

Skatteutskottets betänkande 2025/26:SkU16

Punktskatt

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden som behandlas i betänkandet. Utskottet hänvisar bl.a. till pågående beredningar och till att utskottet redan har tagit ställning i dessa frågor. Motionsyrkandena handlar bl.a. om skatterna på el, bränsle, fordon, flyg, alkohol, tobak och bekämpningsmedel.

I betänkandet finns 28 reservationer (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

103 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	9
Utskottets överväganden	10
Energiskatt m.m.	10
Skatt på drivmedel	18
Fordonsskatt	24
Vägsnitt	28
Trängselskatt	32
Flygets beskattning	36
Skatt på kemikalier m.m.	38
Skatt på bekämpningsmedel	42
Skatt på alkohol och tobak m.m.	44
Skatt på spel	47
Övriga punktskatter	48
Reservationer	55
1. Skattebefrielsen för biogas, punkt 1 (S, MP)	55
2. Sänkt elskatt vid produktion av fjärrvärme, punkt 2 (C, MP)	55
3. Övrigt om energi- och koldioxidskatt, punkt 3 (V)	56
4. Övrigt om energi- och koldioxidskatt, punkt 3 (C)	57
5. Övrigt om energi- och koldioxidskatt, punkt 3 (MP)	58
6. Utfasning av skattenedsättningar och kompensation till jordbrukare, punkt 4 (V, MP)	59
7. Jordbruksavdrag som fullt ut ersätter nedsättning av dieselskatt, punkt 5 (C, MP)	60
8. Avveckling av klimatskadliga subventioner, punkt 6 (V, MP)	60
9. Övrigt om skatt på drivmedel, punkt 7 (S, V)	61
10. Övrigt om skatt på drivmedel, punkt 7 (C)	61
11. Övrigt om skatt på drivmedel, punkt 7 (MP)	63
12. Fordonsskatt, punkt 8 (C)	63
13. Geografiskt anpassad vägsnitt för personbilar, punkt 9 (V, MP)	64
14. Övrigt om vägsnitt, punkt 10 (V)	65
15. Övrigt om vägsnitt, punkt 10 (MP)	66
16. Beslutanderätt för införande och utformning av trängselskatter, punkt 11 (V, MP)	66
17. Halverad trängselskatt för miljöbilar, punkt 12 (C, MP)	67
18. Övrigt om trängselskatt, punkt 13 (C)	68
19. Övrigt om trängselskatt, punkt 13 (MP)	68
20. Flygets beskattning, punkt 14 (V)	69
21. Flygets beskattning, punkt 14 (MP)	70
22. Kemikalieskattens påverkan på återanvändning och cirkulära lösningar, punkt 15 (V, MP)	70
23. Övrigt om skatt på kemikalier m.m., punkt 16 (S, V)	71
24. Övrigt om skatt på kemikalier m.m., punkt 16 (C)	72
25. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 17 (V, MP)	72
26. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 18 (C)	73
27. Skatt på spel, punkt 19 (C)	74
28. Övriga punktskatter, punkt 20 (MP)	74

Bilaga

Förteckning över behandlade förslag	76
Motioner från allmänna motionstiden 2025/26	76

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Energiskatt m.m.

1. Skattebefrielsen för biogas

Riksdagen avslår motion

2025/26:3733 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 8.

Reservation 1 (S, MP)

2. Sänkt elskatt vid produktion av fjärrvärme

Riksdagen avslår motion

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 109.

Reservation 2 (C, MP)

3. Övrigt om energi- och koldioxidskatt

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1141 av Martina Johansson (C),

2025/26:1872 av Tomas Kronståhl m.fl. (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27,

2025/26:2909 av Joanna Lewerentz m.fl. (M),

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19, 38, 44 och 56,

2025/26:3313 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 53 och 62,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 41,

2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 71 och 111.

Reservation 3 (V)

Reservation 4 (C)

Reservation 5 (MP)

Skatt på drivmedel

4. Utfasning av skattenedsättningar och kompensation till jordbrukare

Riksdagen avslår motion

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11.

Reservation 6 (V, MP)

5. Jordbruksavdrag som fullt ut ersätter nedsättning av dieselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2833 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 16 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86.

*Reservation 7 (C, MP)***6. Avveckling av klimatskadliga subventioner**

Riksdagen avslår motion

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 15.

*Reservation 8 (V, MP)***7. Övrigt om skatt på drivmedel**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:812 av Stina Larsson (C),

2025/26:2466 av John E Weinerhall (M) yrkande 2,

2025/26:3212 av Sten Bergheden och Marlène Lund Kopparklint (båda M),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 157,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 22,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 64, 68, 69 och 76,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 8 och 37,

2025/26:3627 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 97 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 37.

*Reservation 9 (S, V)**Reservation 10 (C)**Reservation 11 (MP)**Fordonsskatt***8. Fordonsskatt**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:47 av Josef Fransson (SD),

2025/26:133 av Josef Fransson (SD),

2025/26:154 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2025/26:194 av Rashid Farivar m.fl. (SD),

2025/26:1859 av Hanna Westerén (S),

2025/26:2191 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2025/26:2921 av Lars Beckman (M),

2025/26:3355 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 70.

*Reservation 12 (C)**Vägsnitt***9. Geografiskt anpassad vägsnitt för personbilar**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14 och

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13.

Reservation 13 (V, MP)

10. Övrigt om vägs katt

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1253 av Denis Begic (S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 40,

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 141.

Reservation 14 (V)

Reservation 15 (MP)

Trängselskatt

11. Beslutanderätt för införande och utformning av trängselskatter

Riksdagen avslår motion

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 12.

Reservation 16 (V, MP)

12. Halverad trängselskatt för miljöbilar

Riksdagen avslår motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99.

Reservation 17 (C, MP)

13. Övrigt om trängselskatt

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:380 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:2065 av Kerstin Lundgren och Anna Lasses (båda C),

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 103 och 110 samt

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58.

Reservation 18 (C)

Reservation 19 (MP)

Flygets beskattning

14. Flygets beskattning

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 74,

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16,

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 145 och 148.

Reservation 20 (V)

*Reservation 21 (MP)**Skatt på kemikalier m.m.***15. Kemikalieskattens påverkan på återanvändning och cirkulära lösningar**

Riksdagen avslår motion

2025/26:3548 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 153.

*Reservation 22 (V, MP)***16. Övrigt om skatt på kemikalier m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:48 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2025/26:2146 av Sten Bergheden (M),

2025/26:2823 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 13,

2025/26:2829 av Larry Söder och Camilla Brodin (båda KD),

2025/26:2939 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2988 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:3198 av Mathias Bengtsson (KD),

2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 32 och

2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 13.

*Reservation 23 (S, V)**Reservation 24 (C)**Skatt på bekämpningsmedel***17. Skatt på bekämpningsmedel**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1842 av Monica Haider (S),

2025/26:1997 av Sten Bergheden (M),

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 17 och

2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 49.

*Reservation 25 (V, MP)**Skatt på alkohol och tobak m.m.***18. Skatt på alkohol och tobak m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:833 av Niels Paarup-Petersen (C),

2025/26:2425 av Oliver Rosengren (M) och

2025/26:3326 av Camilla Brunsberg och Marlène Lund Kopparklint (båda M).

Reservation 26 (C)

*Skatt på spel***19. Skatt på spel**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:527 av Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S),

2025/26:2835 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 17 och

2025/26:3268 av Alexandra Anstrell (M).

Reservation 27 (C)

*Övriga punktskatter***20. Övriga punktskatter**

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:189 av Annika Hirvonen m.fl. (MP),

2025/26:2683 av Magnus Manhammar och Mats Wiking (båda S),

2025/26:2699 av Per-Arne Håkansson (S),

2025/26:3182 av Stina Larsson (C) yrkande 1,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 213,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 12,

2025/26:3548 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 81, 82, 95, 106 och 149 samt

2025/26:3613 av Lina Nordquist och Helene Odenjung (båda L) yrkande 1.

Reservation 28 (MP)

Stockholm den 19 mars 2026

På skatteutskottets vägnar

Eric Westroth

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Eric Westroth (SD), Boriana Åberg (M), Marie Olsson (S), Bo Broman (SD), Kalle Olsson (S), Marie Nicholson (M), Ida Ekeröth Clausson (S), Markus Wiechel (SD), Mathias Tegnér (S), Adam Reuterskiöld (M), Ilona Szatmári Waldau (V), Cecilia Engström (KD), Jimmy Ståhl (SD), Annika Hirvonen (MP), Blåvitt Elofsson (S), Daniel Bäckström (C) och Cecilia Rönn (L).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet 103 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26 om punktskatt. Motionerna innehåller förslag om tillkännagivanden till regeringen som gäller bl.a. skatterna på bränsle, el, fordon, kemikalier, alkohol, tobak och flygresor. När det gäller de aktuella motionerna har i många fall motsvarande förslag behandlats under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2024/25:SkU15 om punktskatt. Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, se bilagan.

Utskottets överväganden

Energiskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förändringar och utredningar av reglerna för energi- och koldioxidskatt.

Jämför reservation 1 (S, MP), 2 (C, MP), 3 (V), 4 (C) och 5 (MP).

Motionerna

Skattebefrielsen för biogas

I kommittémotion 2025/26:3733 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 8 föreslås ett tillkännagivande om att skattebefrielsen för biogas bör förlängas för att skapa långsiktiga planeringsförutsättningar.

Sänkt elskatt vid produktion av fjärrvärme

I kommittémotion 2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 109 föreslås ett tillkännagivande om att överväga att sänka elskatten vid produktion av fjärrvärme.

Övrigt om energi- och koldioxidskatt

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag om 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:s regelverk.

I kommittémotion 2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 71 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el. I yrkande 111 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att ta bort skatten på biooljor för uppvärmningsändamål.

I kommittémotion 2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 19 föreslås ett tillkännagivande om att slopa all skatt på egenproducerad el (även över gränsen på 500 kilowatt). Ett liknande förslag finns i kommittémotion 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 53 och i kommittémotion 2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 41.

I kommittémotion 2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 38 föreslås ett tillkännagivande om att utreda hur en dynamisk elskatt skulle kunna utformas för att ge ökade incitament för flexibilitet. Ett likalydande

förslag finns i kommittémotion 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 62.

I kommittémotion 2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 44 föreslås ett tillkännagivande om att slopa elskatten för kraftvärme- och värmeproduktion. I yrkande 56 föreslås ett tillkännagivande om att genomföra en översyn av energiskatten i syfte att bl.a. underlätta för fler energigemenskaper.

I motion 2025/26:1872 av Tomas Kronstahl m.fl. (S) föreslås ett tillkännagivande om att se över villkoren för kooperativa driftsformer när det gäller förnybar energiproduktion. Motionärerna anför att åtgärder som att sänka eller slopa energiskatten samt att tillåta investeringsavdrag för medlemmar som köper egenproducerad förnybar el kan bidra till en ny rörelse där svenskarna engageras i allt högre grad i energiomställningen.

I motion 2025/26:2909 av Joanna Lewerentz m.fl. (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att utreda att slopa skatten för egenanvänd el.

I motion 2025/26:1141 av Martina Johansson (C) föreslås ett tillkännagivande om att gränsen för när elen från solceller är för eget bruk och när man räknas som producent bör ses över för en ökad flexibilitet.

I motion 2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa gränsen för elproduktion för eget bruk. Motionärerna anför bl.a. att tak bara beläggs till hälften med solceller för att man blir skattskyldig om man producerar tillräckligt mycket el helt för eget bruk.

I motion 2025/26:3313 av Rebecka Le Moine (MP) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att en differentierad koldioxidskatt på biogena produkter ska utredas. I yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att en utredning som tittar på hur biobränslen kan beskattas utifrån klimatnytta också bör få i uppdrag att beakta vikten av funktionella ekosystem.

Bakgrund och gällande rätt

Energiskattedirektivet

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

Den 14 juli 2021 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till omarbetning av energiskattedirektivet. 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 energi-innehåll och miljöprestanda (se fakta-PM 2020/21:FPM130).

Sedan förslaget presenterades har det diskuterats på teknisk nivå i Europeiska unionens råd.

Skatt på bränslen

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

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

Energi- och koldioxidskatten på bränslen räknas årligen om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex. Syftet med omräkningen av skatterna är att de ska följa den allmänna prisutvecklingen. Skattebeloppen för bensin och diesel omräknas därutöver även med ett tillägg av två procentenheter för att på ett schabloniserat sätt ta hänsyn till reala inkomstökningar (dvs. utveckling av bruttonationalprodukten).

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 råttoljor 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 krävdes 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 en tydlig prispåverkan på grossistmarknaden för el. På längre sikt kunde förslaget enligt regeringen möjliggöra ytterligare produktion av el, t.ex. genom investeringar i nya eller befintliga kraftvärmeanläggningar. Samtidigt kvarstod styrningen mot minskade utsläpp av växthusgaser genom att anläggningarna omfattas av EU ETS. Vidare konstaterade regeringen att även koldioxidskatt på skattepliktiga biooljor omfattades av förslaget.

Avskaffad skattebefrielse för vissa biobränslen för uppvärmning

Grundförutsättningarna för att man ska 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.

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

Skattebefrielse för biogas och biogasol

Under 2020 godkände EU-kommissionen en tioårig förlängning av Sveriges skattebefrielser för biogas och biogasol. Kommissionens godkännanden överklagades dock till EU-domstolens första instans, tribunalen. Den 21 december 2022 ogiltigförklarade tribunalen Sveriges statsstödsgodkännande om skattebefrielse för biogas och biogasol (T-626/20). I domen fastslog tribunalen att kommissionen borde ha inlett ett s.k. formellt granskningsförfarande för att kunna besluta om Sveriges skattebefrielser. En sådan granskning innebär bl.a. att olika intressenter får chansen att lämna synpunkter på stödet innan ett beslut fattas. Domen handlade alltså inte om huruvida de svenska skattebefrielserna var förenliga med EU:s statsstödsregler. Efter tribunalens dom inledde kommissionen en fördjupad granskning för att göra en ny bedömning av om skattebefrielserna var förenliga med EU:s regler om statligt stöd. Den 23 oktober 2024 meddelade kommissionen att den hade beslutat att godkänna Sveriges skattebefrielser för biogas och biogasol.

Moderniserad beskattning av gaser

I budgetpropositionen för 2026 föreslog regeringen att beskattningen av gaser skulle moderniseras genom bl.a. enhetligare skatteregler för biobaserade gaser och en övergång till beskattning utifrån gasers energiinnehåll. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2025/26:1, yttr. 2025/26:SkU1y, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). De ändrade bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 2026.

Skatt på el

Enligt 11 kap. 1 § LSE är el som förbrukas i Sverige skattepliktig, om inte annat följer av 11 kap. 2 § LSE. Energiskatten på el ska enligt 11 kap. 3 § LSE årligen räknas om på basis av faktiska förändringar i konsumentprisindex. El är inte skattepliktig om den

- har framställts i en anläggning med en sammanlagd installerad generator-effekt av mindre än 100 kilowatt
- har framställts av någon som förfogar över en sammanlagd installerad generatoreffekt av mindre än 100 kilowatt
- 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 på installerad generatoreffekt i stället motsvaras av 500 kilowatt installerad topp effekt (11 kap. 2 § LSE).

Den 1 juli 2017 sänktes skatten på 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. 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 egen producerad förnybar el (prop. 2016/17:141, bet. 2016/17:SkU30, rskr. 2016/17:267). Skattebefrielsen uppnås genom ett avdrag för energiskatt på den berörda elen. Sedan den 1 juli 2021 får man full avdragsrätt för energiskatten på el som uppfyller de ovannämnda kraven (prop. 2020/21:113, bet. 2020/21:SkU25, rskr. 2020/21:294).

I budgetpropositionen för 2026 föreslog regeringen att skattesatsen för energiskatt på el för 2026 skulle vara 36,0 öre per kilowattimme, vilket enligt regeringen innebar en sänkning med 8,2 öre jämfört med den omräknade nivån som annars skulle gälla. Regeringen konstaterade att flera remissinstanser efterfrågade att viss elförbrukning skattebefrias helt eller beskattas enligt energiskattedirektivets minimiskattenivå för yrkesmässig användning (bl.a. att el för laddning av tunga fordon och el som förbrukas för värmeproduktion i fjärrvärmenätet bör beskattas på EU:s minimiskattenivå, samt att all egenproducerad solel ska skattebefrias). Regeringen ansåg dock att en bred

sänkning av normalskattenivån för företag, hushåll, kommuner och regioner var mer önskvärd än större riktade skattesänkningar till ett fåtal specifika användningsområden. Vidare anförde regeringen att som utgångspunkt är en så enhetlig skatt som möjligt att föredra. Att införa nya särregler och undantag i beskattningen riskerar enligt regeringen att skapa gränsdragningsproblem, snedvrider konkurrensen, öka den administrativa bördan för myndigheter och företag samt förvärra regelkrånglet. Regeringen konstaterade slutligen att en sänkning av skattesatsen minskar energikostnaderna för hushåll och företag, och bidrar ytterligare till att stärka incitamenten för överflyttning från fossila energikällor till eldrift i samtliga sektorer. Utskottet tillstyrkte förslaget, och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2025/26:1, yttr. 2025/26:SkU1y, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2026.

I budgetpropositionen för 2026 föreslog regeringen även att skattebefrielsen för el som förbrukas i metallurgiska processer ska omfatta förbrukning för uppvärmning av skänkar och liknande kärl. Regeringen föreslog denna utvidgning av skattebefrielsen för att uppnå teknikneutralitet mellan sådana skänkar och skänkar som värms med bränslen. Utskottet tillstyrkte förslaget och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2025/26:1, yttr. 2025/26:SkU1y, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). Ändringen trädde i kraft den 1 januari 2026.

Skatt på eldriven kollektivtrafik

Som tidigare nämnts är all el som förbrukas i Sverige som huvudregel skattepliktig. 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).

Hemställan om sänkt energiskatt på el till elpannor och värmepumpar i fjärrvärmeverksamhet

En hemställan om sänkt energiskatt på el till elpannor och värmepumpar i fjärrvärmeverksamhet har kommit in till Regeringskansliet (Fi2025/00719). Hemställan bereds i Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om energiskatt behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Regeringens förslag om sänkt energiskatt på el, om att skattebefrielsen för el som förbrukas i metallurgiska processer ska omfatta förbrukning för uppvärmning av skänkar och liknande kärl och moderniserad beskattning av

gaser behandlades i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU15 till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Båda utskotten tillstyrkte regeringens förslag. I samma yttrande behandlades även motionsförslag om att slopa energiskatten på lagrad el, om att sänka skatten på el från fjärrvärme till EU:s miniminivå, om att slopa den s.k. 500 kW-gränsen för skattebefrielse för egenanvänd el, och om att ta bort nedsättningen av energiskatt på naturgas och gasol som används som drivmedel. Motionsförslagen avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att den tioåriga förlängningen av Sveriges skattebefrielser för biogas och biogasol, som ogiltigförklarades av tribunalen 2022, godkändes av kommissionen 2024. Förlängningen av skattebefrielsen gäller därmed fram till 2030, och utskottet är därför inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande om att skattebefrielsen för biogas bör förlängas. Motion 2025/26:3733 (S) yrkande 8 avstyrks därmed.

Vidare noterar utskottet att en hemställan om att sänka energiskatten på el till elpannor och värmepumpar i fjärrvärmeverksamhet för närvarande bereds inom Regeringskansliet (Fi2025/00719). Utskottet anser att denna beredning inte ska föregripas. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande till regeringen om att överväga att sänka elskatten vid produktion av fjärrvärme. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3582 (C) yrkande 109.

Av samma skäl är utskottet inte heller berett att ställa sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om att slopa elskatten för kraftvärme- och värmeproduktion, och utskottet avstyrker därmed motion 2025/26:3273 (MP) yrkande 44.

När det gäller skatt på solel konstaterar utskottet att reglerna om solel ändrades 2021. Då utvidgades det befintliga undantaget från skatteplikt för egenproduktion av el genom att effektgränsen höjdes till 500 kW för el som framställs från sol och genom att den befintliga skattenedsättningen i form av avdrag i deklARATIONEN för egenproducerad förnybar el, inklusive solel, utvidgades till fullständig skattebefrielse. Utskottet anser att de effektgränser som för närvarande finns för undantag från skatteplikt för egenproduktion av el, samt för skattenedsättning i form av avdrag, är väl avvägda. Mot denna bakgrund finner utskottet inte skäl att nu ställa sig bakom tillkännagivanden om att slopa all skatt på egenproducerad el, även över gränsen på 500 kilowatt eller om andra ändringar av reglerna om beskattning av solel. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:1141 (C), 2025/26:2909 (M), 2025/26:3273 (MP) yrkande 19, 2025/26:3422 (MP) yrkande 53, 2025/26:3428 (MP) yrkande 41, 2025/26:3561 (C) yrkande 5.

I övrigt när det gäller skatt på el konstaterar utskottet att regeringen föreslog sänkt energiskatt på el i budgetpropositionen för 2026. Regeringen anförde då

bl.a. att en bred sänkning av normalskattenivån för företag, hushåll, kommuner och regioner var mer önskvärd än större riktade skattesänkningar till ett fåtal specifika användningsområden. Vidare anförde regeringen att som utgångspunkt är en så enhetlig skatt som möjligt att föredra. Att införa nya särregler och undantag i beskattningen riskerar enligt regeringen att skapa gränsdragningsproblem, snedvrida konkurrensen, öka den administrativa bördan för myndigheter och företag samt förvärpa regelkrånglet. Utskottet delade regeringens bedömning att en sänkning av energiskatten på el är en träffsäker åtgärd för att snabbt minska elkostnaderna hos hushåll och företag och att en sänkning bidrar till att stärka incitamenten för överflyttning från fossila energikällor till eldrift i samtliga sektorer. Utskottet tillstyrkte därmed förslaget, och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2025/26:1, ytr. 2025/26:SkU1y, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65).

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att nu ställa sig bakom tillkännagivanden om ytterligare förändringar av energiskatten på el eller om en översyn av energiskatten på el. Därmed avstyrker utskottet även motionerna 2025/26:1872 (S), 2025/26:2780 (V) yrkande 27, 2025/26:3273 (MP) yrkandena 38 och 56, 2025/26:3422 (MP) yrkande 62 och 2025/26:3582 (C) yrkande 71.

När det gäller beskattning av biooljor noterar utskottet att koldioxidskatten på bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandels-systemet EU ETS slopades den 1 januari 2023 och att det även omfattade koldioxidskatt på skattepliktiga biooljor (prop. 2022/23:1, ytr. 2022/23:SkU1y, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51). Vidare har utskottet ett flertal gånger, senast i betänkande 2024/25:SkU15, avstyrkt motionsförslag om att slopa skatten på biooljor. Utskottet har inte ändrat inställning och finner därför inte någon anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheten att ta bort skatten på biooljor för uppvärmningsändamål. Motion 2025/26:3582 (C) yrkande 111 avstyrks därmed.

Slutligen är utskottet inte berett att nu ställa sig bakom tillkännagivanden om att en differentierad koldioxidskatt på biogena produkter ska utredas eller om att en utredning som tittar på hur biobränslen kan beskattas utifrån klimatnytta också bör få i uppdrag att beakta vikten av funktionella ekosystem. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3313 (MP) yrkandena 1 och 2.

Skatt på drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. att förändra beskattningen av biodrivmedel och andra drivmedel, att ersätta dagens nedsättning av dieselskatten med ett jordbruksavdrag och att presentera en handlingsplan för avveckling av klimatskadliga subventioner.

Jämför reservation 6 (V, MP), 7 (C, MP), 8 (V, MP), 9 (S, V), 10 (C) och 11 (MP).

Motionerna

Utfasning av skattenedsättningar och kompensation till jordbrukare

I partimotion 2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en snabb utfasning av skattenedsättningar för fossil diesel samt införa kompensation till jordbrukare i syfte att undvika negativ påverkan på lönsamheten i jordbruket.

Jordbruksavdrag som fullt ut ersätter nedsättning av dieselskatt

I kommittémotion 2025/26:2833 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheterna att inrätta ett jordbruksavdrag.

I kommittémotion 2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt.

Avveckling av klimatskadliga subventioner

I kommittémotion 2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 15 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör presentera en handlingsplan för hur övriga klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid. Motionärerna anför bl.a. att den tidigare regeringen avvecklade några få av dessa subventioner och att det brådskar med ytterligare åtgärder för att Sverige inte ska tappa styrfart för att nå nollutsläpp.

Övrigt om skatt på drivmedel

I partimotion 2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkande 8 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige bör införa en tanka svenskt-politik som syftar till att konsumenter ska kunna köpa konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror, där punktskatten på alla biodrivmedel,

hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas, ska sänkas till ett minimum. I yrkande 37 föreslås ett tillkännagivande om att genomföra förslagen i SOU 2021:67 som syftar till att skapa ett likvärdigt eller mer gynnsamt klimatneutralt jordbruksavdrag omvandlat från dagens dieselskattenedsättning för jordbruk.

I kommittémotion 2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 97 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige bör verka för att EU fortsätter att skattemässigt gynna biodrivmedel framför fossila drivmedel. Ett liknande förslag finns i kommittémotion 2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 37.

I kommittémotion 2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 64 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör överväga att ta bort koldioxidskatten för biobränslen inom reduktionsplikten. I yrkande 68 föreslås ett tillkännagivande om att bedriva påverkan i EU för att säkerställa att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym. I yrkande 69 föreslås ett tillkännagivande om att ändra statsstödsreglerna så att det är möjligt att sänka skatten på biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten. I yrkande 76 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige ska vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse.

I kommittémotion 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 157 föreslås ett tillkännagivande om att ersätta jordbrukets fossila subventioner med ett grönt avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket.

I kommittémotion 2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 3 föreslås ett tillkännagivande om att införa ett generellt jordbruksavdrag för att förbättra lantbrukarnas ekonomiska villkor. I yrkande 22 föreslås ett tillkännagivande om att ersätta fossila subventioner med ett grönt avdrag som sänker skatten på arbete och företagande inom jordbruket.

I motion 2025/26:2466 av John E Weinerhall (M) yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten till sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket. Motionären anför bl.a. att för att stärka jordbrukets ekonomiska villkor borde dieselskatten sänkas.

I motion 2025/26:3212 av Sten Bergheden och Marlène Lund Kopparklint (båda M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att sänka bensin- och dieselskatten i Sverige ytterligare.

I motion 2025/26:812 av Stina Larsson (C) föreslås ett tillkännagivande om sänkt skatt på biodrivmedel.

I motion 2025/26:3627 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda en ny modell för fordons- och bränslebeskattning.

Bakgrund och gällande rätt

Skatt på drivmedel

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

De svenska skattereglerna om energi- och koldioxidskatt på bränslen finns, som tidigare nämnts, i lagen om skatt på energi. Energi- och koldioxidskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel och skattesatserna framgår av 2 kap. 1 § LSE. Regeringen ska årligen före november månads utgång fastställa det kommande kalenderårets omräknade energi- och koldioxidskattesatser (2 kap. 1 b § LSE). Sedan 1994 räknas energi- och koldioxidskattesatserna på bl.a. bensin och diesel om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex. För bensin och diesel beaktas sedan den 1 januari 2016 även utvecklingen av bruttonationalprodukten genom ett schabloniserat tillägg vid omräkningen.

Regeringen lämnade den 17 oktober 2024 förslag på sänkt skatt på bensin och diesel för 2025 (prop. 2024/25:30). Regeringen anförde bl.a. att skatten på bensin och diesel skulle sänkas den 1 januari 2025 för att det enligt regeringens bedömning var en lämplig åtgärd för att bevara den senaste tidens lägre prisnivåer och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensin och diesel. Vidare föreslog regeringen att skatten på bensin och diesel skulle sänkas ytterligare den 1 juli 2025 för att det var en enkel och lämplig kompensationsåtgärd för att parera prisseffekten av den aviserade engångshöjningen av reduktionspliktsnivåerna på bensin och diesel. Slutligen föreslog regeringen att de skattenivåer för bensin och diesel som gällde efter sänkningarna 2025 även skulle gälla för 2026 för att motverka höjda bensin- och dieselpriiser 2026. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk

Diesel och andra bränslen som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet kallas ofta förenklat för jordbruksdiesel. I 6 a kap. 2 a § LSE finns bestämmelser om befrielse från koldioxidskatt respektive energiskatt för sådan bränsleanvändning.

Befrielse från energi- och koldioxidskatt på jordbruksdiesel medges genom avdrag för den som är skattskyldig eller genom återbetalning för den som inte är skattskyldig. En ansökan om återbetalning ska omfatta en period om ett kalenderkvartal (9 kap. 7 § första stycket LSE). Rätt till återbetalning föreligger dock när den sammanlagda ersättningen uppgår till minst 400 kronor per kalenderkvartal (9 kap. 8 § andra stycket LSE).

Under 2022 infördes en tillfälligt utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatten på s.k. jordbruksdiesel, och nedsättningen har därefter förlängts till att gälla för förbrukning av sådan diesel under 2023, 2024, 2025 och 2026.

Den senaste förlängningen föreslogs av regeringen i budgetpropositionen för 2026. Utskottet tillstyrkte förslaget, och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2025/26:1, yttr. 2025/26:SkU1y, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65).

Vägen mot fossiloberoende jordbruk

Utredningen om fossiloberoende jordbruk 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 att den 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.

Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

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 som inte omfattas av den s.k. reduktionsplikten har dock varit skattebefriade i Sverige i enlighet med beslut om statsstödsgodkännande från Europeiska kommissionen. Den 14 december 2022 meddelade kommissionen att den hade godkänt Sveriges statsstödsansökan om fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel i ytterligare fyra år. Därmed kan dessa drivmedel skattebefrias i Sverige t.o.m. sista december 2026. Under hösten 2025 lämnade regeringen in en förlängningsansökan till Europeiska kommissionen om förlängt statsstödsgodkännande för skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Enligt regeringen är det önskvärt att ett nytt statsstödsgodkännande är på plats i god tid inför januari 2027, och för att snabba på processen valde regeringen att göra en s.k. förenklad anmälan. Det ökar enligt regeringen möjligheterna för att ett beslut ska kunna fattas i god tid innan det nuvarande statsstödsgodkännandet går ut.

Skattebefrielsen åstadkoms genom avdragsrätt för både koldioxid- 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 7 kap. 3 a § lagen om skatt på energi 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 (2017:1201) 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. Avdragsrätten slopades för att stöd till biodrivmedel inte kunde kombineras med en leverans- eller inblandningsskyldighet enligt EU:s statsstödsregelverk. För att reduktionspliktssystemet skulle ha förutsättning att vara ett långsiktigt styrmedel ansåg regeringen att bensen och dieselbränsle borde beskattas på ett sätt som inte innebär att man anser att statligt stöd i EU-rättslig mening 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).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om skatt på drivmedel behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Regeringens förslag om att den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel skulle förlängas till att omfatta förbrukning av sådan diesel under 2026 behandlades i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Båda utskotten tillstyrkte regeringens förslag. I samma yttrande behandlades även motionsförslag om att avvisa regeringens förslag om jordbruksdieseln, om att ersätta nedsättningen av skatten med ett jordbruksavdrag och att detta avdrag ska permanentas, om att regeringen bör presentera en handlingsplan för hur skattenedsättningen för jordbruksdiesel och övriga klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid samt om att höja koldioxidskatten på bensen. Motionsförslagen avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har nyligen anförut att det är angeläget att fortsätta att stärka Sveriges försörjningsberedskap och att en fortsatt tillfällig utvidgning av skattenedsättningen för jordbruksdieseln är den mest lämpliga åtgärden för att skyndsamt förstärka försörjningsberedskapen. Utskottet tillstyrkte därför regeringens förslag om att den tillfälligt ökade nedsättningen av skatt på jordbruksdiesel skulle förlängas till att omfatta förbrukning av sådan diesel under 2026. Samtidigt avstyrktes motionsförslagen om att avvisa regeringens förslag (yttr. 2025/26:SkU1y).

Vidare konstaterar utskottet att betänkandet Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67) med förslag om s.k. jordbruksavdrag och en stegvis utfasning av nedsättningen av energi- och koldioxidskatten på jordbruksdiesel bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser att denna beredning inte ska föregripas.

Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en snabb utfasning av skattenedsättningar för fossil diesel samt införa kompensation till jordbrukare i syfte att undvika negativ påverkan på lönsamheten i jordbruket. Utskottet avstyrker därmed motion 2025/26:2789 (V) yrkande 11.

Av samma skäl är utskottet inte berett att nu ställa sig bakom tillkännagivanden om att se över möjligheterna att inrätta ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:2833 (C) yrkande 16 och 2025/26:3728 (C) yrkande 86.

Utskottet är av samma skäl inte heller berett att nu föreslå andra tillkännagivanden om jordbruksavdrag, om att ersätta jordbrukets fossila subventioner med ett grönt avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket eller om att se över möjligheterna till sänkta skatter för jordbruket. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:2466 (M) yrkande 2, 2025/26:3422 (MP) yrkande 157, 2025/26:3428 (MP) yrkandena 3 och 22 samt 2025/26:3596 (C) yrkande 37.

När det gäller avveckling av klimatskadliga subventioner konstaterar utskottet att det nyligen avstyrkt ett motionsförslag om att regeringen bör presentera en handlingsplan för hur skattenedsättningen för jordbruksdiesel och övriga klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid (yttr. 2025/26:SkU1y). Utskottet har inte ändrat inställning och avstyrker därmed motion 2025/26:2783 (V) yrkande 15.

När det gäller punktskatt på biodrivmedel konstaterar utskottet att kommissionen i slutet av 2022 godkände Sveriges statsstödsansökan om fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel i ytterligare fyra år samt att regeringen under hösten 2025 lämnade in en förlängningsansökan till Europeiska kommissionen om förlängt statsstödsgodkännande för skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Vidare konstaterar utskottet att rätten till avdrag för energi- och koldioxidskatt på de beståndsdelar av bensin och dieselbränsle som framställts av biomassa slopades när reduktionsplikten infördes. Avdragsrätten slopades för att stöd

till biodrivmedel inte kunde kombineras med en leverans- eller inblandnings-skyldighet enligt EU:s statsstödsregelverk. Slutligen konstaterar utskottet att det förslag till nytt energiskattedirektiv som kommissionen har presenterat och som nu förhandlas breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och antalet undantag, som enligt kommissionen främjar förbrukning av fossila bränslen, minskar. Vidare ändras strukturen för minimiskattenivåerna genom att de baseras på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda.

Mot denna bakgrund är utskottet nu inte berett att föreslå tillkännagivanden om att ändra beskattningen av biobränslen eller om att Sverige på olika sätt ska verka inom EU för att ändra beskattningen av biodrivmedel eller gynna biodrivmedel. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:812 (C), 2025/26:3582 (C) yrkandena 64, 68, 69 och 76, 2025/26:3596 (C) yrkande 8, 2025/26:3653 (S) yrkande 97 och 2025/26:3732 (S) yrkande 37.

Slutligen konstaterar utskottet att riksdagen beslutade om sänkt skatt på bensin och diesel fr.o.m. den 1 januari 2025, om en ytterligare sänkning den 1 juli 2025 samt att de skattenivåer för bensin och diesel som gällde efter sänkningarna 2025 även skulle gälla för 2026. Utskottet tillstyrkte sänkningarna (yttr. 2024/25:SkU1y). Utskottet ser därför inte något skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden om att ytterligare sänka skatten på bensin eller diesel eller om att utreda en ny modell för fordons- och bränslebeskattning. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:3212 (M) och 2025/26:3627 (KD).

Fordonsskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göras gällande också för tunga fordon, om olika ändringar av fordonsskatten och om avskaffande av malus i fordonsskatten.

Jämför reservation 12 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 70 föreslås ett tillkännagivande om att överväga att tillsätta en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göras gällande också för tunga fordon.

I motion 2025/26:1859 av Hanna Westerén (S) föreslås ett tillkännagivande om behovet av insatser för personer med särskilda medicinska behov i omställningen av fordonsflottan. Motionären anför att det är orimligt att personer med en funktionsnedsättning får betala mer för nödvändiga fordon, medan husbilsägare gynnas av skattelättnader.

I motion 2025/26:47 av Josef Fransson (SD) föreslås ett tillkännagivande om att överväga att utreda att ta bort den extra koldioxidskatten på nysålda bilar.

I motion 2025/26:133 av Josef Fransson (SD) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör befria familjer med tre barn eller fler från fordonsskatt på familjebilen.

I motion 2025/26:154 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheten till minskad fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare. I yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att utreda malusskattens kontraproduktiva effekter och dess eventuella avskaffande.

I motion 2025/26:194 av Rashid Farivar m.fl. (SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda ett avskaffande av malus i fordonsskatten.

I motion 2025/26:2191 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att ändra karenstiden från 15 dagar till 4 dagar för återbetalning av fordonsskatten för fordon i yrkestrafik (bussar, lastbilar och taxibilar) samt för hyrbilsföretag och uthyrningsfordon på bensinstationer i vägtrafikskattelagen (2006:227).

I motion 2025/26:2921 av Lars Beckman (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att arbeta för att straffskatten på fordon som används av personer med funktionsnedsättning tas bort. Motionären anför bl.a. att ur många aspekter har malus på inköp av bilar spelat ut sin roll.

I motion 2025/26:3355 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att avskaffa malus i fordonsskattesystemet.

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 fordonsskattning, det koldioxidbaserade systemet och det viktbaserade systemet. Nyare lätta fordon beskattas inom det koldioxidbaserade systemet utifrån fordonens koldioxidutsläpp per kilometer. Äldre lätta fordon beskattas inom det vikt-baserade systemet utifrån fordonens vikt.

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 som 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, på grund av dieselfordonens högre utsläpp av bl.a. kväveoxider och partiklar.

Vissa nyare fordon som hör till gruppen med koldioxidbaserad fordonsskatt omfattas därutöver av det s.k. bonus malus-systemet, som beskrivs närmare nedan.

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

Om ett fordon är skattepliktigt under endast en del av ett skatteår eller en skatteperiod, tas fordonsskatt ut för den tid då fordonet är skattepliktigt (2 kap. 13 § VSL). Om fordonet är skattepliktigt under en del av en kalendermånad tas dock skatt ut för hela månaden. Dygnsskatt tas under vissa förutsättningar ut för fordon vars skatt uppgår till minst 4 800 kronor för ett helt skatteår. Om ett fordon med dygnsskatt har varit avställt i minst 15 dagar eller om fordonet har övergått till en ny ägare under avställningstiden, tas fordonsskatt ut per dag under den månad då avställningen började eller upphörde.

I proposition 2023/24:71 Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet föreslog regeringen bl.a. att vägavgiftsplikten ska utvidgas fr.o.m. den 26 mars 2027 till att omfatta även tunga godsfordon och vissa fordonskombinationer med en totalvikt under 12 ton. (Se vidare i avsnittet Vägskatt m.m.) Som en följdändring föreslog regeringen att fordonsskatten för de tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga den 26 mars 2027 anpassas till de skattenivåer som gäller för andra lastbilar som omfattas av vägavgiftsplikt. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2023/24:SkU20, rskr. 2023/24:185).

I budgetpropositionen för 2026 föreslog regeringen att fordons- och saluvagnsskatten skulle slopas för vissa släpvagnar fr.o.m. den 1 februari 2026. Regeringen anförde bl.a. att fordonsskatten för vissa släpvagnar, däribland husvagnar, bör avskaffas som ett led i arbetet med att underlätta för hushållen och att detta av förenklingsskäl bör gälla för samtliga släpvagnar med en skattevikt på maximalt 3 ton. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2025/26:1, yttr. 2025/26:SkU1y, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65).

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 det var utformat på så sätt att köp av miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premierades med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastades med högre skatt. Klimatbonusen i bonus malus-systemet avskaffades dock för klimatbonusbilar som köptes eller beställdes efter den 8 november 2022. Ett statligt marknadsintroduktionsstöd var enligt regeringen inte längre motiverat eftersom bonusbilarna då utgjorde omkring hälften av nybilsförsäljningen av personbilar och fanns i de flesta prisklasser och för att kostnaden för att äga och köra en klimatbonusbil även började vara jämförbar med kostnaden för att äga och köra en bensin- eller dieselsbil. Malus-delen av systemet, dvs. den förhöjda fordonsskatten för bilar med höga utsläpp av koldioxid, lämnades dock oförändrad för att bidra till en ökad andel miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Malus-delen innebär att det tas ut ett förhöjt koldioxidbelopp för bensin- och dieseldrivna lätta fordon av fordonsår 2018 eller senare som blir skattepliktiga för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Detta högre belopp tas ut under de tre första åren från det att fordonen blir skattepliktiga för första gången (2 kap. 9 a § första stycket VSL).

I budgetpropositionen för 2025 gjorde regeringen bedömningen att malusen för husbilar inte får samma styrande effekt som för andra typer av lätta fordon och föreslog att personbilar klass II, dvs. husbilar, inte skulle omfattas av malus fr.o.m. den 1 februari 2025. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag, och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2024/25:1, yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om fordonsskatt behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Regeringens förslag om slopad fordons- och saluvagnsskatt för vissa släpvagnar behandlades i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Båda utskotten tillstyrkte regeringens förslag. I samma yttrande behandlades även motionsförslag om att skärpa fordonsbeskattningen på nyregistrerade bilar med stora koldioxidutsläpp och om att höja malusen för nya bilar med stora utsläpp. Motionsförslagen avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

När det gäller den förhöjda fordonsskatten (malus) konstaterar utskottet att riksdagen beslutade 2024 om en ändring som innebär att malusen för

personbilar klass II, dvs. husbilar, skulle slopas fr.o.m. den 1 februari 2025. Regeringen anförde som skäl att malusen för husbilar inte får samma styrande effekt som för andra typer av lätta fordon. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag (yttr. 2024/25:SkU1y).

Vidare beslutade riksdagen nyligen om en ändring av fordonsskatten som innebar att fordons- och saluvagnsskatten slopades för vissa släpvagnar fr.o.m. den 1 februari 2026 som ett led i arbetet med att underlätta för hushållen. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag (yttr. 2025/26:SkU1y).

Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå tillkännagivanden om ytterligare ändringar av malusen eller av fordonsskatten i övrigt. Utskottet ser inte heller skäl att förorda förslag om att utreda hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göras gällande också för tunga fordon. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden.

Vägs katt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om en geografiskt anpassad vägs katt för personbilar och om en avstånds baserad vägs katt för tunga fordon.

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

Motionerna

Geografiskt anpassad vägs katt för personbilar

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägs katt för personbilar. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13.

Övrigt om vägs katt

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 40 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag om en avstånds baserad vägs litages katt för tung lastbilstrafik. Ett liknande förslag finns i kommittémotion 2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14.

I kommittémotion 2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att införa en avstånds baserad vägs katt för tunga fordon och därmed lämna Eurovinjettsamarbetet. Ett liknande förslag finns i kommittémotion 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 141.

I motion 2025/26:1253 av Denis Begic (S) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att överväga att utreda ett avståndsbaserat avgiftssystem för tunga lastbilar på svenska vägar, liknande det tyska LKW-Maut-systemet, som omfattar både svenska och utländska fordon. I yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på hur ett avgiftssystem kan utformas så att det skapar rättvisare konkurrens mellan svenska och utländska transportörer.

Bakgrund och gällande rätt

Eurovinjettdirektivet

Direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer (Eurovinjettdirektivet) reglerar hur skatter och avgifter för bl.a. användandet av vägar får utformas inom EU. Bestämmelserna gäller endast för motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer som uteslutande är avsedda för godstransporter på väg och med en högsta tillåten bruttovikt av mer än 3,5 ton. Direktivet kräver inte att medlemsstaterna inför vägavgifter eller vägtullar, men om sådana tas ut måste direktivets bestämmelser följas.

I februari 2022 antogs ett förslag till ett reviderat Eurovinjettdirektiv (direktiv (EU) 2022/362). Ändringarna innebär att vägavgifter för tunga fordon ska differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och att möjligheten att under vissa förutsättningar endast ta ut vägavgift för tunga godsfordon med en högsta tillåten totalvikt på minst 12 ton upphör den 26 mars 2027. Vidare innebär ändringarna av Eurovinjettdirektivet bl.a. att systemet med tidsbaserade vägavgifter (vinjetter), med vissa undantag, kommer att fasas ut för tunga fordon i det transeuropeiska transportnätets stomnät.

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.

Eurovinjettsamarbetet och lagen om vägavgift för vissa tunga fordon

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 samarbetet deltar förutom Sverige även Nederländerna och Luxemburg (fr.o.m. den 1 juli 2026 kommer dock Nederländerna upphöra med att ta ut vägavgift). Tidigare har även Belgien, Danmark och Tyskland varit del av samarbetet.

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 det svenska vägnätet. För utländska fordon betalas vägavgift för rätten att använda motorvägar och för hela eller delar av europavägarna (5 § LVA och bilaga 1 till LVA). Vägavgiften omfattar motorfordon eller ledade motorfordonskombinationer med en totalvikt på minst 12 ton, om fordonet är avsett för eller används för godstransport på väg (5 § LVA). Vägavgiften bestäms utifrån antalet axlar på fordonet och vilka krav som ett fordonets motor uppfyller avseende koldioxidutsläppsklass samt, i förekommande fall, euroutsläppsklass (11 § LVA).

Från och med den 26 mars 2027 utvidgas vägavgiftsplikten till att omfatta motorfordon och motorfordonskombinationer med en totalvikt som överstiger 3,5 ton samt motorfordonskombinationer där motorfordonet väger högst 3,5 ton och har en anordning för påhängsvagn, om motorfordonskombinationens totalvikt överstiger 3,5 ton (prop. 2023/24:71, bet. 2023/24:SkU20, rskr. 2023/24:185).

I mars 2026 lämnade regeringen proposition 2025/26:139 Författningsändringar med anledning av övertagande av uppgift inom eurovinjett-samarbetet till riksdagen. I propositionen föreslås lagändringar som bör göras med anledning av att Skatteverket har övertagit uppgiften att hantera avtalet om uppbörd av vägavgift för fordon från länder utanför eurovinjettsamarbetet från skattemyndigheten i Nederländerna. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 2 augusti 2026.

Utredning om miljöstyrande system

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

Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll

I Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) gör regeringen bedömningen att beskattningen av den tunga godstrafiken på sikt kommer att behöva ses över. Regeringen anger att det finns anledning att fortsätta analyserna av ett avståndsbaserat system för tunga godstransporter på väg som beaktar Sveriges olika geografiska förutsättningar

och som tillsammans med övriga styrmedel bl.a. ger tydliga incitament för användningen av nollemissionsfordon utan att missgynna tidigare investeringar i tunga fordon.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vägskatt behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Motionsförslag om att utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar och om att införa en avståndsbaserad skatt på godstransporter på väg behandlades även i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Förslagen avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

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

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

Slutligen har utskottet nyligen avstyrkt motionsförslag om att utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar och om att införa en avståndsbaserad skatt på godstransporter på väg (yttr. 2025/26:SkU1y).

Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 14 och 2025/26:2783 (V) yrkande 13.

Utskottet är med hänsyn till det ovan anförda inte heller berett att ställa sig bakom tillkännagivanden om en avståndsbaserad vägskatt för tunga fordon. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2025/26:1253 (S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 (V) yrkande 40, 2025/26:2783 (V) yrkande 14, 2025/26:3278 (MP) yrkande 16 och 2025/26:3422 (MP) yrkande 141.

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. trängselskattens utformning och tillämpningsområde och om beslutanderätten för trängselskatten.

Jämför reservation 16 (V, MP), 17 (C, MP), 18 (C) och 19 (MP).

Motionerna

Beslutanderätt för införande och utformning av trängselskatter

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 12 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

Halverad trängselskatt för miljöbilar

I kommittémotion 2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99 föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar.

Övrigt om trängselskatt

I kommittémotion 2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58 föreslås ett tillkännagivande om att genomföra en översyn av trängselskatten i syfte att ta fram förslag på hur trängselskatten för miljöbilar kan sänkas eller helst halveras.

I kommittémotion 2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 3 föreslås ett tillkännagivande om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten. I yrkande 4 föreslås ett tillkännagivande om att trängselskattesystemet ska decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningen (SOU 2013:3).

I kommittémotion 2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 8 föreslås ett tillkännagivande om att regionalisera befintliga trängselskatter. I yrkande 9 föreslås ett tillkännagivande om att öppna upp möjligheten för regioner och kommuner att införa trängselskatter.

I kommittémotion 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 103 föreslås ett tillkännagivande om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten. I

yrkande 110 föreslås ett tillkännagivande om att höja och utveckla trängselskatterna i samverkan mellan stat och kommun för att stärka kollektivtrafiken.

I motion 2025/26:380 av Michael Rubbestad (SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda frågan om passager vid betalstationer för trängselskatt. Motionären föreslår att avgiftssystemet för trängselskatt revideras på ett sådant vis att i de fall flera passager sker inom en fastställd tidsram ska det ses, och avgiftsbeläggas, som endast en passage.

I motion 2025/26:2065 av Kerstin Lundgren och Anna Lasses (båda C) föreslås ett tillkännagivande om att införa en ny 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.

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

Under försöksperioden med trängselskatt i Stockholm undantogs vissa mindre förorenande bilar från skatteplikt. När skatten återinfördes stadigvarande behölls undantaget, men det begränsades till att gälla under en övergångstid t.o.m. den 31 juli 2012. Miljöbilsundantaget omfattade bilar som drevs med el, gas eller etanol. Under hösten 2008 beslutade riksdagen (bet. 2008/09:SkU6) som ett resultat av den s.k. Stockholmsöverenskommelsen att miljöbilsundantaget skulle upphöra den 1 januari 2009 i stället för den 1 augusti 2012. För bilar som var undantagna från skatteplikt före den 1 januari 2009 och som dessförinnan var införda i vägtrafikregistret gällde undantaget fram till den 1 augusti 2012. Anledningen till förslaget om att låta miljöbilsundantaget upphöra i förtid var att antalet miljöbilar hade ökat i snabb takt och att de befintliga reglerna därför riskerade att motverka trängselskattens huvudsyfte att minska trängseln i Stockholm.

Vissa större ändringar av trängselskatten i Stockholm trädde i kraft den 1 januari 2020. Förändringarna innebar bl.a. att ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen infördes, att skattebeloppen för vissa tidsperioder höjdes, att trängselskatten differentierades på hög- och lågsäsong och att skattebeloppen för högsäsong höjdes. Syftet med förändringarna var att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för

system- och administrationskostnader (prop. 2017/18:74, bet. 2017/18:SkU13, rskr. 2017/18:200).

I mars 2023 överlämnade regeringen en proposition till riksdagen om ändrad placering av betalstation för trängselskatt i Hagastaden (prop. 2022/23:80). I propositionen föreslogs att trängselskatt skulle tas ut för resor på gator som nyanlades med anledning av utbyggnaden av Hagastaden i Stockholm. Syftet med förslaget var att upprätthålla trängselskattens funktion. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2022/23:SkU19, rskr. 2022/23:202). Ändringarna trädde i kraft den 4 september 2024.

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.

Den 7 februari 2013 överlämnade 2011 års vägtullsutredning sitt slutbetänkande Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3). Utredningen analyserade bl.a. förutsättningarna och vilka villkor som borde gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gällde trängselskatt. Utredningen gjorde bedömningen att övervägande skäl talade emot en delegation av föreskriftsrätten till kommuner i de områden som omfattades 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 skulle få intäkterna från trängselskatten. Vid en samlad bedömning kom utredningen fram till att intäkterna från trängselskatten även fortsättningsvis skulle tillfalla staten. Utredningen ansåg dock att initiativet att införa trängselskatt även framgent skulle komma från kommunerna.

Betänkandet skrevs av genom ett regeringsbeslut i mars 2024.

Norra länken

I samband med att försöket med trängselskatt genomfördes i Stockholm 2006 infördes en undantagsregel som fick namnet Lidingöregeln. Regeln innebar att ingen trängselskatt skulle tas ut för fordon som inom 30 minuter passerade två skilda betalstationer, varav den ena var någon av betalstationerna vid Ropsten. Regeln infördes för att de boende i Lidingö kommun skulle kunna komma ut på det allmänna vägnätet utan att behöva betala trängselskatt. I och med att Lidingöborna under hösten 2015 fick möjlighet att nå det allmänna vägnätet via Norra länken utan att passera trängselskattezonerna har Lidingöregeln avskaffats (prop. 2013/14:26, bet. 2013/14:SkU15, rskr. 2013/14:95).

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trängselskatt behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Ett motionsförslag om ökade trängselavgifter i storstäder för vissa fordon behandlades även i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Förslaget avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att riksdagen sedan 2011 kan bemyndiga en kommun att utfärda föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. Vidare har 2011 års vägtullsutredning bl.a. analyserat förutsättningarna och vilka villkor som bör gälla för riksdagens delegation av föreskriftsrätt till kommuner när det gäller trängselskatt. Utredningen gjorde bedömningen att övervägande skäl talade emot en delegation av föreskriftsrätten till kommuner i de områden som omfattades av trängselskatt, dvs. Stockholm och Göteborg. Utredningen tog också ställning till vilket organ som ska få intäkterna från trängselskatten och till vilket organ delegationen bör ges och kom fram till att intäkterna från trängselskatten även fortsättningsvis skulle tillfalla staten.

Vidare har utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i samband med motionsbehandlingen våren 2025, avstyrkt motionsyrkanden om att ge Sveriges kommuner och regioner större rådighet över trängselskatten. Utskottet har inte ändrat inställning, och är därmed inte berett att ställa sig bakom ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:2780 (V) yrkande 12.

Utskottet ser inte heller skäl att föreslå andra tillkännagivanden om större rådighet för kommuner och regioner över trängselskatten eller om decentralisering av trängselskattesystemet. Utskottet avstyrker därmed även motionerna 2025/26:3278 (MP) yrkandena 3 och 4, 2025/26:3281 (MP) yrkandena 8 och 9 och 2025/26:3422 (MP) yrkande 103.

När det gäller miljöbilar konstaterar 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. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar. Utskottet avstyrker därmed motion 2025/26:3728 (C) yrkande 99.

Utskottet ser inte heller skäl att föreslå tillkännagivande om en översyn av trängselskatten i syfte att sänka trängselskatten för miljöbilar och avstyrker därmed även motion 2025/26:3582 (C) yrkande 58.

När det gäller trängselskattens utformning och tillämpningsområde konstaterar utskottet att nivån på trängselskatten ändrades senast 2020, då den höjdes och differentierades på låg- och högsäsong. Vidare har utskottet när Norra länken i olika delar färdigställts konstaterat att regeringens förslag har föregåtts av ingående analyser av olika tänkbara scenarier i fråga om tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm (bet. 2016/17:SkU24). Vidare beslutade riksdagen om en ändring av placeringen av en betalstation med anledning av utbyggnaden av den nya stadsdelen Hagastaden, i syfte att upprätthålla trängselskattesystemets funktion (prop. 2022/23:80, bet. 2022/23:SkU19, rskr. 2022/23:202). Utskottet utgår även fortsättningsvis från att regeringen följer hur trafikmönstren i Stockholm utvecklas och överväger om ändringar behöver genomföras. Mot denna bakgrund finner utskottet inte skäl för riksdagen att rikta tillkännagivanden till regeringen om trängselskattens utformning eller tillämpningsområde eller om att höja och utveckla trängselskatten i samverkan mellan stat och kommun. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:380 (SD), 2025/26:2065 (C) och 2025/26:3422 (MP) yrkande 110.

Flygets beskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda och föreslå en progressiv flygskatt, om att återinföra och dubbla den avvecklade flygskatten och om att införa en särskild skatt på privatjet.

Jämför reservation 20 (V) och 21 (MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 74 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör låta utreda en lämplig utformning av progressiv flygbeskattning.

I kommittémotion 2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en progressiv flygskatt.

I kommittémotion 2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 föreslås ett tillkännagivande om att återinföra och dubbla den avvecklade flygskatten samt lägga en särskild skatt på privatjet om 20 000 kronor per flygning.

I kommittémotion 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 145 föreslås ett tillkännagivande om en extra skatt på privatjetplan. Motionärerna anför att de vill ha hög skatt på resande med privatjet under tiden ett förbud

mot privatjet utreds. I yrkande 148 föreslås ett tillkännagivande om att återinföra och dubblera flygskatten och låta denna finansiera järnvägssatsningar.

Bakgrund

Lagen (2017:1200) om skatt på flygresor trädde i kraft den 1 april 2018. Skatt skulle enligt lagen betalas till staten för kommersiella flygresor och för flygresor med svenskt statsflyg. I budgetpropositionen för 2025 föreslog regeringen att skatten på flygresor skulle avskaffas. Regeringen konstaterade att flygskatten infördes med syftet att minska flygets klimatpåverkan och att det därefter har beslutats om skärpningar när det gäller EU ETS, vilka kan väntas öka klimatstyrningen och driva upp flygföretagens kostnader. Vidare konstaterade regeringen att även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) hade antagits, vilken skapar enhetlig styrning på EU-nivå för krav på inblandning av hållbara bränslen. Därutöver hade omvärldsläget med sanktioner och stängda lufrum samt människors förändrade resvanor inneburit negativa konsekvenser för bl.a. flygföretagen. Vidare anförde regeringen att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft genom att tillgodose personers och näringslivets behov av långväga resor, och regeringen konstaterade att behovet av en nationell flygskatt av klimatskäl minskar i takt med att flygets klimateffekter mer och mer hanteras på EU-nivå. Regeringen ansåg att det därmed också var möjligt att avskaffa flygskatten.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2024/25:1, yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49), och skatten avskaffades den 1 juli 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om flygets beskattning behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Motionsförslag om att återinföra och fördubbla flygskatten samt att lägga en särskild skatt på privatjet om 20 000 kronor per flygning behandlades även i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Förslagen avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

Utskottet delade regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2025 om att behovet av en nationell flygskatt av klimatskäl minskar i takt med att flygets klimateffekter mer och mer hanteras på EU-nivå och att det därmed också var möjligt att avskaffa flygskatten. Mot denna bakgrund tillstyrkte utskottet

regeringens förslag om att avskaffa skatten på flygresor (yttr. 2024/25:SkU1y). Utskottet gör ingen annan bedömning nu, och är därför inte berett att föreslå tillkännagivanden om att återinföra flygskatten i de former som motionärerna föreslår eller om att utreda en flygskatt. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden.

Skatt på kemikalier m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. att utvärdera och göra en översyn av skatten på kemikalier i viss elektronik och om att avskaffa skatten.

Jämför reservation 22 (V, MP), 23 (S, V) och 24 (C).

Motionerna

Kemikalieskattens påverkan på återanvändning och cirkulära lösningar

I partimotion 2025/26:3548 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 153 föreslås ett tillkännagivande om att utvärdera och föreslå en revidering av kemikalieskatten på elektronik i syfte att skatten inte ska motverka återanvändning och cirkulära lösningar.

Övrigt om skatt på kemikalier m.m.

I kommittémotion 2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 32 föreslås ett tillkännagivande om att se över utformningen av elektronikskatten. Motionärerna anför bl.a. att det framkommit att skatten inte fått avsedda positiva miljöeffekter och inte heller varit kostnadseffektiv. Skatten bör därför ses över för att säkerställa att den leder till önskvärda effekter.

I kommittémotion 2025/26:2823 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 13 föreslås ett tillkännagivande om en översyn av skatter för att de i högre grad ska styra mot hållbar konsumtion. Motionärerna anför bl.a. att det bör göras en grundlig översyn av skatter som kan motverka övergången till en mer cirkulär ekonomi och att vissa skatter, som bl.a. kring kemikalier, kan behöva justeras för att uppnå bästa miljönytta.

I motion 2025/26:48 av Nima Gholam Ali Pour (SD) föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör överväga ett avskaffande av kemikalieskatten.

I motion 2025/26:2146 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga en översyn och utvärdering av kemikalieskatten.

I motion 2025/26:2939 av Marlene Lund Kopparklint (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga en utredning i syfte att avskaffa kemikalieskatten.

I motion 2025/26:2988 av Marléne Lund Kopparklint (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över förutsättningarna för att stärka konsumentskyddet mot ineffektiva miljöskatter som drabbar låginkomsttagare särskilt hårt. Motionären anför bl.a. att kemikalieskatten på elektronik är ett tydligt exempel där låginkomsttagare får bära en oproportionerlig börda, samtidigt som skatten visat sig vara ineffektiv.

I motion 2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 13 föreslås ett tillkännagivande om att avskaffa kemikalieskatten för importerade it-produkter och andra varor.

I motion 2025/26:2829 av Larry Söder och Camilla Brodin (båda KD) föreslås ett tillkännagivande om att effektutvärdera kemikalieskatten med fokus på dess samhällsekonomiska, arbetsmarknadsmässiga och cirkulära effekter.

I motion 2025/26:3198 av Mathias Bengtsson (KD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda möjligheterna att avskaffa elektronikskatten.

Bakgrund och gällande rätt

Lagen om skatt på kemikalier i viss elektronik

Lagen (2016:1067) om skatt på kemikalier i viss elektronik, nedan kallad kemikalieskattelagen, trädde i kraft den 1 april 2017. Syftet med skatten var 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 var 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 var betydligt sämre reglerade än ämnena i sig eller användningen av dem 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. De förbud och begränsningar som fanns kom 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 saknades styrmedel som kunde styra bort hela grupper av farliga ämnen med liknande kemisk struktur från marknaden utan att varje enskilt ämne behövde utredas i detalj.

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

Skatten är utformad så att samtliga varor inom vissa varukategorier är skattepliktiga. Varukategorierna definieras utifrån KN-nummer och omfattar elektronik som vanligen förekommer i människors hemmiljö, exempelvis datorer, telefoner, vitvaror och tv-apparater. Skattens storlek beräknas utifrån varans vikt, men med ett maxbelopp per vara. Under 2026 ska skatt betalas med 12,42 kronor per kilo av den skattepliktiga varans nettovikt för vitvaror och med 180,71 kronor per kilo för övrig elektronik. Skatt ska inte betalas med ett högre belopp än 552,27 kronor per skattepliktig vara.

Den skattskyldige får göra avdrag för skatten under vissa förutsättningar, och det finns ett antal undantag från skattskyldigheten och bestämmelser om återbetalning av skatt i vissa fall, vilket beskrivs 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 i november 2019 Skatteverket och Kemikalieinspektionen i uppdrag att utvärdera kemikalieskattens effekter. Första delen av uppdraget redovisades i oktober 2020. Utvärderingen visade att varken företagens vinster eller sysselsättning hade påverkats av skatten. Det indikerade att kostnaden för skatten hade lagts på konsumenterna i form av högre priser på de elektronikvaror som de köpte. I rapporten bedömdes skatten inte vara kostnadseffektiv utformad, bl.a. eftersom det var varans vikt och inte de kemiska ämnena som beskattades. Vidare upplevde många företag den administrativa bördan med kemikalieskatten som betungande. Dels hanterades administrativa rutiner för skatten i manuella processer, dels var det tids krävande och kostsamt att få fram information om varans kemiska innehåll. I maj 2021 redovisades den andra och sista delen av utvärderingen. I denna fanns myndigheternas förslag till ändringar av skatten.

Den 31 december 2022 och den 1 juli 2023 trädde vissa ändringar av kemikalieskatten i kraft. Ändringarna innebar 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 påverkas av om ett ämne är additivt eller reaktivt tillsatt (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51). Enligt de nya avdragsreglerna ska avdrag medges med 50 procent för varor som inte innehåller brom eller klor. För varor som därutöver inte innehåller fosfor medges i stället avdrag med 95 procent. I samband med dessa ändringar justerades skattebeloppen per kilogram och maxbeloppen nedåt för att behålla den generella skattenivån. Vidare innebar förändringarna tydligare och enklare regler för begagnade varor samt ett generellt undantag från beskattning för varor som är tillverkade före den 1 juli 2017. Regeringen ansåg dock att införsel och import av begagnade varor generellt inte bör undantas från skatt, bl.a. för att ett sådant undantag skulle innebära försämrade konkurrensvillkor för aktörer som vill återbruka

elektronik som redan beskattas i Sverige. Slutligen ändrades reglerna för viss import och otillåten införsel.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om skatt på kemikalier behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Ett motionsförslag om att begränsa skattskyldigheten för kemikalieskatt för begagnade varor som importeras behandlades i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Förslaget avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att Skatteverket och Kemikalieinspektionen tidigare har utvärderat kemikalieskattens effekter och att regeringen därefter föreslog ändringar av kemikalieskatten som trädde i kraft 2022 och 2023. Ändringarna innebar bl.a. ett enklare avdragssystem och tydligare och enklare regler för begagnade varor. I samband med att ändringarna föreslogs anförde regeringen att införsel och import av begagnade varor generellt inte bör undantas från skatt, bl.a. för att ett sådant undantag skulle innebära försämrade konkurrensvillkor för aktörer som vill återbruka elektronik som redan beskattas i Sverige. Utskottet välkomnade och tillstyrkte förslagen (yttr. 2022/23:SkU1y).

Vidare konstaterar utskottet att motionsyrkanden om att utvärdera, utreda respektive avskaffa kemikalieskatten och om att se över skatter för att de i högre grad ska styra mot hållbar konsumtion tidigare har avstyrkts av utskottet (bet. 2024/25:SkU15). Utskottet avstyrkte även nyligen ett motionsförslag om att begränsa skattskyldigheten för kemikalieskatt för begagnade varor som importeras (yttr. 2025/26:SkU1y). Utskottet har inte ändrat inställning i dessa frågor.

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande till regeringen om att utvärdera och föreslå en revidering av kemikalieskatten på elektronik i syfte att skatten inte ska motverka återanvändning och cirkulära lösningar. Utskottet avstyrker därmed motion 2025/26:3548 (MP) yrkande 153.

Utskottet är med hänsyn till det ovan anförda inte heller berett att föreslå tillkännagivanden till regeringen om att göra andra utvärderingar eller förändringar av kemikalieskatten, om att se över skatter för att de i högre grad ska styra mot hållbar konsumtion, om att se över förutsättningarna för att stärka konsumentskyddet mot ineffektiva miljöskatter eller om att avskaffa kemikalieskatten. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:48 (SD), 2025/26:2146 (M), 2025/26:2823 (C) yrkande 13, 2025/26:2829 (KD),

2025/26:2939 (M), 2025/26:2988 (M), 2025/26:3198 (KD), 2025/26:3553 (S) yrkande 32 och 2025/26:3561 (C) yrkande 13.

Skatt på bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att införa en ny bekämpningsmedelsskatt, om att ta bort skatten på bekämpningsmedel och om att förtydliga skattelagstiftningen för punktskatt på desinfektionsmedel.

Jämför reservation 25 (V, MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 49 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker. Ett likalydande förslag finns i kommittémotion 2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 17.

I motion 2025/26:1842 av Monica Haider (S) föreslås ett tillkännagivande om att förtydliga skattelagstiftningen för punktskatt på desinfektionsmedel.

I motion 2025/26:1997 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att ta bort skatten på bekämpningsmedel.

Bakgrund och gällande rätt

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, förorsakade 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.

Hemställan om undantag från skatten på bekämpningsmedel

En hemställan om att införa ett undantag från skatten på bekämpningsmedel för desinfektionsmedel har kommit in till Regeringskansliet (Fi2024/00895). Hemställan bereds i Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om skatt på bekämpningsmedel behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Ett motionsförslag om införande av en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker behandlades även i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Förslaget avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i betänkande 2024/25:SkU15 samt i samband med beredningen av statens budget för 2026 avstyrkt motionsförslag om att införa en ny bekämpningsmedelsskatt som differentieras utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker. Utskottet har inte ändrat uppfattning, och avstyrker därmed motionerna 2025/26:2783 (V) yrkande 17 och 2025/26:2784 (V) yrkande 49.

Vidare konstaterar utskottet att det har lämnats en hemställan till Regeringskansliet om att införa ett undantag från skatten på bekämpningsmedel för desinfektionsmedel (Fi2024/00895). Utskottet anser att Regeringskansliets beredning av denna hemställan inte bör föregripas och är därför inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande om att förtydliga skattelagstiftningen för punktskatt på desinfektionsmedel. Utskottet avstyrker därmed motion 2025/26:1842 (S).

Slutligen finner utskottet inte något skäl för att föreslå ett tillkännagivande till regeringen om att ta bort skatten på bekämpningsmedel. Utskottet avstyrker därmed motion 2025/26:1997 (M).

Skatt på alkohol och tobak m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om differentierad alkoholskatt på cider och andra jästa drycker samt om en mer rättvis beskattning av snus.

Jämför reservation 26 (C).

Motionerna

I motion 2025/26:2425 av Oliver Rosengren (M) föreslås ett tillkännagivande om mer rättvis beskattning av snus. Motionären anför att skatten på tobakssnus bör fortsätta att sänkas och att skatten på tobaksfritt snus bör avskaffas helt.

I motion 2025/26:3326 av Camilla Brunsberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att införa differentierad alkoholskatt för cider och andra jästa drycker, på samma sätt som för öl från oberoende småbryggerier.

I motion 2025/26:833 av Niels Paarup-Petersen (C) föreslås ett tillkännagivande om att införa en differentierad alkoholskatt för småskaliga producenter av cider och andra jästa fruktdrycker.

Bakgrund och gällande rätt

Skatt på tobak och nikotinhaltiga produkter

På EU-nivå regleras beskattningen av vissa tobaksvaror i rådets direktiv 2011/64/EU av den 21 juni 2011 om strukturen och skattesatserna för punktskatten på tobaksvaror (tobaksskattedirektivet). Genom direktivet är beskattningen av cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak harmoniserad inom EU. Direktivet reglerar skattestrukturer, minimiskattesatser och definitioner av de skattepliktiga tobaksvarorna. Bestämmelserna i tobaksskattedirektivet är genomförda i svensk rätt genom lagen (2022:155) om tobaksskatt, förkortad LTS, och förordningen (2022:182) om tobaksskatt. I enlighet med direktivet 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 kilogram.

Utöver de tobaksvaror för vilka skatten är harmoniserad har Sverige även nationella skatter på snus, tuggtobak och övrig tobak enligt LTS. Skatten för dessa varor tas ut med ett belopp per kilogram. Sverige har även nationella skatter på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter enligt lagen (2018:696) om skatt på vissa nikotinhaltiga produkter. Skatten för dessa varor tas ut med ett belopp per liter eller kilogram.

Den 1 november 2024 höjdes skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktnobak och övrig tobak med 9 procent, och skatten på snus sänktes med 20 procent (prop. 2023/24:120, bet. 2023/24:SkU27, rskr. 2023/24:268).

Höjd skatt på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktnobak, tuggtobak och övrig tobak

I budgetpropositionen för 2026 gjorde regeringen bedömningen att tobaksskatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktnobak, tuggtobak och övrig tobak bör höjas den 1 januari 2027 med ca 3–4 procent utöver den årliga indexeringen. Regeringen anförde att ett övergripande mål för samhället och regeringen är att främja folkhälsan. Vidare konstaterade regeringen att i Världshälsoorganisationens ramkonvention om tobakskontroll lyfts pris- och beskattningsåtgärder fram som viktiga och effektiva medel för att sänka tobakskonsumtionen. Regeringen konstaterade även att den totala tobakskonsumtionen tenderar att minska när priset ökar.

Skatt på alkohol

Beskattningen av alkohol är delvis harmoniserad inom EU. Reglerna på EU-nivå är uppdelade på flera olika direktiv, bl.a. rådets direktiv 92/83/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på alkohol och alkoholdrycker.

De svenska bestämmelserna om alkoholskatt finns bl.a. i lagen (2022:156) om alkoholskatt. Lagen omfattar skatt på öl, vin, andra jästa drycker, mellanklassprodukter och etylalkohol som tillverkas här i landet, som förs in eller tas emot från ett annat EU-land eller som importeras från ett tredjeland. Skatten är 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. Drycker inom intervall med högre alkoholinnehåll har högre skatt än drycker inom intervall med lägre alkoholinnehåll, men inom varje intervall är skatten lika.

Sänkt alkoholskatt för drycker från oberoende småproducenter

Den 1 juli 2025 ändrades reglerna för alkoholskatt så att öl från oberoende småbryggerier får nedsatt skatt (prop. 2024/25:47, bet. 2024/25:SkU11, rskr. 2024/25:139). Producenterna som omfattas av nedsättningen delas in i fem olika kategorier utifrån sin årsproduktion. Öl från producenter i kategorin med lägst produktion ges en skattenedsättning med 50 procent. Nedsättningen minskar sedan stegvis med 10 procentenheter per kategori.

I budgetpropositionen för 2026 gjorde regeringen bedömningen att det bör införas ett system med nedsatt alkoholskatt för drycker från oberoende småproducenter motsvarande det som finns för öl från oberoende småbryggerier, med ikraftträdande den 1 juli 2026. De drycker som omfattas är vissa typer av

andra jästa drycker (exempelvis cider och mjöd), vin, sprit och s.k. mellanklassprodukter (exempelvis portvin och sherry). Utskottet delade regeringens bedömning (prop. 2025/26:1, yttr. 2025/26:SkU1y).

I mars 2026 lämnade regeringen proposition 2025/26:183 Sänkt alkoholskatt för alkoholvaror från oberoende småproducenter till riksdagen. I propositionen föreslås att det ska införas ett system för nedsatt skatt på alkoholhaltiga drycker från småproducenter. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2026.

Tidigare riksdagsbehandling

Regeringens förslag om sänkt alkoholskatt för öl från oberoende småbryggerier (prop. 2024/25:47) behandlades i betänkande 2024/25:SkU11. Skatteutskottet tillstyrkte regeringens förslag och avstyrkte ett motionsyrkande om att ändra omfattningen på nedsättningen av alkoholskatten. Riksdagen biföll skatteutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2024/25:139).

Motionsyrkanden om skatt på alkohol och tobak behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Regeringens bedömningar om sänkt alkoholskatt för drycker från oberoende småproducenter och om höjd skatt på vissa tobaksprodukter behandlades i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Utskottet delade regeringens bedömningar. I samma yttrande behandlades även ett motionsförslag om att höja skatten på cigaretter till EU-snittet. Förslaget avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

När det gäller beskattning av snus konstaterar utskottet att skatten på tobakssnus sänktes med 20 procent i november 2024. Vidare noterar utskottet att varken tobakssnus eller s.k. tobaksfritt snus omfattas av regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2026 om att tobaksskatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak, tuggtobak och övrig tobak bör höjas den 1 januari 2027 med ca 3–4 procent utöver den årliga indexeringen. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande till regeringen om att skatten på tobakssnus bör fortsätta att sänkas och att skatten på tobaksfritt snus bör avskaffas helt. Utskottet avstyrker därmed motion 2025/26:2425 (M).

När det gäller beskattning av cider och andra jästa drycker konstaterar utskottet att regeringen i budgetpropositionen för 2026 gjorde bedömningen att det bör införas ett system med nedsatt alkoholskatt för drycker från oberoende småproducenter motsvarande det som finns för öl från oberoende småbryggerier, med ikraftträdande den 1 juli 2026. Utskottet delade denna bedömning (yttr. 2025/26:SkU1y). Vidare lämnade regeringen i mars 2026 en

proposition med förslag om införande av ett system för nedsatt skatt på alkoholhaltiga drycker från småproducenter fr.o.m. den 1 juli 2026. Mot denna bakgrund ser utskottet inte något skäl för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om differentierad alkoholskatt på cider och andra jästa drycker. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:833 (C) och 2025/26:3326 (M).

Skatt på spel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att differentiera spelskatten. Jämför reservation 27 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:2835 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 17 föreslås ett tillkännagivande om en differentierad spelskatt. Motionärerna anför att den effektiva skattesatsen för olika typer av spel bör differentieras med fokus på att hämma riskspelande till förmån för sunt och nöjesfyllt spelande.

I motion 2025/26:527 av Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att utreda en differentierad spelskatt.

I motion 2025/26:3268 av Alexandra Anstrell (M) föreslås ett tillkännagivande om att en ordning bör övervägas där spelskatten på kommersiell vadhållning bibehålls på 18 procent och spelskatten på kommersiellt online-spel höjs till 26 procent.

Bakgrund och gällande rätt

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

Spelskatten höjdes den 1 juli 2024 från 18 till 22 procent (prop. 2023/24:74, bet. 2023/24:SkU19, rskr. 2023/24:169). Regeringen gjorde bedömningen att en sådan höjning var lämplig för att förstärka finansieringen av statlig verksamhet, utan att den riskerar att leda till en för stor påverkan på företag, deras konkurrenssituation och skattebasens storlek. När det gäller frågan om differentierad spelskatt anfördes att regeringen var tveksam till om en differentierad spelskatt är lämplig, bl.a. för att en sådan skatt riskerar att snedvrider konkurrensen mellan olika spelformer och aktörer samt påverka kanaliseringen på spelmarknaden i fel riktning. Regeringen anförde även att det kan ifrågasättas om en differentierad spelskatt skulle vara förenlig med EU-rätten, särskilt med beaktande av att en sådan differentiering kan utgöra statligt stöd, vilket som huvudregel inte är tillåtet.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om att sänka respektive differentiera spelskatten behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Ett motionsförslag om att differentiera den effektiva skattesatsen för spelskatten på olika typer av spel behandlades även i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Förslaget avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

När det gäller spelskatt har utskottet tidigare delat regeringens bedömning att en höjning av skatten på spel från 18 procent till 22 procent är lämplig för att förstärka finansieringen av statlig verksamhet, utan att den riskerar att leda till en för stor påverkan på företag, deras konkurrenssituation och skattebasens storlek. Mot denna bakgrund tillstyrkte utskottet regeringens förslag om höjd spelskatt och avstyrkte samtidigt ett motionsyrkande om en ytterligare översyn av spelskatten med inriktning på att differentiera den effektiva skattesatsen för olika typer av spel (bet. 2023/24:SkU19). Utskottet har därefter vid flera tillfällen avstyrkt motionsyrkanden om att differentiera spelskatten.

Utskottet utgår fortsatt från att regeringen nog följer utvecklingen på spelmarknaden efter höjningen av spelskatten, och vid behov återkommer med nödvändiga åtgärder på den svenska spelmarknaden. Utskottet finner därmed inte skäl att ändra sina tidigare ställningstaganden. Mot denna bakgrund avstyrks samtliga motionsyrkanden.

Övriga punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. skatt på fast fashion, engångsartiklar, plastpåsar, mineralgödsel och sockersötad dryck samt om en antibiotikaskatt på kött.

Jämför reservation 28 (MP).

Motionerna

I partimotion 2025/26:3548 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 81 föreslås ett tillkännagivande om att Sverige ska verka för att EU tar fram en definition av s.k. fast fashion. I yrkande 82 föreslås ett tillkännagivande om att utreda och införa en skatt på s.k. fast fashion. Vidare föreslås i yrkande 95 ett tillkännagivande om att utreda en skatt på mineralgödsel och i yrkande 106 ett tillkännagivande om att införa en miljöskatt på engångsartiklar i form av muggar och livsmedelsbehållare enligt förslaget i SOU 2020:48. Slutligen

föreslås i yrkande 149 ett tillkännagivande om att se över deponiskatten tillsammans med avfallsagstiftningen för att undersöka hur deponerade material i stället skulle kunna användas som resurslager.

I kommittémotion 2025/26:189 av Annika Hirvonen m.fl. (MP) föreslås ett tillkännagivande om att snarast påbörja arbetet med att ta fram ett förslag på antibiotikaskatt för att främja minimal antibiotikaanvändning i djuruppfödningen inom EU och globalt.

I kommittémotion 2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 213 föreslås ett tillkännagivande om att införa en antibiotikaskatt på kött.

I kommittémotion 2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 12 föreslås ett tillkännagivande om att införa en differentierad skatt på kött där antibiotika använts i produktionen, i syfte att gynna svensk djurhållning med låg antibiotikaanvändning.

I motion 2025/26:2683 av Magnus Manhammar och Mats Wiking (båda S) föreslås ett tillkännagivande om att se över möjligheten att införa en producentavgift på sockersötad dryck. Ett liknande yrkande finns i motion 2025/26:2699 av Per-Arne Håkansson (S).

I motion 2025/26:3182 av Stina Larsson (C) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att återinföra plastpåseskatten i Sverige.

I motion 2025/26:3613 av Lina Nordquist och Helene Odenjung (båda L) yrkande 1 föreslås ett tillkännagivande om att utreda en producentavgift för dryck med mycket högt sockernehåll.

Bakgrund och gällande rätt

Skatt på avfall

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).

I februari 2021 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om det är lämpligt att införa ytterligare undantag från avfallsskatten och den numera slopade avfallsförbränningsskatten (dir. 2021:5). Utredaren skulle bl.a. ta ställning till om det finns behov av att genomföra ändringar i avfallsskattelagen för att främja giftfria kretslopp och återvinning av material och resurser genom ett undantag för visst sekundäravfall. I mars

2022 överlämnade utredningen betänkandet Avfallsbeskattning – En fråga om undantag? (SOU 2022:9) till regeringen. När det gäller avfallsskatten gör utredningen bl.a. bedömningen att det inte ytterligare skulle främja giftfria kretslopp och återvinning av material och resurser att införa ett generellt undantag för sekundäravfall i avfallsskatten. Detta beror främst på att skatten ger materialåtervinnarna incitament att minska mängden sekundäravfall, vilket enligt utredningen ligger i linje med såväl avfallshierarkin som avfallsskatten. När det gäller frågan om huruvida 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 inom Regeringskansliet.

Den 19 juni 2025 beslutade regeringen att ge Skatteverket och Naturvårdsverket i uppdrag att gemensamt göra en översyn och analys av skatten på avfall. Skatteverket och Naturvårdsverket ska i uppdraget bl.a. analysera om skatten på avfall i dess nuvarande utformning på ett verkningsfullt och samhällsekonomiskt effektivt sätt styr i enlighet med avfallshierarkin och bidrar till en omställning till cirkulär ekonomi. Myndigheterna ska också vid behov föreslå förändringar av avfallsskattens utformning. En gemensam redovisning av uppdraget ska lämnas till Regeringskansliet senast den 1 juli 2026.

Skatt på gödselmedel

År 1984 infördes särskilda miljöavgifter på gödselmedel (som sedan år 1995 betecknades som skatt i lagstiftningen). Bestämmelserna om skatt på gödselmedel fanns i lagen (1984:409) om skatt på gödselmedel.

I proposition 2009/10:41 Vissa punktskattefrågor med anledning av budgetpropositionen för 2010 konstaterade regeringen att beskattningen av handelsgödselkväve hade enligt utredningsbetänkandet Skatt på handelsgödsel och bekämpningsmedel? (SOU 2003:9) haft liten påverkan på användningen inom jordbruket, eftersom prisförändringar på gödselmedel påverkar användandet relativt lite. För att stärka det svenska jordbrukets konkurrenskraft förslog regeringen att beskattningen av gödselmedel skulle slopas fr.o.m. den 1 januari 2010. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen beslutade i enlighet med förslaget (bet. 2009/10:SkU21, rskr. 2009/10:122).

Plastbärkasseskatten

En skatt på plastbärkassar infördes 2020 genom lagen (2020:32) om skatt på plastbärkassar. Skatten infördes i syfte att uppnå EU:s förbrukningsmål för plastbärkassar.

I budgetpropositionen för 2024 föreslog regeringen att skatten på plastbärkassar skulle avskaffas den 1 november 2024. Som skäl anförde regeringen att skatten inte bedömdes vara nödvändig för att uppnå förbrukningsmålet, samtidigt som skatten hade vissa negativa effekter, såsom administrativa kostnader för myndigheter och skattskyldiga och dessutom kunde leda till ökad resursförbrukning. Skatteutskottet och finansutskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen beslutade i enlighet med förslaget (prop. 2023/24:1, yttr. 2023/24:SkU1y, bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47).

Antibiotika

I november 2025 beslutade regeringen om en ny tioårig strategi för att motverka antimikrobiell resistens, Sveriges strategi mot antimikrobiell resistens 2026–2035. Enligt regeringen vägleder strategin och stärker Sveriges arbete inom området och bidrar till globala mål om minskad dödlighet. För att man på sikt ska kunna mäta strategins effekt definieras i strategin övergripande mål. Därefter är ett antal delmål indelade under 10 målområden där målområde 7 är Friska djur och säkra livsmedel genom förebyggande åtgärder. Målområdet innebär att förebyggande arbete fortsatt ska stå i centrum för att minska infektionsbördan och behovet av antibiotika i djurhållningen.

Vidare beslutade regeringen den 13 november 2025 att ge Folkhälsomyndigheten och Statens jordbruksverk (Jordbruksverket) i uppdrag att gemensamt ansvara för en fortsatt nationell samverkan av arbetet mot antimikrobiell resistens, exempelvis genom etablerade samverkansformer med andra relevanta myndigheter och aktörer med uppgifter och uppdrag av betydelse för genomförandet av Sveriges strategi mot antimikrobiell resistens. Uppdraget började gälla den 1 januari 2026. Folkhälsomyndigheten och Jordbruksverket ska senast den 31 december 2030 lämna en slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet.

Skatt på socker

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

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

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

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

Livsmedelsverkets slutrapport bereds inom Regeringskansliet.

Skatt på engångsartiklar

I augusti 2020 överlämnade Engångsartikelutredningen betänkandet Skatt på engångsartiklar (SOU 2020:48) till regeringen. I betänkandet föreslog utredningen att det ska införas en skatt på engångsartiklar i form av muggar och livsmedelsbehållare samt att skatt ska tas ut på dessa produktkategorier om de helt eller delvis består av plast och är avsedda för engångsbruk.

Regeringen har inte gått vidare med förslaget och betänkandet har skrivits av.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om en översyn av avfallsskatten, om antibiotikaskatt på kött och om sockerskatt behandlades i betänkande 2024/25:SkU15. Motionsyrkandena avstyrktes, och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2024/25:104).

Ett motionsförslag om att återinföra skatten på plastbärkassar behandlades i skatteutskottets yttrande 2024/25:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2025. Förslaget avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2024/25:49).

Ett motionsförslag om antibiotikaskatt på kött behandlades även i skatteutskottets yttrande 2025/26:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2026. Förslaget avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2025/26:64–65).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet när det gäller avfallsskatten att betänkandet Avfallsbeskattning – En fråga om undantag? (SOU 2022:9) för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Vidare beslutade regeringen i juni 2025 att ge Skatteverket och Naturvårdsverket i uppdrag att gemensamt göra en översyn och analys av skatten på avfall. Uppdraget omfattar bl.a. en analys av om skatten på avfall i dess nuvarande utformning på ett verkningsfullt och samhällsekonomiskt effektivt sätt styr i enlighet med avfallshierarkin och bidrar till en omställning till cirkulär ekonomi. Mot denna bakgrund ser utskottet inte något skäl för att nu föreslå ett tillkännagivande om att se över deponiskatten tillsammans med avfallslagstiftningen för att undersöka hur deponerade material i stället skulle kunna användas som resurslager. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3548 (MP) yrkande 149.

När det gäller skatt på plastbärkassar konstaterar utskottet att en sådan skatt infördes 2020 men slopades 2024 för att skatten inte bedömdes vara nödvändig för att uppnå förbrukningsmålet, samtidigt som skatten hade vissa negativa effekter och dessutom kunde leda till ökad resursförbrukning. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag (yttr. 2023/24:SkU1y) och har inte ändrat inställning. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att nu föreslå ett tillkännagivande om att återinföra plastpåseskatten i Sverige och avstyrker därmed motion 2025/26:3182 (C) yrkande 1.

Utskottet har ett flertal gånger avstyrkt yrkanden om att införa en anti-biotikaskatt på kött, senast i yttrande 2025/26:SkU1y. Utskottet noterar också att regeringen nyligen har beslutat om en ny tioårig strategi för att motverka antimikrobiell resistens, som bl.a. innehåller ett målområde om friska djur och säkra livsmedel genom förebyggande åtgärder. Vidare har regeringen beslutat att ge Folkhälsomyndigheten och Statens jordbruksverk i uppdrag att gemensamt ansvara för en fortsatt nationell samverkan av arbetet mot antimikrobiell resistens. Utskottet ser därmed inte skäl att nu föreslå tillkännagivanden till regeringen om att införa en antibiotikaskatt på kött och avstyrker motionerna 2025/26:189 (MP), 2025/26:3422 (MP) yrkande 213 och 2025/26:3428 (MP) yrkande 12.

Utskottet har även vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om en punktskatt på socker, senast i betänkande 2024/25:SkU15. Vidare konstaterar utskottet att beredningen av den rapport som Livsmedelsverket har tagit fram på uppdrag av regeringen i syfte 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, för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser att denna beredning inte ska föregripas. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att ställa sig bakom tillkännagivanden om punktskatt på socker och avstyrker således motionerna 2025/26:2683 (S), 2025/26:2699 (S) och 2025/26:3613 (L) yrkande 1.

Slutligen noterar utskottet att en skatt på engångsartiklar föreslogs i betänkande SOU 2020:48 men att regeringen inte har gått vidare med detta

förslag. Utskottet ser inte något skäl att nu föreslå ett tillkännagivande till regeringen om att införa en miljöskatt på engångsartiklar i form av muggar och livsmedelsbehållare. Utskottet ser inte heller något skäl att ställa sig bakom tillkännagivanden till regeringen om att utreda skatt på mineralgödsel eller s.k. fast fashion, eller om att verka för att EU tar fram en definition av s.k. fast fashion. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3548 (MP) yrkandena 81, 82, 95 och 106.

Reservationer

1. Skattebefrielsen för biogas, punkt 1 (S, MP)

av Marie Olsson (S), Kalle Olsson (S), Ida Ekeröth Clausson (S), Mathias Tegnér (S), Annika Hirvonen (MP) och Blåvitt Elofsson (S).

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
2025/26:3733 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 8.

Ställningstagande

Skattebefrielsen för biogas och biodrivmedel är en nödvändighet för att dessa bränslen ska kunna konkurrera med fossila bränslen och för att fler ska våga investera i omställningens nyckelspelare. När EU:s tribunal upphävde den svenska skattebefrielsen för biogas 2022 ledde det till ökade kostnader för åkerier som ställt om och även för kollektivtrafiken i många regioner. Regeringen valde att avvakta i stället för att agera snabbt och kraftfullt, vilket försvårade ytterligare för branschen. Nu är skattebefrielsen tillbaka, men för att branschen ska våga satsa behövs förutsättningar som är stabila över tid. Vi vill därför se att regeringen fortsätter Sveriges påverkansarbete gentemot EU för att skattebefrielserna för biogas ska förlängas för att skapa långsiktiga planeringsförutsättningar.

2. Sänkt elskatt vid produktion av fjärrvärme, punkt 2 (C, MP)

av Annika Hirvonen (MP) och Daniel Bäckström (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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
2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 109.

Ställningstagande

Stigande fjärrvärmepriser riskerar i dag att gynna alternativa lösningar trots att detta inte är lönsamt ur ett samhällsperspektiv, eftersom det skulle kräva ett massivt utbyggt elnät och spå på de utmaningar som Sverige har i elsystemet en kall vinterdag. Regeringens återkommande höjningar av elskatten förvärrar problemet eftersom bolagen drabbas av en hög beskattning trots låga elpriser, vilket omöjliggör ett nyttjande av värmepumpar i de situationer då vi har överskott på el för att sedan lagra värmen. När elpriset är högt och mer el behöver komma in i systemet kan bolagen i stället producera ännu mer el än vad de i dag gör. På så sätt sparas också det värdefulla biobränslet både till användning i andra sektorer som behöver ställa om och till timmar med högre elpris. Samtidigt får kunderna lägre fjärrvärmepriser. En stor vinst både för den enskilda, för bolagen och för samhället. Vi vill därför sänka elskatten vid produktion av fjärrvärme för att tillvarata potentialen.

3. Övrigt om energi- och koldioxidskatt, punkt 3 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27 och avslår motionerna

2025/26:1141 av Martina Johansson (C),

2025/26:1872 av Tomas Kronståhl m.fl. (S),

2025/26:2909 av Joanna Lewerentz m.fl. (M),

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19, 38, 44 och 56,

2025/26:3313 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 53 och 62,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 41,

2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 71 och 111.

Ställningstagande

I dag undantas eldrivna kollektivfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn från energiskatt i Sverige. 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 ett bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller skyndsamt utnyttja den här möjligheten. På samma sätt som annan eldriven kollektivtrafik på räls är undantagen energibeskattningsbör även elbussarna vara det. Regeringen bör därmed återkomma med förslag om 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:s regelverk.

4. Övrigt om energi- och koldioxidskatt, punkt 3 (C)

av Daniel Bäckström (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

2025/26:1141 av Martina Johansson (C),

2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 71 och 111 samt avslår motionerna

2025/26:1872 av Tomas Kronståhl m.fl. (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27,

2025/26:2909 av Joanna Lewerentz m.fl. (M),

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19, 38, 44 och 56,

2025/26:3313 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 53 och 62 samt

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 41.

Ställningstagande

För att skapa förutsättningar för ett helt förnybart energisystem så kommer lokal och småskalig produktion att vara en viktig pusselbit. För att det ska bli verklighet krävs ändringar i nuvarande regelsystem och skatter. Solelsproducenter riskerar att dubbelbeskattas om de lagrar el när efterfrågan på el är låg och därefter säljer den när efterfrågan är hög. Dessutom räknas man som företagare om man har solceller på ladugården och vill skicka över det till bostadshuset, och då får man inte de möjligheter som en villaägare får. Om man sedan producerar mer el än vad gränsvärdena tillåter så får man ytterligare högre skatt. Gränsen för när elen från solceller är för eget bruk och när man räknas som producent bör därmed ses över för en ökad flexibilitet.

Människors resande och transporter av varor har varit centralt för att bygga dagens samhälle. Att vi kan transportera oss mellan olika delar av landet gör att arbetsmarknadsregionerna växer och jobb och företagande kan växa i hela landet. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Vi ska fortsätta att resa och utbyta idéer och varor med världens alla hörn, men då behöver transportsektorn också ställa om och utsläppen minska. Möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el behöver därmed ses över.

Slutligen behöver möjligheten att ta bort skatten på bioolja för uppvärmningsändamål ses över.

5. Övrigt om energi- och koldioxidskatt, punkt 3 (MP)

av Annika Hirvonen (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 motionerna

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 19, 38, 44 och 56,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 53 och 62 samt

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 41 och

avslår motionerna

2025/26:1141 av Martina Johansson (C),

2025/26:1872 av Tomas Kronståhl m.fl. (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 27,

2025/26:2909 av Joanna Lewerentz m.fl. (M),

2025/26:3313 av Rebecka Le Moine (MP) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 71 och 111.

Ställningstagande

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 all egenproducerad el slopas eller sänkas till EU:s miniminivå (även över gränsen på 500 kW).

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

I några av Sveriges större städer och tillväxtregioner är kapacitetsbristen allvarlig. I regioner med kapacitetsbrist är lokal elproduktion som t.ex. kraftvärme extra viktig för effektbalansen. Detta bör återspeglas ekonomiskt. Inte minst bör ett särskilt fokus ligga på att förbättra effektbalansen med grön baskraft och öka elproduktionen i elområde SE4. Här behövs insatser för värme- och kraftvärmesektorns roll i elsystemet. Elskatten för kraftvärme- och värmeproduktion bör därmed slopas eller sänkas till EU:s miniminivå för att öka flexibiliteten och integrationen i energisystemet.

Energiskattens utformning bör genomgå en större översyn i syfte att driva energieffektivitet, flexibilitet och investeringar i mer förnybar el. I dag råder det en viss orättvisa i systemet. Den el som solceller producerar på villataken kan konsumeras skattefritt av den som äger villan. Samma sak gäller inte nödvändigtvis för el som ägs gemensamt med grannar eller vänner. Om ett IKN-nät byggs kan skattebefrielse eventuellt uppnås, men om gemenskapen bygger på virtuell delning saknas den möjligheten. En skatteöversyn bör ta in rättvisa i ekvationen och skapa goda ekonomiska incitament för de som vill äga sin egen produktion tillsammans. Den ska dock samtidigt inte leda till att skattebasen helt urholkas.

6. Utfasning av skattenedsättningar och kompensation till jordbrukare, punkt 4 (V, MP)

av Ilona Szatmári Waldau (V) och Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 11.

Ställningstagande

Klimatpolitiska rådet bedömer i sin årliga rapport 2025 att regeringen bör förstärka och effektivisera stöd till klimatåtgärder i jordbruket. I sin rapport lyfter rådet särskilt behovet av att snabbt fasa ut skattenedsättningar till fossil diesel samt att styra efterfrågan till hälsosamma livsmedel med låga utsläpp. Man menar att skattenedsättningen för fossil diesel inom jordbruket bör fasas ut i kombination med kompensatoriska styrmedel som inte försämrar lantbrukarens konkurrenskraft. Regeringen bör därmed verka för en snabb utfasning av skattenedsättningar för fossil diesel samt införa kompensation till jordbrukare i syfte att undvika negativ påverkan på lönsamheten i jordbruket.

7. Jordbruksavdrag som fullt ut ersätter nedsättning av dieselskatt, punkt 5 (C, MP)

av Annika Hirvonen (MP) och Daniel Bäckström (C).

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

2025/26:2833 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 16 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86.

Ställningstagande

För att livsmedelsproduktionen ska öka på längre sikt behöver kostnadstrycket på svenska lantbrukare minska. För att kompensera svenska lantbrukare för högre priser på diesel behöver det införas ett teknikneutralt jordbruksavdrag som utgår ifrån förslagen i utredningen Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67). Detta för att kunna behålla dieselskatten och fortsätta skiftet mot en grön skatteväxling, men ändå kompensera lantbrukare som är i behov av diesel för sina jordbruksmaskiner och för sin dagliga verksamhet. Regeringen bör därför se över möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt.

8. Avveckling av klimatskadliga subventioner, punkt 6 (V, MP)

av Ilona Szatmári Waldau (V) och Annika Hirvonen (MP).

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

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 15.

Ställningstagande

Klimatkrisen är ett akut hot mot människans framtida livsmöjligheter. Miljö- och klimatskatter bör reformeras inom ramen för en samlad och genomtänkt miljöpolitik. De klimatskadliga subventionerna bör fasas ut och avvecklas

skyndsamt. Den tidigare regeringen avvecklade några få av dessa subventioner, och det brådskar med ytterligare åtgärder för att Sverige inte ska tappa styrfart för att nå nollutsläpp. Regeringen bör därför presentera en handlingsplan för hur övriga klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid.

9. Övrigt om skatt på drivmedel, punkt 7 (S, V)

av Marie Olsson (S), Kalle Olsson (S), Ida Ekeröth Clausson (S), Mathias Tegnér (S), Ilona Szatmári Waldau (V) och Blåvitt Elofsson (S).

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 97 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 37 och
avslår motionerna

2025/26:812 av Stina Larsson (C),

2025/26:2466 av John E Weinerhall (M) yrkande 2,

2025/26:3212 av Sten Bergheden och Marlène Lund Kopparklint (båda M),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 157,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 22,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 64, 68, 69 och 76,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 8 och 37 samt

2025/26:3627 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD).

Ställningstagande

En central del i klimatomställningen är att byta ut fossila drivmedel mot hållbara biodrivmedel från skog och jordbruk. Skattebefrielserna för biogas och biodrivmedel har varit centrala för investeringar i svensk produktion och även användning av hållbara drivmedel. Sverige bör därför verka för att EU fortsätter att skattemässigt gynna biodrivmedel och biogas framför fossila drivmedel.

10. Övrigt om skatt på drivmedel, punkt 7 (C)

av Daniel Bäckström (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 64, 68, 69 och 76 samt 2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 8 och 37 samt avslår motionerna

2025/26:812 av Stina Larsson (C),

2025/26:2466 av John E Weinerhall (M) yrkande 2,

2025/26:3212 av Sten Bergheden och Marlène Lund Kopparklint (båda M),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 157,

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 22,

2025/26:3627 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 97 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 37.

Ställningstagande

Om vi ska klara våra klimatmål måste de bränslen vi använder bli mer miljövänliga. Det enda realistiska sättet att uppnå detta på är genom mer biodrivmedel. Styrmedel bör utformas så att det globala utbudet av klimatsmarta biodrivmedel ökar, snarare än omfördelas. Styrmedlen bör heller inte i onödan leda till fördyringar som bärs av bilberoende personer på landsbygden. En tanka svenskt-politik som syftar till att konsumenter kan köpa konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror bör därför införas, där punktskatten på alla biodrivmedel, hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas, sänks till ett minimum. Sverige bör också vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse och för att statsstödsreglerna ändras så att det är möjligt att sänka skatten på biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten. Sverige bör också bedriva påverkan i EU för att säkerställa att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym.

Gröna näringar är i dag Sveriges största producenter av energi och helt centrala spelare i klimatomställningen. Då måste också gröna näringars roll i klimatomställningen prioriteras. De inom jord- och skogsbruk som satsar på att sluta sina kretslopp genom att använda rester av skogsråvara eller matproduktion till biobränsle, biogas och uppvärmning m.m. – eller som använder vind- och solkraft – måste premieras. Därför bör den maximala nedsättningen av skatten på jord- och skogsbrukets diesel snarast omvandlas till ett likvärdigt eller mer gynnsamt klimatneutralt jordbruksavdrag på skatten för Sveriges bönder.

11. Övrigt om skatt på drivmedel, punkt 7 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 157 och

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkandena 3 och 22 samt
avslår motionerna

2025/26:812 av Stina Larsson (C),

2025/26:2466 av John E Weinerhall (M) yrkande 2,

2025/26:3212 av Sten Bergheden och Marlène Lund Kopparklint (båda M),

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 64, 68, 69 och 76,

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C) yrkandena 8 och 37,

2025/26:3627 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 97 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 37.

Ställningstagande

Livsmedelsproduktionen i Sverige måste öka för att möta den klimatförändring som kommer att drabba livsmedelsproduktionen i länder som Sverige i dag importerar ifrån. De små och medelstora jordbruken har en avgörande betydelse för livsmedelsförsörjningen, för öppna landskap och för att hålla hela landet levande. Jordbruket i Sverige har dock ofta små ekonomiska marginaler och dess ekonomiska förutsättningar behöver förbättras, men det behöver ske på ett sätt som samtidigt bidrar till klimatanpassning och minskad klimatpåverkan från svenskt lantbruk. Jordbrukets fossila subventioner bör därför ersättas med ett grönt avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket.

12. Fordonsskatt, punkt 8 (C)

av Daniel Bäckström (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 motion

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 70 och avslår motionerna
2025/26:47 av Josef Fransson (SD),
2025/26:133 av Josef Fransson (SD),
2025/26:154 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,
2025/26:194 av Rashid Farivar m.fl. (SD),
2025/26:1859 av Hanna Westerén (S),
2025/26:2191 av Ann-Sofie Lifvnhage (M),
2025/26:2921 av Lars Beckman (M) och
2025/26:3355 av Ann-Sofie Lifvnhage (M).

Ställningstagande

En ökad användning biodrivmedel som framställs på ett hållbart sätt är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen från transportsektorn i Sverige och EU, sett till bilens normala livslängd. Förutom en ökad användning av biodrivmedel i de lastbilar som redan rullar på våra vägar bör också styrmedel som ökar incitamenten vid inköp av nya lastbilar införas. Fordonsskatten för tunga fordon bör därför förändras så att den i likhet med fordonsskatten på personbilar differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet. Regeringen bör därför överväga att tillsätta en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göras gällande också för tunga fordon.

13. Geografiskt anpassad vägskatt för personbilar, punkt 9 (V, MP)

av Ilona Szatmári Waldau (V) och Annika Hirvonen (MP).

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

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14 och

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13.

Ställningstagande

Det är viktigt att styrmedel utformas på ett sätt som gör att de inte förstärker, utan minskar, klyftor mellan stad och landsbygd och att man sätter in kompensatoriska åtgärder för att undvika negativa fördelningseffekter. För att möta en ökad elektrifiering av vägtrafiken med stärkt regional rättvisa är det angeläget att arbetet med en reform av vägtrafikbeskattningen redan nu inleds.

Regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar, med en högre vägskatt i storstäder som har god tillgång till kollektivtrafik och en låg alternativt slopad vägskatt på landsbygden där alternativ till bil saknas. En differentierad vägbeskattning av den här typen har förutsättningar att styra mot mer hållbara transportslag samtidigt som det också skulle bidra till stärkt regional rättvisa.

14. Övrigt om vägskatt, punkt 10 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

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 motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 40 och

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14 och
avslår motionerna

2025/26:1253 av Denis Begic (S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 141.

Ställningstagande

Den tunga lastbilstrafiken betalar i dag inte för den påverkan den har genom sina externa kostnader för samhället i form av exempelvis miljö- och klimatpåverkan och slitage på vägarna. Jag och mitt parti har under lång tid förespråkat en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilar som ska vara möjlig att differentiera. I samarbete med Vänsterpartiet tog den tidigare regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik (Fi2018/01103/S2) som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. Förslaget syftar till att lastbilstrafiken i högre grad ska betala för sina externa kostnader och i större utsträckning bidra till att finansiera infrastruktur och jämna ut konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk lastbilstrafik som kör i Sverige.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en avståndsbaserad skatt för godstransporter på väg.

15. Övrigt om vägskatt, punkt 10 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 16 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 141 och

avslår motionerna

2025/26:1253 av Denis Begic (S) yrkandena 1 och 2,

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 40 och

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14.

Ställningstagande

Överflyttningen av gods från lastbilar till järnväg och sjöfart måste intensifieras, och möjligheten till smidig överflyttning, s.k. intermodalitet, behöver utvecklas. Internaliseringsgraden mellan olika trafikslag behöver öka och sträva mot att bli idealt lika, vilket innebär att transportköparen eller resenären fullt ut betalar ett pris som inkluderar ersättning för de externa effekter som transporten orsakar för resten av samhället. Exempel på externa effekter är avgasutsläpp, slitage, partiklar, trafikolyckor, buller och trängsel som påverkar andra negativt både i och utanför trafiksystemet. I betänkandet ”Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system” (SOU 2022:13) föreslås en avståndsbaserad skatt på lastbilar. Utredningens förslag bör beaktas inför ett beslut om en avståndsbaserad skatt på lastbilar, vilket innebär att Sverige lämnar Eurovinjettsamarbetet. Det är hög tid att Sverige moderniserar sin lagstiftning på detta område, särskilt i ljuset av att majoriteten av de övriga EU-länderna redan har infört olika variationer på kilometerskatt.

16. Beslutanderätt för införande och utformning av trängselskatter, punkt 11 (V, MP)

av Ilona Szatmári Waldau (V) och Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 12.

Ställningstagande

Trafikverkets bedömning är att potentialen för ett transporteffektivare samhälle är störst i storstäder och större städer. Större städers miljö- och klimatpåverkan från transporter kan t.ex. åtgärdas med hjälp av trängselavgifter och stora satsningar på en förbättrad kollektiv- och cykeltrafik. En kommun kan i dag inte själv bestämma om att införa trängselavgift. Kommuner och regioner bör själva få avgöra om de vill införa trängselavgifter samt hur intäkterna ska användas. De av riksdagen och staten redan fattade besluten och ingångna avtalen gällande redan införda trängselskatter i Stockholm och Göteborg ska inte beröras av ny lagstiftning. Regeringen bör därmed återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

17. Halverad trängselskatt för miljöbilar, punkt 12 (C, MP)

av Annika Hirvonen (MP) och Daniel Bäckström (C).

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 motion
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99.

Ställningstagande

Trängselskatten behöver reformeras för att gynna miljöbilar. Vi föreslår att trängselskatten reformeras så att halva avgiften avser trängsel och den andra halvan avser utsläpp och miljöpåverkan. Det leder till att elbilar, biogasbilar och vätgasbilar endast betalar en avgift för trängsel, dvs. en halv avgift. Regeringen bör därmed utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar.

18. Övrigt om trängselskatt, punkt 13 (C)

av Daniel Bäckström (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58 och
avslår motionerna

2025/26:380 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:2065 av Kerstin Lundgren och Anna Lasses (båda C),

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9 samt

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 103 och 110.

Ställningstagande

Människors resande och transporter av varor har varit centralt för att bygga dagens samhälle. Samtidigt står transportsektorn för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Transportsektorn behöver ställa om och utsläppen minska utan att priset vid pump chockhöjs. I dag betalar de som kör en utsläppsfri elbil en lika stor avgift som personer som kör fossildrivna bilar, och det behöver ändras. En översyn av trängselskatten behöver därför genomföras i syfte att ta fram förslag på hur trängselskatten för miljöbilar kan sänkas.

19. Övrigt om trängselskatt, punkt 13 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motionerna

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 8 och 9 samt

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 103 och 110 samt

avslår motionerna

2025/26:380 av Michael Rubbestad (SD),

2025/26:2065 av Kerstin Lundgren och Anna Lasses (båda C) och

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 58.

Ställningstagande

Sverige ska ha ett transportsystem som tillgodoser behovet av transporter för personer och näringsliv och som samtidigt klarar klimatmålet och övriga miljömål, trafiksäkerhet och hälsa. Sveriges kommuner behöver få bättre förutsättningar för denna omställning genom att de ges större rådighet kring åtgärder som leder till ett transportsnålt samhälle och att fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik samt delad mobilitet (MAAS). Ett exempel på där kommuner behöver större rådighet är trängselskatten. Trängselskattesystemet behöver decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningens betänkande (SOU 2013:3), i väntan på att en större utredning om en regionalisering eller kommunalisering av trängselskatten har genomförts, där trängselskatten som styrmedel i viss utsträckning kan regleras lokalt utifrån intervall beslutade av riksdagen. Eventuella nya intäkter och befintliga intäkter till följd av att avtal om statlig medfinansiering har löpt ut kan förstärka länsplanen i den region där trängselskatt förekommer.

Jag och mitt parti vill även 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.

20. Flygets beskattning, punkt 14 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 74 och

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16 och
avslår motionerna

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 145 och 148.

Ställningstagande

Resandet med flyg behöver minska kraftigt för att vi ska klara av våra klimatmål. Jag och mitt parti vill se en progressiv flygbeskattning som innebär att resenärerna betalar mer skatt ju mer de flyger. Vid den första flygresan ska skatten vara tämligen låg för att sedan successivt höjas i takt med att flygresorna ökar i antal. Den progressiva flygskatten behöver tillgodose högt ställda krav på personlig integritet samt vara utformad på ett sätt som innebär

att den effektivt tjänar sitt syfte att minska flygandet. Regeringen bör låta utreda en lämplig utformning av progressiv flygbeskattnings.

21. Flygets beskattning, punkt 14 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 145 och 148 samt avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 74 och

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 16.

Ställningstagande

Utsläppen från det samlade svenska flygandet, nationellt och internationellt, motsvarar utsläppen från all svensk biltrafik. Flyget betalar i dag inte för sina utsläpp, utan avnjuter skatteundantag som motsvarar miljardbelopp varje år, även när man räknar med den flygskatt som har gällt och flygplatsavgifter. Utan flygskatten finns det ingen lagstiftning som tar hänsyn till höghöjds-effektens skada på klimatet, då EU:s utsläppshandelssystem inte inkluderar den effekten. Detsamma gäller för utomeuropeiska flygresor, som dessutom är de mest utsläppstunga flygningarna per resa. Flygskattens roll är därför helt central. Den av regeringen avvecklade flygskatten bör därmed återinföras och dubblas, och en särskild skatt bör läggas på privatjet om 20 000 kronor per flygning.

22. Kemikalieskattens påverkan på återanvändning och cirkulära lösningar, punkt 15 (V, MP)

av Ilona Szatmári Waldau (V) och Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3548 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkande 153.

Ställningstagande

En resurseffektiv cirkulär ekonomi är motsatsen till dagens slit-och-släng-ekonomi och vår enda chans att säkra en långsiktigt hållbar utveckling inom planetens gränser. I en resurseffektiv cirkulär ekonomi tillverkas saker för att hålla så länge som möjligt och är designade för att kunna repareras, återbrukas och i slutändan återvinnas. Målet är en minskad material- och energianvändning. I en sådan ekonomi är det självklart att dela, hyra och återbruka.

Vi föreslår en utvärdering och en revidering av kemikalieskatten på elektronik i syfte att skatten inte ska motverka återanvändning och cirkulära lösningar.

23. Övrigt om skatt på kemikalier m.m., punkt 16 (S, V)

av Marie Olsson (S), Kalle Olsson (S), Ida Ekeröth Clausson (S), Mathias Tegnér (S), Ilona Szatmári Waldau (V) och Blåvitt Elofsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 32 och avslår motionerna

2025/26:48 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2025/26:2146 av Sten Bergheden (M),

2025/26:2823 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 13,

2025/26:2829 av Larry Söder och Camilla Brodin (båda KD),

2025/26:2939 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2988 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:3198 av Mathias Bengtsson (KD) och

2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 13.

Ställningstagande

Sedan 2017 finns det i Sverige en s.k. kemikalieskatt, som är en skatt på kemikalier i viss elektronik. Syftet med skatten är att minska förekomsten av farliga ämnen i människors hemmiljö genom att beskatta vitvaror och elektronik som innehåller vissa flamskyddsmedel. Skatten betalas av de som i sin yrkesroll importerar, tar emot, för in eller tillverkar skattepliktiga elektronikvaror. I en utvärdering av Skatteverket och Kemikalieinspektionen framkommer det att skatten inte fått avsedda positiva miljöeffekter och att den inte heller varit kostnadseffektiv. Utformningen av elektroniskatten bör därför ses över för att säkerställa att skatten leder till önskvärda effekter.

24. Övrigt om skatt på kemikalier m.m., punkt 16 (C)

av Daniel Bäckström (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2823 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 13 och

avslår motionerna

2025/26:48 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2025/26:2146 av Sten Bergheden (M),

2025/26:2829 av Larry Söder och Camilla Brodin (båda KD),

2025/26:2939 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:2988 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2025/26:3198 av Mathias Bengtsson (KD),

2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 32 och

2025/26:3561 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 13.

Ställningstagande

De nuvarande miljöskatterna behöver ses över 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 och där vissa skatter som bl.a. kring kemikalier kan behöva justeras för att uppnå bästa miljönytta. För att trygga konsumenten från skadliga ämnen i byggprodukter som används till golv, väggar och innertak bör det utredas om de bör omfattas av kemikalieskatt.

25. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 17 (V, MP)

av Ilona Szatmári Waldau (V) och Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 17 och
2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 49 och
avslår motionerna
2025/26:1842 av Monica Haider (S) och
2025/26:1997 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Det är mycket angeläget att Sverige får en bättre beskattning av bekämpningsmedel då dagens beskattning har liten miljöeffekt. Danmark, Norge och Frankrike har en betydligt starkare lagstiftning där skatten ökar med medlets giftighet, vilket lett till att lantbrukare byter till mindre giftiga medel. Vi ser ett stort behov av att införa en differentierad beskattning av växtskyddsmedel i Sverige, som i likhet med den som finns i Danmark ökar med medlets giftighet. Intäkterna från skatten bör återföras till lantbruket för att utveckla hållbara växtskyddsmetoder. Regeringen bör därför återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt som är differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker.

26. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 18 (C)

av Daniel Bäckström (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:833 av Niels Paarup-Petersen (C) och
avslår motionerna
2025/26:2425 av Oliver Rosengren (M) och
2025/26:3326 av Camilla Brunsberg och Marlène Lund Kopparklint (båda M).

Ställningstagande

Riksdagen har infört en differentierad alkoholskatt på öl för småskaliga producenter, som innebär att bryggerier som producerar upp till 10 miljoner liter öl per år får reducerad skatt med upp till 50 procent. Det finns starka skäl att ge ciderproducenter motsvarande förutsättningar. Genom att ge småskaliga ciderproducenter en skatterabatt skulle man stärka svensk fruktodling och bidra till en hållbar landsbygdsutveckling, skapa likvärdiga konkurrensvillkor mellan små producenter och stora internationella aktörer och främja innovation och entreprenörskap inom hantverksdrycker. Det finns dessutom

ett EU-rättsligt stöd för en sådan reform. Regeringen bör därför ges i uppdrag att ta fram ett förslag som inför en differentierad alkoholskatt för småskaliga producenter av cider och andra jästa fruktdrycker, med en reduceringsmodell som i största möjliga mån harmoniserar med den som gäller för små bryggerier.

27. Skatt på spel, punkt 19 (C)

av Daniel Bäckström (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:2835 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 17 och
avslår motionerna

2025/26:527 av Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S) och
2025/26:3268 av Alexandra Anstrell (M).

Ställningstagande

Hästsporten är en bredd uppskattad sport och en näring som skapar jobb i hela landet, inte minst på landsbygden. Spelskatten är sedan omregleringen 2019 på en enhetlig nivå och tas ut på det s.k. spelnettot, spelaktörernas behållning efter utbetalda vinster. Det är viktigt att spelskatten kan bidra till att motverka problemspelande till förmån för ett spelande som är både sunt och nöjesfyllt. Regeringen höjde spelskatten från 18 till 22 procent 2024. I konsekvensanalysen i föreliggande proposition konstaterar regeringen krasst att höjningen kommer att leda till minskade intäkter för den svenska hästsporten utan att ge förslag på kompensatoriska åtgärder. Därför bör den effektiva skattesatsen för olika typer av spel differentieras med fokus på att hämma riskspelande till förmån för sunt och nöjesfyllt spelande.

28. Övriga punktskatter, punkt 20 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:189 av Annika Hirvonen m.fl. (MP),
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 213,
2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 12 och
2025/26:3548 av Daniel Helldén m.fl. (MP) yrkandena 81, 82, 95, 106 och
149 samt
avslår motionerna
2025/26:2683 av Magnus Manhammar och Mats Wiking (båda S),
2025/26:2699 av Per-Arne Håkansson (S),
2025/26:3182 av Stina Larsson (C) yrkande 1 och
2025/26:3613 av Lina Nordquist och Helene Odenjung (båda L) yrkande 1.

Ställningstagande

Svenska bönder är i dag ledande inom EU vad gäller djurvelfärd, men de måste trots det konkurrera med billigare kött från djur som fötts upp på ett ohållbart sätt med rutinmässig användning av antibiotika. Det som krävs är ett förbättrat regelverk inom EU och globalt, men också ett ekonomiskt system som gynnar de djuruppfödare som satsar på förbättrade förhållanden för djuren och som stärker deras hälsa och därmed minimerar antibiotikaanvändningen. Regeringen bör snarast påbörja arbetet med att ta fram ett förslag på en differentierad skatt på kött där antibiotika används rutinmässigt under uppfödningen, i syfte att främja minimal antibiotikaanvändning i djuruppfödningen inom EU och globalt.

För att ställa om till en mer hållbar och klimatsmart textilindustri behövs en tydlig styrning bort från fast fashion-industrin, där kläder och nytt mode med kort hållbarhet och sämre kvaliteter lanseras månadsvis. Då behövs en tydlig definition av fast fashion och vad det är man vill undvika. I Frankrike finns ett långt gånget lagförslag att inspireras av. Sverige bör ta fram en definition av och utreda en skatt på fast fashion samt driva på för detsamma på EU-nivå.

Skatt på mineralgödsel har både införts, slopats och debatterats under många år. En studie från Lunds universitet från 2015 visar att en låg kväveskatt kan vara en kostnadseffektiv metod för att minska kväveutsläpp från jordbruket. En skatt på mineralgödsel skulle därmed kunna både minska läckage av näringsämnen från jordbruket och göra biogödsel mer konkurrenskraftigt. En skatt på mineralgödsel bör därför utredas.

I dag hämmas utvinning av metall från deponier både på grund av avfalls-lagstiftningens regler för deponi och på grund av deponiskatten som ökar kostnaden om man vill ta ut material från en deponi som tidigare setts som oanvändbart avfall. Det behöver göras en översyn av både avfalls-lagstiftningen runt deponier och deponiskatten för att på ett bättre sätt styra mot cirkularitet och för att en deponi ska kunna användas som ett resurslager.

Slutligen bör en miljöskatt på engångsartiklar i form av muggar och livsmedelsbehållare införas enligt förslaget i SOU 2020:48, i syfte att begränsa mängden engångsartiklar.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:47 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda att ta bort den extra koldioxidskatten på nysålda bilar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:48 av Nima Gholam Ali Pour (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga ett avskaffande av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:133 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör befria familjer med tre barn eller fler från fordonsskatt på familjebilen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:154 av Eric Palmqvist (SD):

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

2025/26:189 av Annika Hirvonen m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast påbörja arbetet med att ta fram ett förslag på antibiotikaskatt för att främja minimal antibiotikaanvändning i djuruppfödningen inom EU och globalt och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:194 av Rashid Farivar m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda avskaffande av malus i fordonsskatten och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:380 av Michael Rubbestad (SD):

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

2025/26:527 av Caroline Helmersson Olsson och Hans Ekström (båda S):

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

2025/26:812 av Stina Larsson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt skatt på biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:833 av Niels Paarup-Petersen (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en differentierad alkoholskatt för småskaliga producenter av cider och andra jästa fruktdrycker och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1141 av Martina Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att gränsen för när elen från solceller är för eget bruk och när man räknas som producent bör ses över för en ökad flexibilitet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1253 av Denis Begic (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att utreda ett avståndsbaserat avgiftssystem för tunga lastbilar på svenska vägar, liknande det tyska LKW-Maut-systemet, som omfattar både svenska och utländska fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på hur ett avgiftssystem kan utformas så att det skapar rättvisare konkurrens mellan svenska och utländska transportörer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1842 av Monica Haider (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förtydliga skattelagstiftningen för punktskatt på desinfektionsmedel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1859 av Hanna Westerén (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av insatser för personer med särskilda medicinska behov i omställningen av fordonsflottan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1872 av Tomas Kronståhl m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över villkoren för kooperativa driftsformer när det gäller förnybar energiproduktion och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1997 av Sten Bergheden (M):

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

2025/26:2065 av Kerstin Lundgren och Anna Lasses (båda C):

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

2025/26:2146 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.

2025/26:2191 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

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

2025/26:2425 av Oliver Rosengren (M):

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

2025/26:2466 av John E Weinerhall (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten för sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2683 av Magnus Manhammar och Mats Wiking (båda S):

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

2025/26:2699 av Per-Arne Håkansson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för producentavgifter för sockersötade drycker och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen 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.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om 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:s regelverk och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag om en avståndsbaserad vägslitageskatt för tung lastbilstrafik och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda lämplig utformning av progressiv flygbeskattning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2783 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en avståndsbaserad skatt för godstransporter på väg och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör presentera en handlingsplan för hur övriga

klimatskadliga subventioner kan avvecklas i närtid och tillkännager detta för regeringen.

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

2025/26:2784 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

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

2025/26:2789 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en snabb utfasning av skattenedsättningar för fossil diesel samt införa kompensation till jordbrukare i syfte att undvika negativ påverkan på lönsamheten i jordbruket och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2823 av Stina Larsson m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av skatter för att de i högre grad ska styra mot hållbar konsumtion och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2829 av Larry Söder och Camilla Brodin (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att effektutvärdera kemikalieskatten med fokus på dess samhällsekonomiska, arbetsmarknadsmässiga och cirkulära effekter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2833 av Helena Lindahl m.fl. (C):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att inrätta ett jordbruksavdrag och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2835 av Anders Ådahl m.fl. (C):

17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en differentierad spelskatt och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2909 av Joanna Lewerentz m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utreda att slopa skatten för egenanvänd el och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2921 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att arbeta för att straffskatten på fordon som används av personer med funktionsnedsättning tas bort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:2939 av Marlène Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en utredning i syfte att avskaffa kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2988 av Marlène Lund Kopparklint (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att stärka konsumentskyddet mot ineffektiva miljöskatter som drabbar låginkomsttagare särskilt hårt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3182 av Stina Larsson (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra plastpåseskatten i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3198 av Mathias Bengtsson (KD):

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

2025/26:3212 av Sten Bergheden och Marlène Lund Kopparklint (båda M):

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

2025/26:3268 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ordning bör övervägas där spelskatten på kommersiell vadhållning bibehålls på 18 procent

och spelskatten på kommersiellt onlinespel höjs till 26 procent och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3273 av Linus Lakso m.fl. (MP):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa all skatt på egenproducerad el (även över gränsen på 500 kilowatt) och tillkännager detta för regeringen.
38. 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.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa elskatten för kraftvärme- och värmeproduktion och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av energiskatten i syfte att bl.a. underlätta för fler energigemenskaper och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra och dubbla den avvecklade flygskatten samt lägga en särskild skatt på privatjet om 20 000 kronor per flygning och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trängselskattesystemet ska decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningen (SOU 2013:3) och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en avståndsbaserad vägskatt för tunga fordon och därmed lämna Eurovinjettsamarbetet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3281 av Linus Lakso m.fl. (MP):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regionalisera befintliga trängselskatter och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öppna upp möjligheten för regioner och kommuner att införa trängselskatter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3313 av Rebecka Le Moine (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en differentierad koldioxidskatt på biogena produkter ska utredas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning som tittar på hur biobränslen kan beskattas utifrån klimatnytta också bör få i uppdrag att beakta vikten av funktionella ekosystem och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3326 av Camilla Brunsberg och Marléne Lund Kopparklint (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa differentierad alkoholskatt för cider och andra jästa drycker, på samma sätt som för öl från oberoende småbryggerier, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3355 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

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

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

53. 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.
62. 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.
103. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådighet över trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.
110. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja och utveckla trängselskatterna i samverkan mellan stat och kommun för att stärka kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
141. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa avståndsbaserad beskattning av tunga godsfordon och tillkännager detta för regeringen.
145. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en extra skatt på privatjetplan och tillkännager detta för regeringen.
148. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra och dubbla flygskatten och låta denna finansiera järnvägssatsningar och tillkännager detta för regeringen.

157. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta jordbrukets fossila subventioner med ett grönt avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
213. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en antibiotikaskatt på kött och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3428 av Emma Nohrén m.fl. (MP):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett generellt jordbruksavdrag för att förbättra lantbrukarnas ekonomiska villkor och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en differentierad skatt på kött där antibiotika använts i produktionen, i syfte att gynna svensk djurhållning med låg antibiotikaanvändning, och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta fossila subventioner med ett grönt avdrag som sänker skatten på arbete och företagande inom jordbruket, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa skatten på all egenproducerad el, även över 500 kW-gränsen, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3548 av Daniel Helldén m.fl. (MP):

81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att EU tar fram en definition på s.k. fast fashion och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda och införa en skatt på s.k. fast fashion och tillkännager detta för regeringen.
95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en skatt på mineralgödsel och tillkännager detta för regeringen.
106. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en miljöskatt på engångsartiklar i form av muggar och livsmedelsbehållare enligt förslaget i SOU 2020:48 och tillkännager detta för regeringen.
149. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över deponiskatten tillsammans med avfallslagstiftningen för att undersöka hur deponerade material i stället skulle kunna användas som resurslager och tillkännager detta för regeringen.
153. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera och föreslå en revidering av kemikalieskatten på elektronik i syfte att skatten inte ska motverka återanvändning och cirkulära lösningar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3553 av Niklas Karlsson m.fl. (S):

32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utformningen av elektroniskskatten och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3561 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.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa kemikalieskatten för importerade it-produkter och andra varor och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C):

58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en översyn av trängselskatten i syfte att ta fram förslag på hur trängselskatten för miljöbilar kan sänkas, eller helst halveras, och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ta bort koldioxidskatten för biobränslen inom reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bedriva påverkan i EU för att säkerställa att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra statsstödsreglerna så att det är möjligt att sänka skatten på biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att tillsätta en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar, som går på el, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska få permanent skattebefrielse och tillkännager detta för regeringen.
109. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att sänka elskatten vid produktion av fjärrvärme och tillkännager detta för regeringen.

111. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta bort skatten på biooljor för uppvärmningsändamål och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3596 av Elisabeth Thand Ringqvist m.fl. (C):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa en tanka svenskt-politik som syftar till att konsumenter kan köpa konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror, där punktskatten på alla biodrivmedel, hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas, ska sänkas till ett minimum och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra förslagen i SOU 2021:67 som syftar till att skapa ett likvärdigt eller mer gynnsamt klimatneutralt jordbruksavdrag omvandlat från dagens dieselskattenedsättning för jordbruk och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3613 av Lina Nordquist och Helene Odenjung (båda L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en producentavgift för dryck med mycket högt sockerinnehåll och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3627 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD):

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):

97. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att EU fortsätter att skattemässigt gynna biodrivmedel framför fossila drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):

86. 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.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S):

37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör verka för att EU fortsätter att skattemässigt gynna biodrivmedel och biogas framför fossila alternativ, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3733 av Åsa Westlund m.fl. (S):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skattebefrielsen för biogas bör förlängas för att skapa långsiktiga planeringsförutsättningar och tillkännager detta för regeringen.