inte går på fossila drivmedel innebär det att samhällets intäkter uteblir. Om vi inte vill att bilkörning ska vara skattefritt i framtiden är det nödvändigt med en förändring. På sikt behöver beskattningen av vägtrafiken reformeras. Att införa en avstånds-baserad skatt är ett bra sätt att hantera frågan. Detta har tidigare utretts för tung trafik men skulle ha stora fördelar även för den lätta trafiken. En sådan skatt är möjlig att differentiera geografiskt och per fordonstyp. Då blir det möjligt att ha en lägre skatt på bilkörning på landsbygden än inom städer och tätorter. På samma sätt blir det också möjligt att differentiera utifrån fordonets vikt eller om bilen drivs med el eller fossila drivmedel.

Eftersom ledtiden för att utarbeta och införa en ny vägskatt kan förväntas vara lång, enligt IVL Svenska Miljöinstitutets studie Vägskatt för personbilar (2020) kan det ta sju till tolv år att införa en ny vägskatt, behöver en ny vägskatt utredas så snart som möjligt. På så sätt står vi redo att genomföra den nödvändiga reformen när andelen elbilar i fordonsflottan blir betydande.

12. Trängselskatt, 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 motion

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 14 och
avslår motionerna

2022/23:463 av Ida Drougge (M),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,

2022/23:897 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7,

2022/23:1883 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 34 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 80.

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 trängselskatt eller inte. Effekten är även negativ ur fördelningspolitisk synvinkel då den drabbar bilister med lägre inkomster förhållandevis

hårt. Skattens införande kan därför ifrågasättas. Den har dessutom införts på sträckor som ursprungligen var befriade, och i vissa fall införs de där de inte påverkar trängseln över huvud taget. Vid tunneln i Marieholm nära Göteborg betalas trängselskatt, trots att trafikledens funktion är att undvika trängsel. Folkomröstning om trängselskatten i Göteborg har också visat att det folkliga stödet är lågt. Höjda avgifter för trängselskatten i Stockholm har också bidragit till att det folkliga stödet har minskat för trängselskatten. Vi menar därför att skatten bör fasas ut.

13. Trängselskatt, 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

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 och avslår motionerna

2022/23:463 av Ida Drougge (M),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,

2022/23:897 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 14,

2022/23:1883 av Kerstin Lundgren m.fl. (C),

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 34 och

2022/23:2190 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 80.

Ställningstagande

Den intensiva privatbilismen i våra större städer är ett betydligt större hot mot miljön än biltrafiken på vår landsbygd. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik.

Införandet av trängselskatt i Göteborg 2013 var välkommet och det finns behov av ytterligare åtgärder för att stärka trängselavgifter som styrmedel. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Kommuner och regioner bör själva få avgöra om de vill införa trängselavgift och hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan fattade besluten och ingångna avtalen om redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning.

Regeringen bör senast 2023 återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

14. Trängselskatt, punkt 6 (C)

av Helena Lindahl (C).

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 motionerna
2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,
2022/23:1883 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) och
2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 80,
bifaller delvis motion
2022/23:463 av Ida Drougge (M) och
avslår motionerna
2022/23:897 av Michael Rubbestad (SD),
2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 14,
2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7 och
2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 34.

Ställningstagande

Trängselskatten infördes för att få fler att åka kollektivt med intentionen att gynna miljö och klimat. Dessvärre försvårar trängselavgiftens nuvarande utformning detta för Lidingöbor och ger snedvridna incitament. Nuvarande regler 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 parkera samt hämta eller lämna i Ropsten utan att debiteras trängselskatt. En ny form av den tidigare Lidingö-regeln kan skapas. Därför önskar jag att regeringen vidtar de åtgärder som krävs för att återigen möjliggöra för resande från Lidingö som antingen hämtar, lämnar eller infartsparkerar att inte behöva betala trängselavgift.

Vidare bör trängselskatten reformeras för att gynna miljöbilar. 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. halv avgift.

15. Trängselskatt, punkt 6 (MP)

av Marielle Lahti (MP).

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

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP) yrkande 34 och avslår motionerna

2022/23:463 av Ida Drougge (M),

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 70,

2022/23:897 av Michael Rubbestad (SD),

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 14,

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 7,

2022/23:1883 av Kerstin Lundgren m.fl. (C) och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 80.

Ställningstagande

Enligt Trafikverket är hälften av alla bilresor i tätort 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. Bilåkandet i våra städer måste minska. Jag vill höja och utveckla trängselskatterna och införa systemet i fler städer för att minska trängsel. Trängselskatter ska kunna differentieras så att fordon med högre utsläpp av exempelvis hälsovådliga ämnen beskattas hårdare.

16. Flygets beskattning, 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

2022/23:1017 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 1 och

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 13 och bifaller delvis motion

2022/23:1817 av Sten Bergheden (M).

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 glesbygd och på landsbygden inte blir av utan går till andra länder i stället. Därför är flygskatten ett hinder för näringslivet, särskilt småföretagandet. Flygskatten är därutöver felriktad eftersom den träffar flygkonsumenten och inte de negativa miljöeffekter som den är avsedd att motverka.

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

Flygskatten är negativ för svensk ekonomi och behöver avvecklas.

17. Skatt på avfall m.m., punkt 8 (C)

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 77 och

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 129 och

avslår motion

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 143.

Ställningstagande

En viktig åtgärd som politiken kan vidta är en reformering av avfallsskattens nuvarande utformning. Skatten infördes 2000 för att minska mängden avfall som deponerades, och för att göra det mer lönsamt att återbruka och återvinna resurser och material. De tekniska förutsättningarna och möjligheterna till återvinning har dock ändrats markant sedan dess, och i dag utgör utformningen av skatten snarare ett hinder för en cirkulär och resurseffektiv ekonomi. I dag är det inte möjligt att lägga vissa typer av avfall (exempelvis flygaska som innehåller värdefulla kritiska material) på deponi i väntan på att de ska behandlas och återvinnas. Det blir helt enkelt för dyrt med nuvarande skattesatser. Problemet med deponiskatten är också märkbart på så vis att det som blir kvar när allt annat har återvunnits ur askan är en väldigt fingradig sand som i dagsläget saknar andra användningsområden. Den måste deponeras men skatten gör att hela förädlingsprocessen blir olönsam. Jag vill därför se att avfallsskatten för framtiden utformas baserat på miljöstyrande principer samt i betydligt högre utsträckning främjar materialåtervinning snarare än deponering.

18. Övriga miljöskatter, 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 tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2022/23:967 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 8 och 14 samt
 2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 16 och 17,
 bifaller delvis motionerna
 2022/23:252 av Angelica Lundberg (SD),
 2022/23:1514 av Larry Söder (KD),
 2022/23:1816 av Sten Bergheden (M),
 2022/23:1943 av Sten Bergheden (M) och
 2022/23:2077 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) samt
 avslår motionerna
 2022/23:500 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),
 2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 10 och
 2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C) yrkande 61.

Ställningstagande

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. Skatten på hemelektronik är ett exempel på en kemikalieskatt som är svår att motivera utifrån ett miljöperspektiv och som framför allt fungerar som en straffskatt på hemelektronik, utan att bidra till att minska förekomsten av farliga kemikalier. Genom denna kemikalieskatt har priserna höjts och konsumenterna vänder sig till billigare aktörer från utlandet, vilket missgynnar svensk konkurrenskraft utan att ge önskad effekt för miljön. Kemikalieskatten har efter införandet setts över för att göras tydligare och minska det administrativa arbetet men vi ställer oss fortfarande negativa till kemikalieskattens införande då miljönyttan kan ifrågasättas. Det behöver utredas hur förekomsten av farliga kemikalier i människans närmiljö i stället kan reduceras genom lagstiftning eller genom teknisk utveckling. Vi anser att regeringen bör överväga att avveckla kemikalieskatten.

Användningen av bekämpningsmedel i Sverige styrs av ett omfattande regelverk för godkännande, hantering och miljöövervakning. Bedömningar av bekämpningsmedel och fortsatt breda säkerhetsmarginaler vad gäller miljö och hälsa, är att föredra. Däremot finns det ingen anledning att lägga extra skatt på dessa produkter när de väl har godkänts, eftersom detta i praktiken slår direkt mot det svenska jordbrukets konkurrenskraft. Bättre är det att möjliggöra alternativ, exempelvis mekanisk bekämpning av ogräs, genom sänkt dieselskatt för ökad lönsamhet i jordbruket, samt mer tillämpad forskning för nya typer av material. Kemikalieanvändningen kan alltså styras mot minskade nivåer genom att skapa konstruktiva alternativ och genom forskning och utveckling. Vi anser att punktskatten på bekämpningsmedel ska ses över.

Införandet av plastpåseskatten är ett resultat av regeringens gröna politik vilket tar sin utgångspunkt från EU:s gemensamma målsättningar för antalet plastbärkassar per hushåll. Den går ut på att minska användandet av plastbärkassar i Sverige till EU:s angivna nivåer. Redan vid införandet av plastpåseskatten var dock Sverige redan på de nivåer som EU hade satt upp. När andra delar av världen släpper ut mångdubbelt mer plaster i naturen än Sverige gör, blir det samtidigt märkligt att svenska hushåll ska straffbeskattas för den nedskräpning av haven som de inte bidrar till. När plastpåseskatten inte gör miljönytta i ett globalt perspektiv är det angeläget att ifrågasätta dess existensberättigande. Det finns även exempel på bärkassar som ser ut som plast men som i praktiken inte innehåller någon plast. Dessa beskattas dock i dag som om de vore plastbärkassar. Vår hållning är att plastbeskattningen är ohållbar och ineffektiv ur ett miljöhänseende. Därför är vår uppfattning att skatten på plastbärkassar behöver avvecklas.

19. Övriga miljöskatter, punkt 9 (C)

av Helena Lindahl (C).

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 motionerna

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 10 och

2022/23:2190 av Annie Löf m.fl. (C) yrkande 61 och

avslår motionerna

2022/23:252 av Angelica Lundberg (SD),

2022/23:500 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD),

2022/23:967 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkandena 8 och 14,

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 16 och 17,

2022/23:1514 av Larry Söder (KD),

2022/23:1816 av Sten Bergheden (M),

2022/23:1943 av Sten Bergheden (M) och

2022/23:2077 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Ställningstagande

Sverige har en förhållandevis låg andel miljöskatter. Det finns utrymme att höja miljöskatterna på utsläpp och resursförbrukning. De nuvarande miljöskatterna behöver utvärderas i syfte att stärka miljöstyrningen och minska de delar som inte styr mot en mer miljövänlig konsumtion. De miljöskatter som i utvärderingar inte har någon, eller liten, miljöstyrande effekt bör antingen växlas mot bredare skattebaser eller göras om för att få en starkare miljö- och klimatstyrande effekt. Det bör även göras en grundlig översyn av skatter som kan motverka övergången till en mer cirkulär ekonomi. Skatternas utformning och nivå ska styra så att miljövänligare alternativ främjas och de ska vara miljöstyrande, men inte onödigt administrativt tunga. Breda generella styrmedel är mer effektiva än projektbaserade stöd, även om riktade satsningar kan behövas för att stödja omställning i vissa sektorer eller verksamheter. För att bibehålla sin miljöstyrande effekt bör miljöskatterna successivt höjas. Sådana höjningar bör ske för att driva en omställning, inte för att stärka statskassan på medborgarnas bekostnad.

20. Skatt på alkohol och tobak m.m., 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 motion
2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,
bifaller delvis motionerna
2022/23:642 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C),
2022/23:1050 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S),
2022/23:1501 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S) och
2022/23:1937 av Sten Bergheden (M) samt
avslår motionerna
2022/23:413 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD),
2022/23:1535 av Hans Eklind (KD) och
2022/23:2083 av Oliver Rosengren (M).

Ställningstagande

I dag återfinns 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 tillkännagetts. Förslaget har redan i dag stöd av Sveriges Oberoende Småbryggerier men vi menar att det bör utredas innan implementering.

21. Skatt på alkohol och tobak m.m., 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

2022/23:642 av Elisabeth Thand Ringqvist och Anders W Jonsson (båda C),
bifaller delvis motionerna

2022/23:934 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 12,

2022/23:1050 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S),

2022/23:1501 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S) och

2022/23:1937 av Sten Bergheden (M) samt

avslår motionerna

2022/23:413 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD),

2022/23:1535 av Hans Eklind (KD) och

2022/23:2083 av Oliver Rosengren (M).

Ställningstagande

Vi behöver fler matföretagare, ökad svensk matexport och fler jobb i de gröna näringarna. För att hela landet ska växa behövs regelförenklingar för livsmedelsnäringen och fortsatta satsningar på Sverige som matland. Särskilt den småskaliga livsmedels- och dryckesproduktionen behöver bättre förutsättningar. De har alltså en tuff konkurrenssituation och arbetar ofta under en tung administrativ börda. Antalet svenska småbryggerier och utbudet av ölsorter har vuxit kraftigt det senaste decenniet. År 2020 producerade 340 svenska hantverksbryggerier nästan 3 000 olika öl till för säljning på Systembolaget. Men hantverksbryggeriernas antal och bidrag till ölutbudet står inte i proportion till deras marknadsandelar. Svenska hantverksbryggerier står i dag enbart för drygt 1 procent av den totala försäljningen på Systembolaget.

Ölmarknaden, i världen och här hemma, karaktäriseras av stordrifts- och samordningsfördelar. Artikel 4 i EU:s direktiv 92/83/EEC erkänner problemen med stordrifts- och samordningsfördelar på ölmarknaden. EU har därför öppnat för medlemsstaterna att justera för problemen genom att tillämpa en lägre alkoholskatt på öl som är producerad av oberoende småbryggerier. Samtliga EU:s medlemsstater – förutom Sverige, Litauen och Italien – och Storbritannien och Norge tillämpar nedsatt alkoholskatt i enlighet med direktivets intention.

Alla hantverksbryggerier är småföretag där det största bryggeriet har 20 anställda. En stor andel av bryggerierna är dessutom lokaliserade i glesbygd. En nedsatt skatt på öl i enlighet med artikel 4 leder således inte bara till att

konkurrensvillkoren utjämnas på ölmarknaden; en nedsatt skatt är dessutom ett stöd till småföretagandet i allmänhet och småföretagandet i glesbygd i synnerhet. För att stärka hantverksbryggeriernas förutsättningar att verka bör regeringen se över möjligheten att införa en differentierad alkoholskatt på öl liknande den brittiska modellen. Denna modell innebär att öl från bryggerier med en viss årsvolym betalar halva standardskattesatsen med stegvis ökning upp till en maxvolym där normalskattesatsen betalas.

22. Sockerskatt, punkt 11 (C)

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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
2022/23:856 av Anders W Jonsson m.fl. (C) yrkande 16 och
bifaller delvis motionerna
2022/23:1127 av Mats Wiking (S) och
2022/23:1168 av Per-Arne Håkansson (S).

Ställningstagande

Ohälsa relaterat till överkonsumtion av socker är ett problem som måste tas på allvar. För att komma till rätta med ohälsan anser jag att det bl.a. krävs utbildning, upplysning och konsumentmakt, i kombination med ansvarsstagande producenter och återförsäljare. Att lägga en skatt som hamnar på individen är inte rätt väg att gå. Det finns dock andra vägar att utforska för att minska sockerinnehållet i konsumentprodukter.

I exempelvis Storbritannien finns en skatt på producenten som denne får betala när läsk innehåller mer än 5 gram socker per liter. Detta har fått till följd att läsk i Storbritannien har betydligt lägre sockerhalt än den svenska. Mot denna bakgrund anser jag att regeringen bör se över hur ett producentinriktat avgiftssystem kan utformas i syfte att stärka incitamenten för låga gränsvärden av tillsatt socker i sockersötad dryck.

23. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 12 (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 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:940 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 5 och

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 36 och 37 samt avslår motionerna

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 5,

2022/23:1270 av Jörgen Grubb (SD) och

2022/23:2280 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Det finns indikationer på att stulet metallskrot i dag i högre grad hanteras av kriminella aktörer som köper in det för att sedan föra skroten ut ur landet i syfte att avyttra det där. Inte minst då det gäller stulna katalysatorer och partikelfilter. För att motarbeta denna form av organiserad brottslighet måste möjligheterna att frakta ut stulet metallskrot ur landet kraftigt begränsas. Tullverket ska därför enligt vår mening ges i uppdrag att ytterligare intensifiera sitt arbete mot organiserad kriminalitet och ges förmåga att eftersöka och hantera illegal utförsel av stulet metallskrot i högre utsträckning.

Import av tobak, alkohol, läkemedel, narkotika och vapen omgärdas av s.k. importrestriktioner där det krävs licenser och tillstånd. 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 och varuprover med mera. 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 därför 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.

Tullpersonalens befogenheter är under utredning. Både allmänheten och tullpersonalen upplever frustration då tullen inte har befogenhet att stoppa fordon eller 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 till regeringen tillsammans med ett utökat uppdrag att även mer aktivt kontrollera utgående trafik.

24. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 12 (C)

av Helena Lindahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 5 och
avslår motionerna

2022/23:940 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 5,
2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 36 och 37,
2022/23:1270 av Jörgen Grubb (SD) och
2022/23:2280 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Statens mest grundläggande ansvar är att skydda enskildas liv, frihet och personliga säkerhet. I detta ansvar ligger att vidta åtgärder för att se till att förebygga och förhindra brott, men också att tillgodose en effektiv lagföring vid brott. Tullverkets befogenheter måste utökas och resurserna för att minska in- och utförsel av olagligt gods ses över.

Regeringen bör vidta åtgärder i enlighet med det som anförts ovan.

25. Tullverkets befogenheter och verksamhet, punkt 12 (MP)

av Marielle Lahti (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2280 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP) yrkande 2 och
avslår motionerna

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C) yrkande 5,
2022/23:940 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 5,
2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 36 och 37 samt
2022/23:1270 av Jörgen Grubb (SD).

Ställningstagande

Den olagliga handeln med hotade arter bedöms totalt sett vara omfattande i Sverige. En utmaning för att förverkliga målet om att stoppa handeln och lagföra de som bedriver denna handel är dedikerade resurser och uttalade mål om att prioritera detta område tillräckligt. I dag är det så att om Tullverket upptäcker djurdelar under en inspektion analyseras dessa, men det är sällan personerna som påträffats med dessa djurdelar lagförs. Den lukrativa illegala handeln med djur och djurdelar måste stoppas, och en viktig del av det är att ge Tullverket resurser, kompetens, utökade befogenheter och tydliga direktiv för att säkerställa att Sverige uppfyller våra åtaganden.

26. Betalning av tull och importskatter, punkt 13 (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 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkandena 39 och 40.

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 om 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 alltför krångliga regelverk inte är huvudorsak till felaktiga inbetalningar. Innebörden kan bli att fullt fungerande företag utan avsikt att göra fel ändå missar i förfarandet av tulldeklarationer 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 deklarationer kan förenklas både formellt och tekniskt.

Särskilt yttrande

Särskilt yttrande (V)

Iлона Szatmári Waldau (V) anför:

I sin avlagsmotivering hänvisar utskottet till att regeringen i budgetpropositionen för 2023 har angett att Sverige ska bedriva en effektiv och ambitiös energi-, klimat- och miljöpolitik. Vänsterpartiet instämmer inte i utskottets positiva syn på regeringens klimatpolitik. Klimatpolitiska rådet har under våren underkänt regeringens klimatpolitik och konstaterar att ”Sveriges klimatpolitik har förlorat styrfarten”. Flera av de beslut som regeringen tagit kommer att leda till höjda utsläpp i stället för målet om minskade utsläpp till 2030 och nollutsläpp till 2045.

Vänsterpartiet vill se en annan politik inom klimatområdet och menar att även de mål som Sverige satt upp är för låga. De skulle behöva skärpas och Sveriges utsläpp minskas ännu mer. Regeringens politik går åt helt fel håll. I vår budgetmotion En rättvis väg genom krisen visar vi att en annan klimat- och miljöpolitik är möjlig.

Trots denna inställning väljer jag att endast reservera mig mot utskottets ställningstaganden om energiskatt på eldriven kollektivtrafik, vägskatt och trängselskatt. Vänsterpartiet avser att utveckla sin politik inom klimatområdet i kommande budgetarbete.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:36 av Per Bolund m.fl. (MP):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa all skatt på egenproducerad el, även över gränsen på 500 kW, och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort skatterabatten på el för serverhallar och tillkännager detta för regeringen.
24. 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.

2022/23:156 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en gränsjusteringsmekanism för koldioxid och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:157 av Hanna Westerén (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.

2022/23:252 av Angelica Lundberg (SD):

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

2022/23:329 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.

2022/23:413 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 samt att ta bort indexuppräknings av nuvarande skattesats och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:463 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna om trängselskatt i Ropsten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:500 av Markus Wiechel och Alexander Christiansson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inte beskatta plastprodukter av återvunnen eller miljövänlig plast och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:642 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.

2022/23:834 av Ulrika Heie m.fl. (C):

70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:843 av Daniel Bäckström m.fl. (C):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att sänka skatten på förnybara drivmedel inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
7. 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.

2022/23:853 av Ulrika Heie m.fl. (C):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för tunga fordon i likhet med fordonsskatten för personbilar kan differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vara pådrivande i EU för att möjliggöra ett fortsatt användande av skattebefrielse för förnybara och hållbara fordonsdrivmedel samt att utreda förutsättningarna för en ökad användning av klimateffektiva drivmedel även inom flyget och sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el och tillkännager detta för regeringen.
16. 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att sänka skatten på förnybara drivmedel inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:856 av Anders W Jonsson m.fl. (C):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur ett producentinriktat avgiftssystem som stärker incitamenten för låga gränsvärden för tillsatt socker i sockersötad dryck kan inrättas och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:863 av Ulrika Liljeberg m.fl. (C):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utöka Tullverkets befogenheter och resurser för att minska in- och utförsel av olagligt gods och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:897 av Michael Rubbestad (SD):

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

2022/23:907 av Stina Larsson m.fl. (C):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av nuvarande miljöskatter för att säkerställa att de styr mot minskade utsläpp och förbättrad resurseffektivitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att avfallsskattens framtida utformning baseras på miljöstyrande principer samt främjar materialåtervinning snarare än deponering och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:934 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.

2022/23:937 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de negativa trafikskatterna och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:940 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Tullverkets roll i att begränsa utförseln av stulet metallskrot och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:967 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över kemikalieskatten och utreda hur skadliga kemikalier i hemelektronik kan reduceras genom lagstiftning eller genom teknisk utveckling, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över punktskatten på bekämpningsmedel och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:998 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för en överenskommelse om koldioxidskatt globalt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1014 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.

2022/23:1017 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.

2022/23:1022 av Per Söderlund m.fl. (SD):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en avskaffad flygskatt och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga att utreda en utfasning av trängselskatterna och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga en avveckling av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga att avveckla skatten på plastbäckassar och tillkännager detta för regeringen.
36. 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.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga att utöka tullpersonalens befogenheter och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga att utreda hur systemet för importskatter kan bli smidigare och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen borde överväga att utreda hur regelverket för tulltillägg och deklarationer kan förenklas och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1050 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att studera förutsättningarna för en volymbaserad alkoholskatt för öl och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1127 av Mats Wiking (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa producentavgift på andelen socker i sockersötade drycker och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1168 av Per-Arne Håkansson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga utredning av förutsättningarna för producentavgift på sockersötade drycker för förebyggande av cancer och ohälsa och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1233 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen senast 2023 bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket och tillkännager detta för regeringen.

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på avståndsbaserad vägslitageskatt på tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1270 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda att Tullverket får i uppdrag att kontrollera utgående gods, fordon och transporter vid Sveriges gränser och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1327 av Lars Isacsson och Peter Hultqvist (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillfälligt slopa skatten på bioolja till kraftvärmeverk och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1464 av Emma Berginger (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en avståndsbaserad skatt på lätt trafik och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1501 av Joakim Järrebring och Petter Löberg (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid en skatteöversyn se över möjligheten till en differentierad ölskatt och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1514 av Larry Söder (KD):

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

2022/23:1535 av Hans Eklind (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning bör tillsättas som ser över skillnaden i beskattningen av det svenska snuset och nikotinpåsar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1672 av Annie Lööf m.fl. (C):

47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att sänka skatten på förnybara drivmedel inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:1816 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.

2022/23:1817 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.

2022/23:1883 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.

2022/23:1933 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.

2022/23:1937 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.

2022/23:1943 av Sten Bergheden (M):

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

2022/23:2077 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten att ta bort plastpåseskatten och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2083 av Oliver Rosengren (M):

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

2022/23:2175 av Per Bolund m.fl. (MP):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla alla fossila subventioner och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja och utveckla trängselskatterna och tillkännager detta för regeringen.

53. 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.

2022/23:2190 av Annie Lööf m.fl. (C):

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en översyn av nuvarande miljöskatter för att säkerställa att de styr mot minskade utsläpp och förbättrad resurseffektivitet och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att sänka skatten på förnybara drivmedel inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska verka för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse och tillkännager detta för regeringen.
102. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vid översynen av energiskattedirektivet ändra så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym och tillkännager detta för regeringen.
129. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reformera skatten för lagring av avfall (deponiskatten) så att den baseras på miljöstyrande principer och främjar materialåtervinning snarare än deponering och tillkännager detta för regeringen.
142. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att helt ta bort skatten på bioolja för uppvärmningsändamål och tillkännager detta för regeringen.
143. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över avfallsförbränningsskattens nuvarande utformning och tillkännager detta för regeringen.
144. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att helt slopa skatten för egenanvändning av solceller för att främja installation vid optimala sollägen och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2192 av Helena Lindahl m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skattesystemet ska ta hänsyn till klimatnytta och de geografiska förutsättningar som råder i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:2222 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till sänkt fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2232 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.

2022/23:2280 av Rebecka Le Moine m.fl. (MP):

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