

Skatteutskottets betänkande 2024/25:SkU15

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, kemikalier, alkohol, tobak och bekämpningsmedel. I betänkandet finns 26 reservationer (S, SD, V, C, MP).

Behandlade förslag

Cirka 80 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25.
2 yrkanden i följdmotioner som väckts med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	7
Ärendet och dess beredning.....	7
Utskottets överväganden.....	8
Energiskatt m.m.....	8
Skatt på drivmedel.....	16
Fordonsskatt m.m.	24
Vägs katt m.m.	27
Trängselskatt	32
Flygets beskattning.....	36
Skatt på kemikalier.....	39
Skatt på bekämpningsmedel.....	42
Skatt på alkohol och tobak m.m.	44
Övriga punktskatter	48
Reservationer	55
1. Energiskatt m.m., punkt 1 (SD).....	55
2. Energiskatt m.m., punkt 1 (C)	56
3. Energiskatt m.m., punkt 1 (MP)	57
4. Skatt på drivmedel, punkt 2 (S, V)	58
5. Skatt på drivmedel, punkt 2 (C).....	59
6. Skatt på drivmedel, punkt 2 (MP).....	60
7. Fordonsskatt m.m., punkt 3 (SD).....	61
8. Fordonsskatt m.m., punkt 3 (C).....	62
9. Vägs katt m.m., punkt 4 (SD).....	62
10. Vägs katt m.m., punkt 4 (V)	63
11. Vägs katt m.m., punkt 4 (MP)	64
12. Trängselskatt, punkt 5 (SD).....	65
13. Trängselskatt, punkt 5 (V, MP)	66
14. Trängselskatt, punkt 5 (C)	67
15. Flygets beskattning, punkt 6 (V)	67
16. Flygets beskattning, punkt 6 (MP).....	68
17. Skatt på kemikalier, punkt 7 (S)	69
18. Skatt på kemikalier, punkt 7 (SD)	70
19. Skatt på kemikalier, punkt 7 (C).....	71
20. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 8 (SD).....	72
21. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 8 (V, MP).....	72
22. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 9 (C)	73
23. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 9 (MP)	74
24. Övriga punktskatter, punkt 10 (S)	75
25. Övriga punktskatter, punkt 10 (C)	75
26. Övriga punktskatter, punkt 10 (MP).....	76
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	78
Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28	78
Motioner från allmänna motionstiden 2024/25	78

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Energiskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:531 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5,

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 46 och 55,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18, 37 och 42,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 30,

2024/25:3108 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 7 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 60 och 92.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Skatt på drivmedel

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:28 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD),

2024/25:2005 av John E Weinerhall (M) yrkande 2,

2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 13,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 139,

2024/25:2855 av Sten Bergheden (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 2.1 och 22,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 11,

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 28,

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 81 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 55, 58 och 66.

Reservation 4 (S, V)

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (MP)

3. Fordonsskatt m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:259 av Josef Fransson (SD),

2024/25:679 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2,

2024/25:2716 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59.

Reservation 7 (SD)

*Reservation 8 (C)***4. Vägs katt m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 1,

2024/25:1165 av Gudrun Brunegård (KD),

2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkandena 10 och 11
samt

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 131.

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (V)

Reservation 11 (MP)

5. Trängsels katt

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1028 av Kerstin Lundgren (C),

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4,

2024/25:1773 av Linus Lakso m.fl. (MP),

2024/25:1859 av Kristina Axén Olin (M),

2024/25:2597 av Ida Drougge (M),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 95 och 102,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 50,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (V, MP)

Reservation 14 (C)

6. Flygets beskattning

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7,

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13 och

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 136.

Reservation 15 (V)

Reservation 16 (MP)

7. Skatt på kemikalier

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:14 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2024/25:1112 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2024/25:1123 av Lars Püss (M),
2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C)
yrkande 13,
2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 5,
2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5,
2024/25:1472 av Larry Söder (KD),
2024/25:2519 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 11,
2024/25:2654 av Sten Bergheden (M) och
2024/25:3190 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 24.

Reservation 17 (S)

Reservation 18 (SD)

Reservation 19 (C)

8. Skatt på bekämpningsmedel

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:789 av Monica Haider (S),
2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 och
2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14.

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (V, MP)

9. Skatt på alkohol och tobak m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1547 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD),
2024/25:2496 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C),
2024/25:2885 av Sten Bergheden (M) och
2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 105.

Reservation 22 (C)

Reservation 23 (MP)

10. Övriga punktskatter

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:1557 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),
2024/25:1744 av Elin Söderberg m.fl. (MP),
2024/25:1779 av Carl Nordblom (M),
2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 18,
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 191,
2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 77 och 87,
2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 4 och
2024/25:3109 av Anna-Caren Sätherberg m.fl. (S) yrkande 43.

Reservation 24 (S)

Reservation 25 (C)

Reservation 26 (MP)

Stockholm den 8 april 2025

På skatteutskottets vägnar

Niklas Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Karlsson (S), Eric Westroth (SD), Bo Broman (SD), Kalle Olsson (S), Fredrik Ahlstedt (M), Mathias Tegnér (S), Ilona Szatmári Waldau (V), Cecilia Engström (KD), Anders Ådahl (C), Jimmy Ståhl (SD), Annika Hirvonen (MP), Anders Ekegren (L), Erik Hellsborn (SD), Blåvitt Elofsson (S), Crister Carlsson (M), Ida Drougge (M) och Marcus Andersson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Vid behandlingen av statsbudgeten för 2025 under hösten 2024 ställde sig riksdagen bakom skattepolitikens inriktning och de förslag till ändringar på skatteområdet som lades fram i budgetpropositionen. Samtidigt avslög riksdagen de motioner som väckts under den allmänna motionstiden 2024/25 och som innehöll förslag om skatteändringar som borde prövas tillsammans med beslutet om fastställande av regeringens förslag till inkomstberäkning (prop. 2024/25:1, yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

I detta betänkande behandlar utskottet de kvarvarande yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2024/25 som tar upp frågor med anknytning till punktskatter. Motionerna innehåller förslag som gäller bl.a. skatterna på el, bränsle, fordon, kemikalier, alkohol och tobak. I många fall har utskottet behandlat motsvarande förslag under tidigare riksmöten, senast i betänkande 2023/24:SkU13 om punktskatt och tull.

I det här betänkandet behandlar utskottet även två yrkanden i följdmotioner som väckts med anledning av proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

Samtliga motionsyrkanden som behandlas i betänkandet är förslag om tillkännagivanden till regeringen. Motionsyrkandena återges i förteckningen över behandlade förslag, i bilagan.

Utskottets överväganden

Energiskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

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

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3108 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 7 föreslås att skattebefrielsen för biogas återinförs.

I kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 60 föreslås att möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik, exempelvis båtar och bussar som går på el, ses över. I yrkande 92 föreslår motionärerna att möjligheten att ta bort skatten på bioolja för uppvärmningsändamål ses över.

I kommittémotion 2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1 anförs att regeringen bör göra en översyn som syftar till att skapa rättvisa skattevillkor på energimarknaden.

I kommittémotion 2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 18 föreslås att all skatt på egenproducerad el slopas, även när produktionen överstiger gränsen på 500 kilowatt. Samma förslag finns även i kommittémotionerna 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 46 och 2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 30.

I kommittémotion 2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 37 föreslås att det ska utredas hur en dynamisk elskatt skulle kunna utformas för att ge ökade incitament för flexibilitet. Samma förslag finns även i kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 55.

I kommittémotion 2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 42 anförs att elskatten för kraftvärme- och värmeproduktion bör slopas.

I motion 2024/25:531 av Cecilia Engström (KD) anförs att regeringen bör utreda en sänkning av energiskatten.

I motion 2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 föreslås att gränsen för elproduktion för eget bruk avskaffas.

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 i direktivet föreskrivna minimiskattenivåer. Samtidigt innehåller direktivet krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer samt möjligheter för medlemsstaterna att ge skattenedsättning och fullständig eller partiell skattebefrielse i andra situationer. Sverige har i varierande utsträckning utnyttjat dessa möjligheter. Som exempel kan nämnas att vi har infört lägre skattenivåer för bränsleförbrukning och elförbrukning i vissa sektorer av näringslivet.

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

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

Gränsjusteringsmekanism för koldioxid

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

Syftet med CBAM-förordningen är att minska risken för koldioxidläckage. Koldioxidläckage uppstår om företag på grund av ökade kostnader till följd av beslut och regleringar inom det klimatpolitiska området flyttar produktion till andra länder utanför EU eller om import från sådana länder ersätter likvärdiga

produkter som orsakar mindre utsläpp av växthusgaser. CBAM-förordningen kompletterar EU:s utsläppshandelssystem som är en del av unionens program för att motverka klimatförändringar. Förordningen innebär att de som importerar vissa varor (CBAM-varor) till EU från tredjeländer är skyldiga att fr.o.m. den 1 januari 2026 deklarerat s.k. inbäddade utsläpp av växthusgaser i varorna och köpa certifikat motsvarande de inbäddade utsläppen. Ett sådant CBAM-certifikat motsvarar utsläpp av ett ton koldioxid och priset på certifikaten sätts utifrån ett veckovisat genomsnitt av priserna på utsläppsrätter inom EU:s utsläppshandelssystem. Importörer är redan fr.o.m. med den 1 oktober 2023 skyldiga att till Europeiska kommissionen rapportera inbäddade utsläpp i importerade CBAM-varor, dock utan att behöva köpa och lämna över certifikat motsvarande utsläppen.

CBAM-förordningen är direkt tillämplig i Sverige men för att den skulle kunna tillämpas på ett ändamålsenligt sätt behövs kompletterande nationella bestämmelser. I proposition 2023/24:77 föreslog därför regeringen en ny lag med nationella bestämmelser som behövs för att komplettera CBAM-förordningen och EU-förordningar som antagits med stöd av den förordningen (kallad kompletteringslagen). I lagen behandlas frågor om behörig myndighet, beslut om godkännande respektive återkallelse av status som CBAM-deklarant, ackreditering, tillsyn, sanktionsavgift och överklagande. Lagen föreslogs träda i kraft den 1 juli 2024.

Riksdagen beslutade den 29 maj 2024 i enlighet med regeringens förslag (bet. 2023/24:SkU22, rskr. 2023/24:210).

Kommissionens nya förslag till gränsjusteringsmekanism för koldioxid

EU-kommissionen antog den 26 februari ett nytt paket med förslag för att förenkla EU:s regler, främja konkurrenskraften och frigöra ytterligare investeringskapacitet. Det är ett viktigt steg mot ett mer gynnsamt företagsklimat som ska hjälpa EU-företag att växa, vara innovativa och skapa arbetstillfällen av hög kvalitet. Enligt ett pressmeddelande från kommissionen blir de viktigaste förändringarna av CBAM följande:

- Små importörer undantas från CBAM-skyldigheterna, främst små och medelstora företag och privatpersoner. Det rör sig om importörer som importerar små mängder CBAM-varor, vilket motsvarar mycket små mängder inbäddade utsläpp som förs in i unionen från länder utanför EU. Det fungerar genom att det införs ett nytt årligt CBAM-tröskelvärde på 50 ton per importör. På så vis undantas ungefär 182 000 eller 90 procent av importörerna, de flesta små och medelstora företag, från CBAM-skyldigheterna, samtidigt som över 99 procent av de aktuella utsläppen fångas upp.
- Reglerna förenklas samtidigt för företag som fortsätter att omfattas av CBAM.

- CBAM görs effektivare på lång sikt genom att reglerna stärkas för att förhindra kringgående och missbruk. Förenklingen ska göras innan CBAM i framtiden utvidgas till andra ETS-sektorer, produkter i senare led, följt av ett nytt lagstiftningsförslag om utvidgning av tillämpningsområdet för CBAM i början av 2026

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 koldioxidskattesatserna för fossila bränslen framgår av 2 kap. 1 § LSE. Sedan 1994 ska energiskattesatserna för el samt energi- och koldioxidskattesatserna för fossila bränslen omräknas årligen med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i form av historiska prisförändringar i konsumentprisindex (KPI-omräkning).

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

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

I propositionen anförde regeringen att det 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 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 stimulansseffekt, 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 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 skattebefrielseerna var förenliga med EU:s statsstödsregler.

Efter tribunalens dom inledde kommissionen en fördjupad granskning för att göra en ny bedömning av om skattebefrielseerna 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. Regeringen anförde i ett pressmeddelande om detta beslut att den och Skatteverket skulle analysera villkoren i beslutet så snart det blivit tillgängligt. Därefter skulle Skatteverket informera om hur retroaktiva och framtida skattebefrielser betalas ut till svenska företag.

Enligt Skatteverkets uppdaterade rättsliga vägledning innebär EU-kommisionens nya godkännandebeslut att ogiltigförklarandet av det tidigare godkännandebeslutet inte längre utgör något hinder mot att tillämpa bestämmelserna i 6 a kap. 2 c § LSE. Beslutet innebär även att Skatteverket inte ska återkräva tidigare medgivna skattebefrielser.

Skatt på el

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

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

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

Skatt på solet

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

- har framställts i en anläggning med en sammanlagd installerad generator-effekt av mindre än 100 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 om den installerade generatoreffekten i stället motsvaras av 500 kilowatt installerad toppeffekt (11 kap. 2 § LSE).

Den 1 juli 2017 sänktes skatte 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).

Regeringen lämnade den 13 mars 2025 förslag om förändrade skatte-subventioner för solceller och mikroproduktion av el (prop. 2024/25:109). Regeringen föreslår att subventionsgraden för installation av solceller inom ramen för skattereduktionen för grön teknik ska sänkas från 20 till 15 procent, vilket är den subventionsgrad som gällde före 2023, och att skattereduktionen för mikroproduktion av förnybar el slopas.

Förslaget om sänkt subventionsgrad för installation av solceller föreslås träda i kraft den 1 juli 2025 och förslaget att slopa skattereduktionen för mikroproduktion av förnybar el föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.

Skatt på eldriven kollektivtrafik

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

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

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om energiskatt m.m. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att kommissionen har beslutat att godkänna Sveriges skattebefrielser för biogas och biogasol och att Skatteverket i sin uppdaterade rättsliga vägledning meddelat att skattebefrielser som har medgivits tidigare inte ska återkrävas. Förslaget i motion 2024/25:3108 (S) yrkande 7 får därmed i huvudsak anses tillgodosett och avstyrks.

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, vilket även omfattade koldioxidskatt på skattepliktiga biooljor (prop. 2022/23:1, ytr. 2022/23:SkU1y, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51). Utskottet har ett flertal gånger, senast i betänkande 2023/24:SkU13, avstyrkt motionsförslag om att slopa skatten på biooljor. Utskottet har inte ändrat inställning och finner därmed inte någon anledning för riksdagen att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheten att ta bort skatten på biooljor för uppvärmningsändamål. Motion 2024/25:3169 (C) yrkande 92 avstyrks.

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13, avstyrkt motionsförslag om att se över möjligheten att slopa energiskatten på eldriven kollektivtrafik bl.a. mot bakgrund av att möjligheterna att besluta om nedsatt skatt för elbussar är begränsade inom ramen för energiskattedirektivet. När det gäller fartyg som drivs med el har utskottet konstaterat att regeringen i sin klimathandlingsplan gör bedömningen att ytterligare åtgärder bör vidtas för att stödja introduktionen av eldrivna fartyg och att det bör analyseras hur fartyg som drivs med el samt konvertering av fartyg till eldrift kan främjas på ett effektivt sätt (skr. 2023/24:59). Utskottet finner fortfarande inte skäl att föregripa denna analys. Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att nu ställa sig bakom ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheten att slopa energiskatten på kollektivtrafik som går på el. Motion 2024/25:3169 (C) yrkande 60 avstyrks.

Utskottet konstaterar att regeringen har lämnat förslag om förändrade skattesubventioner för solceller och mikroproduktion av el (prop. 2024/25:109). Enligt förslaget ska subventionsgraden för installation av solceller inom ramen för skattereduktionen för grön teknik sänkas från 20 till

15 procent, vilket är den subventionsgrad som gällde före 2023, och skatte-reduktionen för mikroproduktion av förnybar el slopas. Utskottet ser mot denna bakgrund inte något skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden till regeringen om att skatten på egenproducerad solet för egen användning ska slopas. Motionerna 2024/25:1191 (C) yrkande 5, 2024/25:2613 (MP) yrkande 46, 2024/25:3047 (MP) yrkande 18 och 2024/25:3071 (MP) yrkande 30 avstyrks.

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13, avstyrkt motionsförslag om att rikta tillkännagivanden till regeringen om nya inslag i lagstiftningen om energiskatter och om allmänna principer vid utformningen av energibeskattningen. Utskottet gör ingen annan bedömning nu och finner därför inte skäl för riksdagen att rikta tillkännagivande till regeringen om en översyn för rättvisa skattevillkor på energimarknaden, om dynamisk elskatt. Motionerna 2024/25:1351 (SD), 2024/25:2613 (MP) yrkande 55 och 2024/25:3047 (MP) yrkande 37 avstyrks.

Slutligen är utskottet inte berett att nu föreslå att regeringen ser över en sänkning av energiskatten eller slopar elskatten för kraftvärme- och värme-produktion. Motionerna 2024/25:531 (KD) och 2024/25:3047 (MP) yrkande 42 avstyrks.

Skatt på drivmedel

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 4 (S, V), 5 (C) och 6 (MP).

Motionerna

I partimotion 2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 2.1 anförs att Sverige bör införa en ”tanka svenskt-politik” som syftar till att konsumenterna får konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror, och att skatten på alla biodrivmedel – både hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas – ska sänkas till ett minimum. I yrkande 22 anförs att regeringen bör genomföra förslagen i SOU 2021:67 som syftar till att skapa ett likvärdigt eller mer gynnsamt klimatneutralt jordbruksavdrag omvandlat från dagens dieselskattenedsättning för jordbruk senast 2026.

I kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 55 anförs att regeringen bör överväga att ta bort koldioxidskatten för biobränslen inom reduktionsplikten. I yrkande 58 anförs att regeringen bör bedriva påverkan inom EU så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym. I yrkande 66 föreslås att Sverige ska vara pådrivande för att höginblandade biodrivmedel ska skattebefrias permanent.

I kommittémotion 2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 28 föreslås att Sverige verkar för att EU fortsätter att skattemässigt gynna biodrivmedel framför fossila drivmedel. Samma förslag finns även i kommittémotion 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 81.

I kommittémotion 2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 13 föreslås en översyn av skatter och avgifter som påverkar lönsamheten i svensk livsmedelsproduktion och livsmedelsförädling i syfte att stötta inhemsk livsmedelsförsörjning.

I kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86 föreslås att möjligheterna att stärka jordbrukets långsiktiga lönsamhet med ett jordbruksavdrag som fullt ut ersätter dagens nedsättning av dieselskatt ses över.

I kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 139 föreslås att jordbrukets fossila subventioner ersätts med ett grönt avdrag som sänker skatten på jobb och företagande för jordbruket. Samma förslag återfinns även i kommittémotion 2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 11.

I motion 2024/25:2005 av John E Weinerhall (M) anförs att regeringen bör utreda förutsättningar för sänkta skatter och därmed bättre ekonomiska villkor för jordbruket.

I motion 2024/25:2855 av Sten Bergheden (M) föreslås att regeringen ser över möjligheten att ytterligare sänka bensin- och dieselskatten i Sverige.

I motion 2024/25:28 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD) anförs 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 (se vidare avsnittet Energiskatt m.m).

De svenska skattereglerna om energi- och koldioxidskatt på bränslen finns i lagen om skatt på energi. Energiskatt och koldioxidskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § LSE. Enligt 2 kap. 1 b § LSE ska regeringen årligen före november månads utgång fastställa det kommande kalenderårets omräknade energi- och koldioxid-skattesatser. Hur skattesatserna ska omräknas framgår av lagen om skatt på energi, och de omräknade skattebeloppen fastställs i förordning.

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

bruttonationalprodukten (BNP) genom ett schabloniserat tillägg vid omräkningen.

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

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

Sänkt skatt på bensin och diesel

Regeringen lämnade den 17 oktober 2024 förslag på sänkt skatt på bensin och diesel för 2025 (prop. 2024/25:30). Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (ytr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). I propositionen föreslog regeringen följande ändringar av energi- och koldioxidskatten på bensin och diesel.

Energiskatten på bensin sänks den 1 januari 2025 med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Vidare sänks energiskatten på bensin (utom alkylatbensin) med ytterligare 32 öre per liter den 1 juli 2025. Energiskatten på alkylatbensin sänks den 1 juli 2025 med ytterligare 18 öre per liter. De skattenivåer som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin ska även gälla under 2026.

Energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på s.k. lågbeskattad olja) sänktes den 1 januari 2025 med sammanlagt 170 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Koldioxidskatten på lågbeskattad olja sänktes den 1 januari 2025 med 86 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på diesel (utom lågbeskattad olja) med ytterligare 320 kronor per kubikmeter. Den 1 juli 2025 sänks koldioxidskatten på lågbeskattad olja med ytterligare 320 kronor per kubikmeter. De skattenivåer som gäller efter sänkningarna 2025 för diesel och lågbeskattad olja ska även gälla under 2026.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen under 2025 och 2026 ska framgå direkt av lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Regeringen föreslog också att skatten på bensin och diesel skulle sänkas den 1 januari 2025 för att det enligt regeringens bedömning är en lämplig åtgärd för att bevara den senaste tidens lägre prisnivåer och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensin och diesel. Regeringens förslag om att skatten på bensin och diesel ska sänkas ytterligare den 1 juli 2025 är enligt regeringen en enkel och lämplig kompensationsåtgärd för att parera pris-effekten av den aviserade engångshöjningen av reduktionspliktsnivåerna på bensin och diesel. Slutligen föreslog regeringen att de skattenivåer för bensin och diesel som gäller efter sänkningarna 2025 även ska gälla för 2026 för att motverka höjda bensin- och dieselpriiser 2026.

Ändringarna för 2025 föreslogs träda i kraft den 1 januari 2025 respektive den 1 juli 2025, och ändringarna för 2026 föreslogs träda i kraft den 1 januari 2026.

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

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

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

I budgetpropositionen för 2025 konstaterade regeringen att de skäl som anfördes för att förlänga den tillfälligt utökade nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel under 2024 alltså är aktuella. Regeringen föreslog därför att en utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatten på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet ska gälla för sådan förbrukning under 2025. Nedsättning av koldioxidskatt ska under 2025 medges med 2 465 kronor per kubikmeter för sådan förbrukning under första kvartalet och med 2 553 kronor för sådan förbrukning under resten av året. Nedsättning av energiskatten ska under 2025 medges med 1 470 kronor för sådan förbrukning som sker under första halvåret och med 1 150 kronor för sådan förbrukning som sker under andra halvåret.

Utskottet tillstyrkte förslaget och riksdagen beslutade i enlighet med utskottets tillstyrkande (prop. 2024/25:1, ytr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Vägen mot fossiloberoende jordbruk

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

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 statsstöds godkännande 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.

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

Riksdagen beslutade under 2023 att sänka reduktionsplikten för bensen och diesel till 6 procent fr.o.m. den 1 januari 2024 t.o.m. den 31 december 2026, och att reduktionsnivåerna skulle slopas för åren 2027–2030. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för 2027–2030 (prop. 2023/24:28, bet. 2023/24:MJU5, rskr. 2023/24:62). Regeringen anför i propositionen att även andra åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva bör övervägas.

Lönsamhet i livsmedelsproduktion

I statens budget innefattar utgiftsområde 23 bl.a. områdena jordbruksnäring och livsmedelsförsörjning. Anslag 1:15 i budgetpropositionen rubriceras Konkurrenskraftig livsmedelssektor. I regeringens förslag till statens budget för 2025 (prop. 2024/25:1, utgiftsområde 23) anför regeringen att den arbetar med att förbättra och konkretisera livsmedelsstrategin så att konkurrenskraften och robustheten i hela livsmedelskedjan kan öka och försörjningsförmågan därmed stärkas. Regeringen understryker att utgångspunkten i detta arbete är konsumenternas efterfrågan, och att arbetet ska utföras genom att regler förenklas och företagsvillkor förbättras för att stärka attraktiviteten i livsmedelskedjan samt genom att de grundläggande förmågorna inom forskning och innovation stärks.

För att nå målet i livsmedelsstrategin om en ökad hållbar produktion krävs det insatser som främjar generationsväxling, utveckling och nya investeringar i sektorn. Regeringen föreslår bl.a. en särskild satsning på ett förstärkt

investeringsstöd för konkurrenskraft inom den strategiska planen för den gemensamma jordbrukspolitiken 2023–2027.

I betänkande 2024/25:MJU2 tillstyrkte miljö- och jordbruksutskottet regeringens förslag till anslagsfördelning med bl.a. följande motivering:

När det gäller inriktningen för utgiftsområde 23 vill utskottet påminna om utgångspunkterna för regeringens landsbygds- och livsmedelspolitik. Sverige ska byggas säkrare och tryggare, inte minst genom att på systemnivå öka konkurrenskraften och robustheten i livsmedelskedjan. Likaså är landsbygdens utveckling avgörande för hela Sveriges framgång. Regeringens budgetförslag innehåller betydande satsningar på dessa områden. [— —]

Utskottet tillstyrker därför regeringens förslag till anslagsfördelning och lämnar de ekonomiska bemyndiganden som regeringen föreslår. Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsförslag som gäller statens budget inom utgiftsområde 23.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om drivmedel m.m. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis konstaterar utskottet att riksdagen nyligen har sänkt skatten på bensin och diesel och att utskottet tillstyrkte sänkningarna (yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). Dessutom kommer skatten att sänkas ytterligare den 1 juli 2025 som en kompensationsåtgärd för att parera prisseffekten av den aviserade engångshöjningen av reduktionspliktsnivåerna för bensin och diesel. Utskottet ser därmed inte något skäl för riksdagen att nu rikta tillkännagivanden om att ytterligare sänka skatten på drivmedel, att reformera bränsleskatten eller att utreda en ny modell för fordons- och bränslebeskattning.

Även när det gäller den s.k. jordbruksdieseln tillstyrkte utskottet nyligen regeringens förslag om en utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel för förbrukning under 2025 (yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1). I samma betänkande avstyrkte utskottet motionsförslag om att dagens nedsättning av dieselskatten ska ersättas av ett permanent och teknik neutralt jordbruksavdrag. Utskottet konstaterar vidare att betänkandet Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67) bereds inom Regeringskansliet. I betänkandet föreslås att ett jordbruksavdrag införs och växlas mot en utfasning av den återbetalning av energi- och koldioxidskatten på diesel som jord-, skogs- och vattenbruksföretag i dag kan ansöka om. Utskottet anser att denna beredning inte ska föregripas. Mot denna bakgrund är utskottet inte berett att nu föreslå något tillkännagivande till regeringen om att införa ett jordbruksavdrag som ersätter dagens nedsättning av dieselskatten.

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

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

I regeringens förslag till statens budget för 2025 (prop. 2024/25:1, utg. omr. 23) anför regeringen att den arbetar med att förbättra och konkretisera livsmedelsstrategin så att konkurrenskraften och robustheten i hela livsmedelskedjan kan öka och försörjningsförmågan därmed stärkas. Regeringen understryker att utgångspunkten i detta arbete är konsumenternas efterfrågan och att arbetet ska utföras genom att regler förenklas och företagsvillkor förbättras för att stärka attraktiviteten i livsmedelskedjan samt genom att de grundläggande förmågorna inom forskning och innovation stärks. Utskottet konstaterar att Miljö- och jordbruksutskottet (MJU) tillstyrkt regeringens förslag till anslag för utgiftsområde 23 i staten budget. I det sammanhanget påminde MJU om utgångspunkterna för regeringens landsbygds- och livsmedelspolitik. Sverige ska byggas säkrare och tryggare, inte minst genom att konkurrenskraften och robustheten i livsmedelskedjan ökas på systemnivå. Likaså är landsbygdens utveckling avgörande för hela Sveriges framgång. Regeringens budgetförslag innehåller enligt MJU betydande satsningar på dessa områden. Utskottet delar MJU:s bedömning och är därför inte berett att tillstyrka förslag om en översyn av skatter och avgifter som påverkar lönsamheten i svensk livsmedelsproduktion och livsmedelsförädling i syfte att stötta inhemsk livsmedelsförsörjning.

Med det anförda avstyrker utskottet samtliga motioner i motsvarande delar.

Fordonsskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda respektive avveckla bonus malus-systemet, om att förkorta avställningstiden för återbetalning av fordonsskatt samt att utreda en förändrad beskattning av tunga fordon respektive fordon i kategorin personbil klass II.

Jämför reservation 7 (SD) och 8 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2 anförs att regeringen bör överväga att avveckla bonus malus-systemet i sin helhet.

I kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59 anförs att regeringen bör överväga att tillsätta en utredning av hur fordonsskatten för personbilar som differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet kan göra sig gällande också för tunga fordon.

I motion 2024/25:259 av Josef Fransson (SD) anförs att det bör utredas om den extra koldioxidskatten ska tas bort från nysålda bilar.

I motion 2024/25:2716 av Ann-Sofie Lifvnhage (M) föreslås att man ska utreda 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)

I motion 2024/25:679 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1 anförs att man bör utreda möjligheten till minskad fordonsskatt för dieseldrivna personbilar och lätta lastbilar i Euroklass 6d-Temp eller nyare. I yrkande 2 föreslår samma motionär en utredning av malus-skattens kontraproduktiva effekter och dess eventuella avskaffande.

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 viktbaserade systemet utifrån fordonens vikt. Fordon som är 30 år eller äldre (s.k. veteranfordon) är inte skattepliktiga.

Det koldioxidbaserade fordonsskattesystemet regleras i vägtrafikskattelagen och omfattar personbilar klass I som enligt uppgift i vägtrafikregistret är

av fordonsår 2006 eller senare, personbilar klass I som är av tidigare fordonsår än 2006 men 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. miljö tillägg, 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. Systemet innebär att fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd fordonsskatt under tre år. Vidare gavs fram till den 8 november 2022 bonus vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid, som beskrivs 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, 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. För personbilar klass II (husbilar) finns dock en särskild fyradagarsregel för avställning, som beskrivs nedan.

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

av vägavgiftsplikt. Fordonsskatten för tunga lastbilar som kan drivas med dieselolja sätts till

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

Bonus malus-systemet

Den 1 juli 2018 trädde bonus malus-systemet i kraft (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54). Systemet syftade till att öka andelen miljöanpassade fordon i nybilsförsäljningen, och var utformat på så sätt att köp av miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premierades med en bonus medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastades med högre skatt. Klimatbonusen i bonus malus-systemet avskaffades dock för klimatbonusbilar som köptes eller beställdes efter den 8 november 2022. Ett statligt marknadsintroduktionsstöd var enligt regeringen inte längre motiverat eftersom 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 dieselbil. 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).

Premie för miljölastbilar

Trafikanalys fick 2018 ett uppdrag från regeringen att analysera hur introduktionen av tunga fordon med låga utsläpp skulle kunna främjas. I uppdraget ingick att analysera om det fanns behov av ytterligare styrmedel för att ställa om flottan av tunga fossildrivna fordon så att utsläppen av växthusgaser kunde minska enligt klimatmålet för inrikes transporter. För att ställa om fordonsflottan av tunga fossildrivna fordon föreslog Trafikanalys i Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar (rapport 2019:2) att en ny miljölastbilspremie skulle införas. Trafikanalys anförde att en förändrad drivmedelsbeskattning inte var lämplig vid ett strikt fokus på just lastbilar, att en koldioxidifferentierad kilometerskatt tills vidare hindrades av europeisk lagstiftning och att en förhöjd skatt på lastbilar med sämre klimategenskaper inte bedömdes var möjlig på marknadsmässig grund.

Regeringen beslutade den 13 augusti 2020 om en miljöpremie som skulle främja introduktionen av miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner. Beslutet

byggde på ett modifierat underlag utifrån Trafikanalys förslag om en miljö-lastbilspremie.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om fordonsskatt m.m. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Utskottets ställningstagande

Utskottet tillstyrkte regeringens förslag till förhöjd fordonsskatt för bilar med höga utsläpp av koldioxid, som infördes 2018 för att bidra till en ökad andel miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Utskottet har därefter vid flera tillfällen avstyrkt motionsförslag om att utvärdera eller ta bort den förhöjda fordonsskatten, senast i betänkande 2023/24:SkU13.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag att slopa bonusdelen i november 2022 medan malusdelen lämnades oförändrad för att fortsätta bidra till en ökad andel miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Utskottet anser inte att den förhöjda fordonsskatten nu behöver vidare utredas.

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

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

Vägskatt m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om bl.a. att införa en avståndsbaserad vägskatt för tung trafik respektive personbilstrafik och att utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar.

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

Motionerna

I partimotion 2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9 anför att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag på en avståndsbaserad vägsplitageskatt för tung lastbilstrafik.

I kommittémotion 2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4 anför motionärerna att en skatt på avstånd bör motverkas.

I kommittémotion 2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 10 anförs att regeringen bör utreda förutsättningarna för en geografiskt anpassad vägskatt för personbilar. I yrkande 11 anförs motionärerna att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en avståndsbaserad skatt för godstransporter på väg.

I kommittémotion 2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 föreslås att en avståndsbaserad vägskatt för tunga fordon införs och att Sverige därmed lämnar Eurovinjettsamarbetet. Även i kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 131 föreslås att en avståndsbaserad beskattning av tunga godsfordon införs.

I motion 2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 1 anförs att regeringen bör se över förutsättningarna för att införa vägavgifter för lastbilar som använder det svenska vägnätet. Motionären anförs bl.a. att det är nödvändigt att införa ett system som säkerställer att alla transportföretag, oavsett nationalitet, bidrar rättvist till de kostnader som uppstår genom deras användning av vägnätet.

I motion 2024/25:1165 av Gudrun Brunegård (KD) föreslås att regeringen utreder möjligheten att införa en vägavgift för utländska lastbilar för den sträcka de kör på svenska vägar.

Bakgrund och gällande rätt

Eurovinjettdirektivet

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

I maj 2017 lämnade kommissionen förslag till ett reviderat Eurovinjett direktiv, och i februari 2022 antogs ändringsdirektivet (direktiv (EU) 2022/362). Ändringarna innebär att vägavgifter för tunga fordon ska differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass och att möjligheten att under vissa förutsättningar endast ta ut en 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 inom åtta år efter det att direktivet trätt i kraft. Medlemsstater som tillämpar ett gemensamt system med vinjetter, såsom Eurovinjettfördraget (se nedan), kommer att ha ytterligare två år på sig att anpassa eller avskaffa systemet. Medlemsstaterna kommer också att ha möjlighet att inrätta ett kombinerat avgiftssystem för tunga fordon, eller för vissa typer av tunga fordon, som kombinerar avstånds- och tidsbaserade

element och integrerar de två differentieringssystemen (ett nytt system baserat på koldioxidutsläpp och det befintliga systemet baserat på Euroklasser).

Vidare utvidgas direktivets tillämpningsområde till att omfatta andra tunga fordon än sådana som är avsedda för godstransport och även lätta fordon, inklusive personbilar. Som en grundläggande princip för vägavgifter behåller dock medlemsstaterna friheten att tillämpa vägtullar och vägavgifter för olika fordonskategorier, såsom tunga fordon, tunga lastbilar, bussar, lätta fordon, lätta kommersiella fordon, minibussar och personbilar.

Eurovinjettsarbetet

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

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

Lagen om vägavgift för vissa tunga fordon

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

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

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

I proposition 2023/24:71 Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet som beslutades den 15 februari 2024 föreslog regeringen bl.a. att riksdagen skulle godkänna det protokoll som nämns ovan om ändring i det avtal som reglerar uttaget av vägavgift inom Eurovinjettsamarbetet. Vidare lämnades de förslag på ändringar i svensk lagstiftning som behövdes för att genomföra protokollet. Ändringarna innebär i huvudsak följande. Från och med tidigast den 1 januari 2025 differentieras vägavgiften utifrån koldioxidutsläppsklass samtidigt som en generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna genomförs. Den 26 mars 2027 utvidgas vägavgiftsplikten till att omfatta även tunga gods fordon och vissa fordonskombinationer med en totalvikt under 12 ton. Avgift för dessa fordon ska tas ut med en tredjedels lägre belopp. För dieseldrivna tunga lastbilar som blir vägavgiftspliktiga 2027 föreslås fordonsskatten sänkas till 300 kronor i anslutning till att avgiftsplikten utvidgas. Om en sådan lastbil har en draganordning för en påhängsvagn föreslås att skatten i stället sänks till 1 000 kronor (se vidare i avsnittet Fordonsskatt m.m.). Ändringarna föreslogs träda i kraft de dagar som regeringen bestämde.

Regeringen beslutade sedermera att differentiera vägavgifterna utifrån koldioxidutsläppsklass fr.o.m. den 25 mars 2025.

Utredning om miljöstyrande system

I den sakpolitiska överenskommelse som Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet träffade våren 2019 anfördes att den dåvarande Eurovinjettavgiften för godstransporter skulle behållas så länge som möjligt och att ett nytt miljöstyrande system skulle utredas. Utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, som tillsattes våren 2020, överlämnade den 31 mars 2022 sitt betänkande Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system (SOU 2022:13) till regeringen. Utredningen förordade ett avståndsbaserat system som alternativ till det nuvarande tidsbaserade systemet eftersom den ansåg att ett avståndsbaserat system var det enda alternativ som uppfyllde de syften och krav som uppställdes i kommittédirektiven. Utredningen föreslog bl.a. att det skattepliktiga vägnätet skulle 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 skulle undantas från beskattning. Vidare föreslogs 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. Samtidigt bör ett sådant system, till skillnad från effekter som kan uppstå i dagens system, utformas konkurrensneutralt så att utländska fordon betalar lika mycket som svenska baserat på faktiskt körda sträckor. Ett tak för beskattningen ska innebära att förhindranatt kostnaden för svenska åkare ökar relativt dagens beskattning. Ett avståndsbaserat system för tunga gods-transporter kan enligt regeringen på sikt bidra till en bättre kontroll och därmed bättre efterlevnad av beskattning av tunga godsfordon också för lastbilar från andra länder.

Lagändringar till följd av ändrade EU-regler om utsläppsfria tunga fordon

Regeringen lade den 13 mars 2025 fram förslag till lagändringar med anledning av ändrade EU-regler om utsläppsfria tunga fordon (prop. 2024/25:122). I propositionen föreslås ändringar i lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg och lagen (2024:173) om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Ändringarna avser vilka fordon som anses vara utsläppsfria vid tillämpningen av lagarna. Ändringarna görs eftersom bakomliggande EU-regler har ändrats på så sätt att fler tunga fordon ska anses vara utsläppsfria. I fråga om indelning i koldioxidutsläppsklasser föreslås också en följdändring av vad som avses med uttrycket referensvärde för koldioxidutsläpp. Till följd av de ändrade EU-reglerna föreslås vidare ändringar i övergångsbestämmelserna till lagen om infrastrukturavgifter på väg och i övergångsbestämmelserna till två tidigare ändringar i lagen (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon.

Ändringarna i lagen om infrastrukturavgifter på väg och i lagen om indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser samt i en av de ändringar som avser lagen om vägavgift för vissa tunga fordon föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

Lagrådet har inte haft några invändningar mot förslagen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om vägskatt m.m. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar 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 klimathandlingsplanen 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 konstaterar utskottet att det nyligen avstyrkt motionsyrkanden om avståndsbaserad skatt för godstransporter på väg (ytr. 2024/25:SkU1y).

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

Trängselskatt

Utskottets förslag i korthet

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

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3 anförs att regeringen bör överväga en utfasning av trängselskatterna.

I kommittémotion 2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3 föreslås att regeringen ska återkomma med förslag på ny lagstiftning som ger kommuner och regioner möjlighet att själva besluta om införande av trängselavgifter och deras utformning.

I kommittémotion 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99 föreslås att regeringen utreder möjligheten att halvera trängselskatten för miljöbilar. Även i kommittémotion 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 50 föreslås att regeringen genomför en översyn av trängselskatten i syfte att ta fram förslag på hur trängselskatten för miljöbilar kan sänkas, eller helst halveras.

I kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 95 föreslås att Sveriges kommuner ges bättre förutsättningar att minska vägtrafiken genom större rådighet över trängselskatten. I yrkande 102 föreslår motionärerna att trängselskatterna höjs och utvecklas i samverkan mellan stat och kommun för att stärka kollektivtrafiken. Samma förslag framförs också i kommittémotion 2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5. I kommittémotionerna 2024/25:1772 yrkande 4 och 2024/25:1773, båda av Linus Lakso m.fl. (MP), föreslås att trängselskattesystemet decentraliseras i enlighet med den möjlighet som redovisas i vägtullsutredningens slutbetänkande (SOU 2013:3).

I motion 2024/25:1859 av Kristina Axén Olin (M) föreslås att lag 2004:629 reformeras för att möjliggöra differentierade trängselskatter.

I motion 2024/25:2597 av Ida Drougge (M) anförs att regeringen bör överväga att ändra reglerna om trängselskatt i Ropsten för att underlätta hämtning, lämning och parkering.

I motion 2024/25:1028 av Kerstin Lundgren (C) föreslås att en ny Lidingöregel för trängselskatt vid Ropsten införs i syfte att främja tillgängligheten för kollektivtrafik.

Bakgrund och gällande rätt

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

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

Sedan den 1 januari 2015 omfattas även utländska bilar av skattskyldigheten för trängselskatt. Vidare trädde vissa större ändringar av trängselskatten i Stockholm i kraft den 1 januari 2020. Förändringarna innebar bl.a. att

ytterligare en skattebelagd tidsperiod på morgonen infördes, att skattebeloppen för vissa tidsperioder höjdes, att trängselskatten differentierades på hög- och lågsäsong och att skattebeloppen för högsäsong höjdes. Syftet med förändringarna var att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm och att bidra till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten efter avdrag för system- och administrationskostnader (prop. 2017/18:74, bet. 2017/18:SkU13, rskr. 2017/18:200).

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

Den 21 mars 2023 överlämnade regeringen en proposition till riksdagen om ändrad placering av betalstation för trängselskatt 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. Regeringen konstaterade att trängselskatt borde tas ut för resor på de nya gatorna fr.o.m. den tidpunkt då gatorna öppnades för trafik, och lagändringarna föreslogs träda i kraft den dag som regeringen bestämde för att det inte var möjligt att med exakthet säga när gatorna öppnar för trafik. Utskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (bet. 2022/23:SkU19, rskr. 2022/23:202).

Regional beslutanderätt

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

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 stationerna vid Gasverksvägen, Lidingövägen eller Norra Hamnvägen. Regeln infördes för att de boende i Lidingö kommun skulle kunna komma ut på det centrala vägnätet utan att behöva betala trängselskatt. I och med att Lidingöborna den 7 september 2015 fick möjlighet att nå det centrala vägnätet via Norra länken och Roslagsvägen norr om Frescati utan att passera trängselskattezonerna har Lidingöregeln avskaffats. Kör man av eller på Norra länken eller Roslagsvägen i Stockholms innerstad (innanför trängselskattezonerna) får man betala trängselskatt (prop. 2013/14:26).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om trängselskatt. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Utskottets ställningstagande

Riksdagen har vid ett flertal tillfällen prövat motionsförslag om en översyn av reglerna om trängselskatt, senast i samband med motionsbehandlingen våren 2024 (bet. 2023/24:SkU13, prot. 2023/24:101).

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

När det gäller utformningen av trängselskatten noterar utskottet att miljöbilsundantaget i trängselskatten avskaffades 2009 eftersom antalet undantagna personbilar och andelen passager med sådana bilar riskerade att underminera trängselskattens primära syfte, dvs. minskad trängsel. Utskottet noterar vidare att nivån på trängselskatten 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).

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

Mot bakgrund av det anförda finner utskottet inte skäl för riksdagen att rikta tillkännagivanden till regeringen om trängselskattens utformning eller tillämpningsområde eller om utfasning av trängselskatten. Inte heller finner utskottet skäl att rikta tillkännagivanden till regeringen om att Sveriges kommuner eller regioner ska ges större rådighet över trängselskattens intäkter. Därmed avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Flygets beskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att återinföra en dubblerad eller progressiv flygskatt.

Jämför reservation 15 (V) och 16 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13 anför att regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag om en progressiv flygskatt.

I kommittémotion 2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och i kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 136 föreslås att den tidigare nivån på flygskatten återinförs och dubblas. Motionärerna anför att intäkterna från den dubblerade flygskatten kan investeras i järnvägen.

Bakgrund och gällande rätt

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

ICAO antog 2010 en vision om att flygets utveckling ska vara koldioxidneutral från 2020. I oktober 2016 beslutade ICAO om att införa ett globalt styrmedel för koldioxidutsläpp från internationell flygtrafik (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Corsia). Beslutet

innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Om flygets utsläpp fortsätter att öka efter 2020 ska dessa utsläpp klimatkompenseras genom att flygbolagen måste köpa utsläppskrediter som bidrar till att minska utsläppen inom andra sektorer. Systemet inleddes 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla länder, förutom för de länder som tydligt undantas från att delta.

EU:s utsläppshandelssystem

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

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

Lagen om skatt på flygresor

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

Avskaffande av flygskatten

I sitt förslag till statens budget för 2025 lämnade regeringen förslag till att avskaffa flygskatten fr.o.m. den 1 juli 2025 (prop. 2024/25:1). Som skäl anförde regeringen bl.a. att flygskatten infördes med syftet att minska flygets klimatpåverkan. Därefter har det dock beslutats om skärpningar när det gäller EU ETS, vilka kan väntas öka klimatstyrningen och driva upp flygföretagens kostnader. Även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) har antagits, vilken skapar enhetlig styrning på EU-nivå för krav på inblandning av hållbara bränslen. Därutöver har omvärldsläget med sanktioner och stängda luftrum samt människors förändrade resvanor inneburit negativa konsekvenser för bl.a. flygföretagen. Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft genom att tillgodose personers och näringslivets behov av långväga resor. I takt med att flygets klimateffekter mer och mer hanteras på EU-nivå, t.ex. genom krav på inblandning av hållbara flygbränslen och utfasning av den fria tilldelningen av utsläppsrätter, minskar behovet av en nationell flygskatt av klimatskäl. Därmed är det också möjligt att avskaffa flygskatten som har negativ påverkan på flygets lönsamhet och i förlängningen riskerar att minska antalet flyglinjer.

Regeringen bedömde att det mot bakgrund av konkurrenssituationen för svenska flygföretag och vikten av god tillgänglighet är angeläget att flygskatten avskaffas så fort som möjligt. Ändringarna föreslogs därför träda i kraft den 1 juli 2025. Äldre bestämmelser ska dock fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär att reglerna om flygskatt ska tillämpas med de skattesatser som gällde vid tidpunkten för skattskyldighetens inträde före ikraftträdandet.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen biföll den 12 december 2018 två reservationer till finansutskottets förslag till riksdagsbeslut vid behandlingen av regeringens förslag i budgetpropositionen (prop. 2018/19:1 Förslag till statens budget för 2019, finansplan och skattefrågor). Riksdagen tillkännagav för regeringen att den skulle återkomma med ett förslag om att avskaffa flygskatten den 1 juli 2019. Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om flygets beskattning. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Motionsyrkanden om flygets beskattning behandlades även i skatteutskottets yttrande 2024/25:SkU1y till finansutskottet över budgetpropositionen för 2025. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (prop. 2024/25:1, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringen förslag i budgetpropositionen för 2025 att skatten på flygresor avskaffas fr.o.m. den 1 juli 2025 (prop. 2024/25:1, yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Utskottets ställningstagande

Regeringen har gjort bedömningen att behovet av en nationell flygskatt av klimatskäl minskar i takt med att flygets climateffekter mer och mer hanteras på EU-nivå och att det därmed också är möjligt att avskaffa flygskatten. Utskottet delade denna bedömning i sitt yttrande över förslaget till statens budget för 2025. Utskottet gör ingen annan bedömning nu och avstyrker därmed samtliga motioner om att återinföra flygskatten i de former som motionärerna föreslår.

Skatt på kemikalier

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 17 (S), 18 (SD) och 19 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3190 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 24 föreslås att utformningen av elektronikskatten ses över för att säkerställa att skatten leder till önskvärda effekter.

I kommittémotion 2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 5 anförs att regeringen bör överväga en avveckling av kemikalieskatten.

I kommittémotion 2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5 föreslås att kemikalieskatten ses över och att regeringen utreder hur skadliga kemikalier i hemelektronik kan reduceras genom mer tydlig och ändamålsenlig lagstiftning. Motionärerna anför bl.a. att det är bättre att förbjuda eller kraftigt sänka gränsvärden för skadliga ämnen istället för att beskatta ämnena.

I kommittémotion 2024/25:2519 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 11 föreslås ett tillkännagivande om en översyn av skatter för att de i högre grad ska styra mot hållbar konsumtion. I motionen anförs att vissa skatter bl.a. för kemikalier kan behöva justeras för att uppnå bästa miljönytta.

I motion 2024/25:14 av Nima Gholam Ali Pour (SD) föreslås ett tillkännagivande om att överväga att utreda ett avskaffande av kemikalieskatten.

I motion 2024/25:1112 av Marléne Lund Kopparklint (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga en utredning i syfte att avskaffa kemikalieskatten. I motion 2024/25:1123 av Lars Püss (M) föreslås ett tillkännagivande

om att utvärdera miljönyttan av dagens elektronikskatt. I motion 2024/25:2654 av Sten Bergheden (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga en översyn och utvärdering av kemikalieskatten.

I motion 2024/25:1191 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 2024/25:1472 av Larry Söder (KD) föreslås ett tillkännagivande om att effektutvärdera den skadliga kemikalieskatten

Bakgrund och gällande rätt

Lagen om skatt på kemikalier

Lagen (2016:1067) om skatt på kemikalier i viss elektronik, nedan kallad kemikalieskattelagen, trädde i kraft den 1 april 2017. Syftet med skatten 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 kunskapsdomen 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 2025 ska skatt betalas med 12,33 kronor per kilo av den skattepliktiga varans nettovikt för vitvaror och med 179,38 kronor per kilo för övrig elektronik. Skatt ska inte betalas med ett högre belopp än 548,21 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 den 28 november 2019 Skatteverket och Kemikalieinspektionen i uppdrag att utvärdera kemikalieskattens effekter. Första delen av uppdraget redovisades den 1 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 elektronikvarorna 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 tidskrävande och kostsamt att få fram information om varans kemiska innehåll. Den 17 maj 2021 redovisades den andra och sista delen av utvärderingen. I denna fanns myndigheternas förslag till ändringar av skatten.

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

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om skatt på kemikalier. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare konstaterat att Skatteverket och Kemikalieinspektionen utvärderade kemikalieskattens effekter under 2020 och 2021 (bet. 2023/24:SkU13). Riksdagen har dessutom beslutat om ändringar av kemikalieskatten som nyligen trätt i kraft. Ändringarna, som utskottet välkomnade och ställde sig bakom, innebär bl.a. ett enklare avdragssystem och tydligare och enklare regler för begagnade varor (prop. 2022/23:1, yttr. 2022/23:SkU1y, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51). Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att nu föreslå tillkännagivanden till regeringen om att utvärdera eller förändra kemikalieskatten.

Utskottet avstyrker därmed samtliga motionsyrkanden i motsvarande delar.

Skatt på bekämpningsmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att göra en översyn av skatten på bekämpningsmedel respektive att differentiera eller införa en ny skatt på bekämpningsmedel.

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

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 föreslås ett tillkännagivande om att se över punktskatten på bekämpningsmedel. Motionärerna anför bl.a. att bedömningar av bekämpningsmedel och fortsatt breda säkerhetsmarginaler är att föredra vad gäller miljö och hälsa. Avgifterna måste alltid ställas i relation till hur de påverkar de svenska lantbrukarnas konkurrenskraft och i slutändan priset för de varor som konsumenterna betalar. Det finns därför anledning att se över punktskatterna för att maximera samhällsnyttan.

I kommittémotion 2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14 föreslås ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån de olika miljö- och hälsorisker som bekämpningsmedlen medför.

I motion 2024/25:789 av Monica Haider (S) föreslås ett tillkännagivande om att förtydliga skattelagstiftningen för punktskatt på desinfektionsmedel.

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.

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

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.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i samband med beredningen av statens budget för 2025 avstyrkt motionsförslag om att införa en ny bekämpningsmedelsskatt som differentieras utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker (prop. 2024/25:1,ytr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49). Utskottet har inte ändrat sin uppfattning.

Utskottet konstaterar vidare att det har lämnats en hemställan till Regeringskansliet om att införa ett undantag från skatten på bekämpningsmedel för desinfektionsmedel. Utskottet anser att Regeringskansliets beredning av denna hemställan inte ska föregripas.

Mot denna bakgrund avstyrks motionsyrkandena i detta avsnitt.

Skatt på alkohol och tobak m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda möjligheten att förändra beskattningen av små bryggerier och snus.

Jämför reservation 22 (C) och 23 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 105 föreslås att skattenivån på nikotinhaltiga produkter ses över.

I motion 2024/25:1547 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD) föreslås ett tillkännagivande om att utreda en frysning av skatten på snus samt att ta bort indexuppräknings av nuvarande skattesats.

I motion 2024/25:2885 av Sten Bergheden (M) föreslås att regeringen om möjligt ska överväga att se över skatten på öl för små bryggerier.

I motion 2024/25:2496 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C) föreslås ett tillkännagivande om att utreda en sänkning av skatten för små producenter av öl i enlighet med EU:s regelverk.

Bakgrund och gällande rätt

Direktiv om beskattning av alkohol och tobak

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

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

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

Cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak omfattas av bestämmelserna i rådets direktiv 2011/64/EU av den 21 juni 2011 om strukturen och skattesatserna för punktskatten på tobaksvaror (det s.k. tobaksskattedirektivet). Genom direktivet är beskattningen av cigaretter, cigarrer, cigariller och röktobak harmoniserad inom EU. Direktivet reglerar skattestrukturer, minimiskattesatser och definitioner av de skattepliktiga tobaksvarorna. Detta direktiv omfattar dock inte snus och tuggtobak, vilket inte heller omfattas av de förfaranderegler som följer av punktskattedirektivet.

Skatt på tobak och nikotinhaltiga produkter

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

Lagen om tobaksskatt omfattar skatt på tobaksvaror. I enlighet med tobaksskattedirektivet är skatten uppbyggd på delvis olika sätt för skilda slag av tobaksvaror. För cigaretter består skatten dels av en i lagen fastslagen skatt per cigarett, dels av en procentsats av detaljhandelspriset. För cigarrer och cigariller består skatten av ett belopp per styck, och för röktobak består skatten av ett belopp per kilo. Utöver de tobaksvaror för vilka skatten är harmoniserad har Sverige även nationella skatter på snus, tuggtobak och övrig tobak enligt lagen om tobaksskatt samt på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter enligt lagen (2018:696) om skatt på vissa nikotinhaltiga produkter. Skatten för snus, tuggtobak, övrig tobak och andra nikotinhaltiga produkter tas ut med ett belopp per kilo av varan. Skatt för e-vätskor tas ut med ett belopp per liter vätska.

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

Den 1 januari 2023 höjdes skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak, snus, tuggtobak och övrig tobak med ca 3 procent utöver omräkningen

med hänsyn till förändringen i KPI, och den höjdes ytterligare ca 1 procent utöver omräkningen den 1 januari 2024. Vidare höjdes skatten på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter med ca 1 procent den 1 januari 2024 (prop. 2021/22:245, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

I budgetpropositionen för 2024 gjorde regeringen bedömningen att skatten på cigaretter, cigarrer, cigariller, röktobak och övrig tobak borde höjas med ca 9 procent och att skatten på tobakssnus borde sänkas med ca 20 procent (prop. 2023/24:1, bet. 2023/24:FiU1, rskr. 2023/24:47). Riksdagen beslutade i enlighet med det förslag som regeringen lämnade på våren 2024 och de nya skattesatserna trädde i kraft den 1 november 2024 (prop. 2023/24:120, bet. 2023/24:SkU27, rskr. 2023/24:135).

Skatt på alkohol

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

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

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

Sänkt alkoholskatt för öl från oberoende småbryggerier

I proposition 2024/25:47 föreslog regeringen att det ska införas ett system för nedsatt skatt på öl från småbryggerier. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2024/25:47, bet. 2024/25:SkU11, rskr. 2024/25:139). De nya reglerna träder ikraft den 1 juli 2025.

Nedsättningen omfattar öl från producenter vars årsproduktion uppgår till som mest 3 miljoner liter öl. Med årsproduktion avses produktionen av den aktuella drycken under det föregående kalenderåret. De producenter som omfattas av nedsättning delas in i fem olika kategorier utifrån deras årsproduktion. Öl från producenter i kategorin med lägst produktion ges en skattenedsättning med 50 procent. Nedsättningen minskar sedan stegvis med 10 procentenheter per kategori.

Nedsättningen gäller enbart öl från producenter som är juridiskt och ekonomiskt oberoende från andra ölproducenter och som dessutom inte tillverkar på licens. Det krävs även att producenterna använder lokaler som är fysiskt skilda från andra ölproducenter. Om två eller fler småbryggerier samarbetar räknas de som ett enda oberoende småbryggeri, så länge deras totala produktion inte överstiger 3 miljoner liter.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om alkohol och tobak m.m. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att skatten på tobakssnus i dag är klart lägre än skatten på cigaretter och röktaobak eftersom cigaretter och röktaobak bedöms utgöra en större hälsofara. I budgetpropositionen för 2024 gjorde regeringen bedömningen att denna skillnad borde återspeglas ytterligare i skattesatserna. Utskottet delade regeringens bedömning att skatten på tobakssnus borde sänkas med ca 20 procent och att skatten på e-vätskor och andra nikotinhaltiga produkter årligen bör räknas om utifrån förändringar i KPI (yttr. 2023/24:SkU1y). Utskottet har inte ändrat inställning i frågan och finner därmed inte skäl för riksdagen att rikta tillkännagivanden till regeringen om ändrad beskattning av snus. Motion 2024/25:1547 (SD) avstyrks därmed.

Utskottet anser inte heller att skattenivån på nikotinhaltiga produkter nu bör ses över och avstyrker därmed motion 2024/25:3055 (MP) yrkande 105.

Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag till att fr.o.m. den 1 juli 2025 sänka alkoholskatten för öl från oberoende småbryggerier (prop. 2024/25:47, bet. 2024/25:SkU11, rskr. 2024/25:139). Utskottet anser därmed att yrkandena om att se över respektive sänka skatten för små ölproducenter får anses vara tillgodosedda. Motionerna 2024/25:2885 (M) och 2024/25:2496 (C) avstyrks.

Övriga punktskatter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att se över avfallsskatten, att sänka respektive differentiera spelskatten, att införa en antibiotikaskatt respektive en sockerskatt samt att lätta på skatte- och regelbördan för svenskt jordbruk.

Jämför reservation 24 (S), 25 (C) och 26 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 43 föreslås ett tillkännagivande om att se över avfallsskatten. Motionärerna anför att vi i dag har en skatt på avfall som gör det mer lönsamt att ständigt utvinna nya råvaror än att använda samma råvaror flera gånger. Vid en framtida översyn av skattesystemet måste enligt motionärerna hänsyn tas till övergången från ett linjärt synsätt till ett cirkulärt.

I kommittémotion 2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 18 föreslås ett tillkännagivande om att den effektiva skattesatsen för olika typer av spel differentieras med fokus på att hämma riskspelande till förmån för sunt och nöjesfyllt spelande.

I kommittémotion 2024/25:1744 av Elin Söderberg m.fl. (MP) föreslås att möjligheterna och effekterna av att införa en skatt eller avgift på utvinning av jungfruliga råvaror utreds.

I kommittémotion 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 191 föreslås ett tillkännagivande om att införa en antibiotikaskatt på kött. Samma förslag finns även i kommittémotion 2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 4.

I kommittémotion 2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 77 föreslås ett tillkännagivande om att utreda hur en producentavgift på sötade drycker kan införas i Sverige. I yrkande 87 i samma motion föreslås ett tillkännagivande om att införa en antibiotikaskatt på importerat kött.

I motion 2024/25:1557 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C) föreslås en översyn av möjligheten att väsentligt lätta av den statliga skatte- och regelbördan för svenskt jordbruk och därmed skapa förutsättningar för en snabb tillväxt i sektorn.

I motion 2024/25:1779 av Carl Nordblom (M) föreslås ett tillkännagivande om att överväga sänkt spelskatt för att öka kanaliseringen.

Bakgrund och gällande rätt

Antibiotika

Regeringen gav i maj 2021 en särskild utredare i uppdrag att beskriva och utvärdera Sveriges arbete med att få till stånd en mer ansvarsfull och minskad

antibiotikaanvändning i djurhållningen globalt och att vid behov föreslå åtgärder för att effektivisera och utveckla arbetet (dir. 2021:33). Den 1 augusti 2022 överlämnade utredningen sitt betänkande Friska djur behöver inte antibiotika – bättre verkan genom internationell påverkan (SOU 2022:43) till regeringen. Betänkandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Den 1 april 2023 trädde nya bestämmelser i kraft om övervakning av antibiotikaanvändning för behandling av djur, som ska komplettera två nya EU-förordningar på djurläkemedelsområdet. Enligt regeringen är det av stor vikt att den ansvarsfulla användningen av antibiotika för behandling av djur i Sverige fortsätter och att antimikrobiell resistens förebyggs. För att säkerställa att dessa mål nås är övervakning av antibiotikaanvändningen ett betydelsefullt verktyg (prop. 2022/23:13, bet. 2022/23:MJU5, rskr. 2022/23:135).

Skatt på spel

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 också lagen (2018:1139) om skatt på spel.

Spelskatten höjdes från 18 till 22 procent den 1 juli 2024 (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 gällde frågan om differentierad spelskatt anförde regeringen att den var tveksam till om en differentierad spelskatt var lämplig, bl.a. mot bakgrund av att en differentierad spelskatt riskerar att snedvrida 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.

Skatt på avfall

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

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

negativ miljö- och hälsopåverkan beräknat från produktion till att avfallet behandlas. Strömmarna finns även i den nationella strategin för cirkulär ekonomi, liksom i EU-kommissionens handlingsplan för cirkulär ekonomi.

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

I lagen om skatt på avfall finns undantag från avfallsskatten bl.a. för avfall som är avsett att inom en anläggning komposteras, rötas, förbrännas eller användas för tillverkning av fast lagringsbart bränsle (6 § LSA). Avdrag på skatten får bl.a. göras för avfall som har förts ut från anläggningen (10 § LSA). Sedan den 1 januari 2018 görs en årlig omräkning av skattesatserna i lagen om skatt på avfall motsvarande den allmänna prisutvecklingen med ett tillägg av 2 procentenheter för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår. Omräkningen av skattesatserna ska grunda sig på förändringen i KPI från juni månad året närmast före det år beräkningen avser och juni 2017. Den årliga omräkningen av skattesatserna skulle tidigare även beakta utvecklingen av BNP genom ett tillägg av 2 procentenheter till KPI-omräkningen. I budgetpropositionen för 2024 föreslog dock regeringen att den s.k. BNP-indexeringen skulle slopas för avfallsskatten och att skattesatsen för 2024 skulle vara 725 kronor per ton avfall. Riksdagen biföll förslaget och skattesatsen höjdes därmed 2024 utöver vad en realvärdesäkring innebär för att skattens miljöstyrande effekt skulle stärkas.

Vidare föreslog regeringen att för 2025 och efterföljande kalenderår ska skattebeloppet åter bestämmas genom omräkning utifrån KPI men med utgångspunkt i den gällande skattesatsen och förändringar i KPI mellan juni 2023 och juni året före det år som omräkningen avser. Skatteutskottet och finansutskottet tillstyrkte regeringens förslag och riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (prop. 2023/24:1, ytr. 2023/24:SkU1y, bet. 2023/24:FiU:1, rskr. 2023/24:47).

Utredning om undantag från avfallsskatt och avfallsförbränningskatt

Regeringen beslutade den 4 februari 2021 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om det är lämpligt att införa ytterligare undantag från avfallsskatten och den numera slopade avfallsförbränningskatten (dir. 2021:5). Utredaren skulle bl.a. ta ställning till om det finns behov av att genomföra ändringar i avfallsskattelagen för att främja giftfria kretslopp och återvinning av material och resurser genom ett undantag för visst sekundäravfall.

Uppdraget redovisades den 8 mars 2022 i betänkandet Avfallsbeskattning – En fråga om undantag? (SOU 2022:9).

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

Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Utredning om ekonomiska styrmedel för en mer cirkulär ekonomi

Regeringen beslutade den 16 juni 2022 att tillsätta en kommitté i syfte att utreda inom vilka områden och på vilka sätt ekonomiska styrmedel kan användas för att främja omställningen till en cirkulär ekonomi (dir. 2022:67). Enligt uppdraget skulle kommittén utreda inom vilka områden och på vilka sätt ekonomiska styrmedel kan användas för att främja omställningen till en cirkulär ekonomi. Med ekonomiska styrmedel avsågs enligt kommittédirektivet i första hand skatter och avgifter, men även olika former av stöd eller skattelättnader kunde omfattas av begreppet. Kommitténs uppdrag omfattade dock inte styrmedel som rörde direkt beskattning, sociala avgifter eller mervärdesskatt. Uppdraget redovisades den 1 oktober 2024 i betänkandet Om ekonomiska styrmedel för en mer cirkulär ekonomi (SOU 2024:67).

Kommittén anser att skatten på avfall bör ses över, för att säkerställa att den styr på ett sådant sätt att deponering av avfall endast sker av sådant avfall som inte kan eller bör materialåtervinnas eller återvinnas på annat sätt. Det är av stor vikt att en skatt på avfall verkligen har den styrande effekt som önskas. Deponierna bör enbart belastas med sådana avfallsfraktioner som inte kan hanteras på annat sätt, och som samhället inte vill återföra genom materialåtervinning eller annan återvinning. Samtidigt är det inte ett självändamål att minska mängden deponerat avfall. Syftet med deponier är att ta hand om sådant avfall som av olika anledningar i dag inte kan tas om hand på annat sätt. Därför ska också sådant avfall deponeras, där det bedömts vara den lämpligaste hanteringen ur ett miljö- och hälsomässigt perspektiv. Det ska också beaktas att anläggningar för deponier i dag har högt ställda krav vad gäller bl.a. rening av lakvatten och utsläpp av metan.

Vid en utredning bör det övervägas om även utvinning från sekundära resurser, dvs. från deponerat avfall, ska inkluderas i översynen, för att säkerställa att bl.a. deponerat avfall och gruvavfall ska kunna tas om hand och, om det är lämpligt, återvinnas.

Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Omtag kring frågorna om cirkulär ekonomi

Regeringen informerade i ett pressmeddelande den 6 mars 2024 att den nu skulle påbörja ett omtag kring frågorna som rör omställningen från en linjär ekonomi till en cirkulär ekonomi. Ett första steg i detta är att ge Delegationen för cirkulär ekonomi, som har i uppdrag att vara en katalysator för det svenska näringslivets utveckling av affärsmässiga cirkulära lösningar, ett tydligare näringslivsfokus. Enligt klimat- och miljöministern behövs en förstärkning av cirkulära materialflöden, med nya cirkulära affärsmodeller som tar hänsyn till hela värdekedjan och som framgångsrikt kan skalas upp och ta plats på marknaden. Ministern anförde i samma pressmeddelande att hållbarhet inte bara kan handla om enskilda projekt utan det måste utgöra hela kärnverksamheten.

Skatt på socker

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

I Livsmedelsverkets tredje delrapport, från februari 2023, angavs att en litteraturstudie om en bred uppsättning av styrmedelseffekter för att främja en hälsosam livsmedelskonsumtion hade publicerats som en första del i arbetet med att ta fram ett kunskapsunderlag om hur intaget av energitäta näringsfattiga livsmedel kan minska. I rapporten konstaterades det att det 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 föreslås ge Livsmedelsverket i uppdrag att löpande följa upp arbetet med frivilliga

branschöverenskommelser. I rapporten hänvisas även till Livsmedelsverkets och Folkhälsomyndighetens gemensamma regeringsuppdrag där det presenteras förslag på nationella mål för en livsmedelskonsumtion som är hållbar för hälsan och miljön, vilka regeringen föreslås anta, och som innehåller en beskrivning av hur olika aktörer kan bidra inom ett antal insatsområden (Folkhälsomyndigheten och Livsmedelsverket, 2024).

Enklare skatteregler för enskilda näringsidkare som upprättar ett förenklat årsbokslut

I budgetpropositionen för 2025 föreslog regeringen att en enskild näringsidkare som upprättar ett förenklat årsbokslut inte ska behöva ta upp något värde på lagertillgångarna om lagrets sammanlagda värde uppgår till högst ett halvt prisbasbelopp. En sådan enskild näringsidkare får också göra värdeminskningsskatt med hela avskrivningsunderlaget om underlaget uppgår till högst ett halvt prisbasbelopp. Enligt Finansdepartementets konsekvensanalys uppskattas 44 procent av de företag som berörs av förslaget bedriva jord- och skogsbruk (Fi2024/00135). Utskottet hade inget att invända mot regeringens förslag som tillstyrktes av finansutskottet (prop. 2024/25:1, 2024/25:SkU1y, 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare, senast i betänkande 2023/24:SkU13 avstyrkt motionsyrkanden om en förändrad avfallsskatt, om att se över möjligheten att införa en sockerskatt och om en differentiering av spelskatten. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (prot. 2023/24:101).

I skatteutskottets yttrande till finansutskottet över budgetpropositionen för 2025 behandlades motionsyrkanden om ändrad spelskatt, och om att införa en antibiotikaskatt på kött och en ny bekämpningsmedelsskatt. Motionsyrkandena avstyrktes av båda utskotten. Riksdagen biföll finansutskottets förslag till riksdagsbeslut (yttr. 2024/25:SkU1y, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt förslag om att utreda avfallsskatten mot bakgrund av att regeringen låtit utreda densamma och att den beredning av betänkandet som nu görs inom Regeringskansliet inte bör föregripas. Utskottet gör nu ingen annan bedömning. Utskottet konstaterar vidare att regeringen nyligen har låtit utreda inom vilka områden och på vilka sätt ekonomiska styrmedel kan användas för att främja omställningen till en cirkulär ekonomi. Även detta betänkande bereds för närvarande inom Regeringskansliet och utskottet anser inte heller att denna beredning bör föregripas. Vidare noterar utskottet att regeringen aviserat ett omtag i frågan om omställning till en

circulär ekonomi. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna 2024/25:3109 (S) yrkande 43 och 2024/25:1744 (MP).

Utskottet har vid ett flertal tillfällen avstyrkt yrkanden om en punktskatt på socker, senast i betänkande 2023/24:SkU13. Då ansåg 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, inte skulle föregripas. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning om detta och avstyrker således motion 2024/25:3055 (MP) yrkande 77.

När det gäller antibiotikaanvändning i djurhållningen konstaterar utskottet att regeringen 2021 tillsatte en utredning med uppdraget att beskriva och utvärdera Sveriges arbete med att få till stånd en mer ansvarsfull och minskad antibiotikaanvändning i djurhållningen globalt och att vid behov föreslå åtgärder för att effektivisera och utveckla arbetet. Utredningens betänkande lämnades 2022 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Utskottet anser att denna beredning inte ska föregripas och avstyrker därmed motionerna 2024/25:2613 (MP) yrkande 191, 2024/25:3055 (MP) yrkande 87 och 2024/25:3071 (MP) yrkande 4.

När det gäller skatt på spel tillstyrkte utskottet regeringens förslag till höjd spelskatt fr.om. den 1 januari 2024 (prop. 2023/24:74, bet. 2023/24:SkU19, rskr. 2023/24:169). Samtidigt avstyrkte utskottet ett motionsyrkande om en översyn av enhetligheten i skatten på spel. Utskottet finner inte skäl att nu ändra sitt ställningstagande om en översyn av skatten på spel. Motionerna 2024/25:2468 (C) och 2014/25:1779 (M) avstyrks.

Utskottet har bl.a. i beredningen av budgetpropositionen för 2025 tillstyrkt förslag från regeringen om att höja beloppsgränser för enskilda näringsidkare som upprättar ett förenklat årsbokslut, vilka i stor utsträckning utgörs av jordbruk. Denna åtgärd syftar till att förenkla för de berörda enskilda näringsidkarna. Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att nu ställa sig bakom motionsförslag om en översyn av den statliga skatte- och regelbördan för svenskt jordbruk. Motion 2024/25:1557 (C) avstyrks.

Reservationer

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

av Eric Westroth (SD), Bo Broman (SD), Jimmy Ståhl (SD) och Erik Hellsborn (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1 och avslår motionerna

2024/25:531 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 46 och 55,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18, 37 och 42,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 30,

2024/25:3108 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 7 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 60 och 92.

Ställningstagande

Sverige är ett nordligt beläget land med ett kallt klimat under stora delar av året. Det innebär att vi är beroende av energi för uppvärmning. Svensk industri och energisektor behöver också villkor som är jämlika och gynnsamma. Därför förespråkar Sverigedemokraterna att energibesiktningen ses över så att svensk industri kan ges optimala förutsättningar och verka på en konkurrensutsatt internationell marknad.

För att energimarknaden ska fungera behövs rättvisa villkor. Det innebär att sådana inslag som särskilda skattereduktioner för vissa aktörer på energimarknaden, eller särskilda straffskatter för andra aktörer, skapar en särskild obalans och orättvisa villkor. Det innebär att vissa aktörer kan erbjuda andra prisnivåer och det sätter marknadsmekanismerna ur spel. Vi och vårt parti förespråkar därför en översyn av subventioner och reduktioner på energimarknaden för att skapa förutsättningar för transparens och effektivitet.

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

av Anders Ådahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 60 och 92,
bifaller delvis motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 46,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 18 och

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 30 och
avslår motionerna

2024/25:531 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande
5,

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 55,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 37 och 42 samt

2024/25:3108 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 7.

Ställningstagande

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

För att fasa ut den sista fossiloljeanvändningen i fjärrvärmesektorn, industrin och uppvärmning av fastigheter kan bioolja bli ett viktigt alternativ. Den energi- och koldioxidskatt som infördes för bl.a. RME-olja har inneburit att det fossila alternativet blivit mer kostnadseffektivt, och pågående bränslebyten har stoppats i fjärrvärmeverk. Detta går tvärt emot omställningen mot hållbara, fossilfria alternativ som måste göras inom alla samhällssektorer för att nå våra klimatmål. Det innebär också att vi skapat ekonomiska incitament att minska elproduktionen i kraftvärmeverk, för att prioritera fjärrvärmeproduktion under vintertid, vilket förvärrar effektbalansen. Jag och mitt parti vill slopa den skatten på RME och andra bioolja för uppvärmning.

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

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 46 och 55,

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 18, 37 och 42 samt

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 30,

bifaller delvis motion

2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 5 och

avslår motionerna

2024/25:531 av Cecilia Engström (KD),

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 1,

2024/25:3108 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 7 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 60 och 92.

Ställningstagande

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

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

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

4. Skatt på drivmedel, punkt 2 (S, V)

av Niklas Karlsson (S), Kalle Olsson (S), Mathias Tegnér (S), Ilona Szatmári Waldau (V), Blåvitt Elofsson (S) och Marcus Andersson (S).

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 motionerna

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 28 och

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 81,

bifaller delvis motionerna

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 139,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86,

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 2.1 och 22,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 11 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 55, 58 och 66 samt

avslår motionerna

2024/25:28 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD),

2024/25:2005 av John E Weinerhall (M) yrkande 2,

2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 13 och

2024/25:2855 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Våra transporter har en avgörande påverkan på klimatet. Nästan en tredjedel av landets totala utsläpp orsakas av inrikes transporter, och huvuddelen kommer från vägtrafiken. I den pågående kostnadskrisen har vi också sett hur Sveriges beroende av fossila bränslen från omvärlden har medfört skyhöga bränslepriser för vanligt folk. För att nå klimatmålen och stärka landets självständighet är det avgörande att vi fokuserar på att ställa om till en fossiloberoende fordonsflotta.

Vi anser att Sverige måste verka för att möjliggöra en differentiering av skatten på hållbara biodrivmedel och fossila drivmedel på EU-nivå då det är

en principiellt viktig fråga att klimatsmarta bränslen inte beskattas på samma sätt som fossila bränslen. Regeringen bör fortsätta Sveriges påverkansarbete mot EU för att biodrivmedel ska gynnas framför fossila drivmedel även efter 2026.

5. Skatt på drivmedel, punkt 2 (C)

av Anders Ådahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 13,
2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86,
2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkandena 2.1 och 22 samt
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 55, 58 och 66,
bifaller delvis motionerna
2024/25:2005 av John E Weinerhall (M) yrkande 2,
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 139 och
2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 11 och
avslår motionerna
2024/25:28 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD),
2024/25:2855 av Sten Bergheden (M),
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 28 och
2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 81.

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. Sverige måste kunna leda utvecklingen av biobränslen. Det krävs därför en ”tanka svenskt”-politik som siktar direkt på att få stora mängder drivmedel producerade av svenska råvaror, till så låg kostnad som möjligt för konsumenterna. 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.

Gröna näringar är i dag Sveriges största producenter av energi. Bioenergi är Sveriges största energislag och står för ungefär en fjärdedel av Sveriges totala energianvändning. Det gör gröna näringar till en helt central spelare i klimatomställningen. Då måste också gröna näringars roll i klimatomställningen prioriteras. Vi måste premiera de inom jord- och skogsbruk som

satsar på att sluta sina kretslopp genom att använda rester av skogsråvaror eller matproduktion till bibränsle, biogas, uppvärmning m.m. – eller som använder vind- och solkraft. Särskilda klimatbonusar bör införas för de som satsar på att ställa om jordbruks- och skogsbruksmaskiner till bibränsle och för att köpa jordbruks- och skogsbruksmaskiner som går på el eller gas.

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

Det är vidare angeläget att vid den kommande översynen av energiskattdirektivet ändra så att alternativa drivmedel beskattas som deras fossila motsvarigheter sett till energiinnehåll snarare än volym, vilket skulle premiera användning av biodrivmedel med låg energitäthet.

6. Skatt på drivmedel, punkt 2 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 13,
 2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 139,
 2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 86,
 2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 11,
 2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 28 och
 2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 81,
 bifaller delvis motionerna
 2024/25:2005 av John E Weinerhall (M) yrkande 2 och
 2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 22 och
 avslår motionerna
 2024/25:28 av Magnus Jacobsson och Camilla Rinaldo Miller (båda KD),
 2024/25:2855 av Sten Bergheden (M),
 2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C) yrkande 2.1 och
 2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkandena 55, 58 och 66.

Ställningstagande

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

Jag anser att vi måste premiera de inom jord- och skogsbruk som satsar på att sluta sina kretslopp genom att använda rester av skogsråvaror eller matproduktion till biobränsle, biogas, uppvärmning m.m. – eller som använder vind- och solkraft. Särskilda klimatbonusar bör införas för de som satsar på att ställa om jordbruks- och skogsbruksmaskiner till biobränsle, och på att köpa jordbruks- och skogsbruksmaskiner som går på el eller gas.

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

av Eric Westroth (SD), Bo Broman (SD), Jimmy Ståhl (SD) och Erik Hellsborn (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2,
bifaller delvis motionerna

2024/25:259 av Josef Fransson (SD) och
2024/25:679 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 2 och
avslår motionerna

2024/25:679 av Eric Palmqvist (SD) yrkande 1,
2024/25:2716 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och
2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59.

Ställningstagande

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

Malus-effekten på lätta lastbilar blir extra påtaglig, då det många gånger för dessa fordonstyper saknas en variant som är kvalificerad att vara mer

normalbeskattad. Detta slår hårt mot såväl privatpersoner som småföretag. Bonus malus-systemet har på många sätt haft mycket negativa följdverkningar och behöver därför på sikt avvecklas i sin helhet.

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

av Anders Ådahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 59 och avslår motionerna

2024/25:259 av Josef Fransson (SD),

2024/25:679 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 2 och

2024/25:2716 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Ställningstagande

Olika transportslag samverkar i hela transportarbetet och alla transportslag måste uppnå en högre klimateffektivitet. Förutom att användningen av biodrivmedel bör öka 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 ändras så att den i likhet med fordonsskatten för personbilar differentieras efter koldioxidutsläpp och transporteffektivitet.

9. Vägs katt m.m., punkt 4 (SD)

av Eric Westroth (SD), Bo Broman (SD), Jimmy Ståhl (SD) och Erik Hellsborn (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4 och

avslår motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9,

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 1,
2024/25:1165 av Gudrun Brunegård (KD),
2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15,
2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkandena 10 och 11 samt
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 131.

Ställningstagande

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

Det är med tillfredsställelse vi konstaterar att Tidösamarbetet har resulterat i att flera av de beslut som fattats av tidigare regeringar och som starkt bidragit till ökade transportkostnader har rivits upp eller kommer att rivas upp. Det är vår uppfattning att det ligger i hela landets intresse att såväl privatpersoner som offentlig sektor och företag kan transportera sig till rimliga kostnader, varför skatter på avstånd, så långt det är möjligt, bör motverkas.

10. Vägs katt m.m., punkt 4 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9 och

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkandena 10 och 11,
bifaller delvis motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 131 och
avslår motionerna

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 1,
2024/25:1165 av Gudrun Brunegård (KD) och
2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4.

Ställningstagande

Det är hög tid att på allvar flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Jag och mitt parti vill att regeringens förslag om en kilometerskatt eller vägsplitageavgift för tunga transporter på väg förverkligas. I samarbete med Vänsterpartiet tog den föregående regeringen fram promemorian En ny inriktning för beskattning av tung lastbilstrafik (Fi2018/01103/S2) som remitterades 2018. I promemorian föreslås att beskattningen ändras från en tidsbaserad till en avståndsbaserad beskattning för tung lastbilstrafik. 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 körs i Sverige. Skatten bör differentieras geografiskt dels utifrån tätorts- och landsbygdskörning, dels utifrån områden där det finns respektive saknas alternativ till vägtransporter. En vägsplitageskatt innebär en prissättning av godstransporter på väg. Detta kommer enligt promemorian att leda till att en viss andel av transporter flyttas över till alternativa trafikslag som sjöfart och järnväg. Framför allt gäller det transporter över 30 mil som är utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Förutom den klimatnytta som en sådan beskattning skulle kunna medföra ser jag stora vinster med att svenska och utländska lastbilar skulle kunna beskattas på lika villkor och att myndigheter skulle ges bättre möjligheter, genom ett automatiserat avläsningsbart system, att upptäcka den illegala lastbilstrafiken.

11. Vägs katt m.m., punkt 4 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 15 och

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 131,

bifaller delvis motionerna

2024/25:193 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 9 och

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 11 och

avslår motionerna

2024/25:1045 av Denis Begic (S) yrkande 1,

2024/25:1165 av Gudrun Brunegård (KD),
2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD) yrkande 4 och
2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 10.

Ställningstagande

Överflyttning av gods från lastbilar till järnväg och sjöfart måste intensifieras och möjligheten till smidig omlastning och intermodalitet behöver utvecklas. Nya stambanor, effektiva lösningar för godstrafikens plats i tågsystemet och insjöfartens förutsättningar behöver utvecklas. De statliga investeringarna för överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart bör öka och en avståndsbaseerad beskattning av tunga godsfordon införas.

12. Trängselskatt, punkt 5 (SD)

av Eric Westroth (SD), Bo Broman (SD), Jimmy Ståhl (SD) och Erik Hellsborn (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3 och
avslår motionerna

2024/25:1028 av Kerstin Lundgren (C),

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4,

2024/25:1773 av Linus Lakso m.fl. (MP),

2024/25:1859 av Kristina Axén Olin (M),

2024/25:2597 av Ida Drougge (M),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 95 och 102,

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99,

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 50,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Höjda trängselskatter utgör i praktiken ytterligare en skattepåлага för bilister, i normalfallet arbetande människor och aktiva familjer som försöker få sin vardag att gå ihop. Trängselskatter är även negativa ur fördelningspolitisk synvinkel eftersom de drabbar bilister med lägre inkomster förhållandevis hårt. I vissa fall handlar det om ett oförblommerat insamlande av pengar från trafikkollektivet, eftersom det inte finns någon trängsel att komma till rätta

med. Vid Marieholmstunneln i Göteborg betalas trängselskatt trots att trafikledens funktion är att undvika trängsel. En folkomröstning om trängselskatten i Göteborg har också visat att dess folkliga stöd är lågt.

Sålunda är det vår uppfattning att samhället på sikt och med bibehållen budgetbalans bör avveckla detta insamlade av pengar från den redan hårt belastade trafiksektorn.

13. Trängselskatt, punkt 5 (V, MP)

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

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

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4,

2024/25:1773 av Linus Lakso m.fl. (MP),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 95 och 102,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5 och

avslår motionerna

2024/25:1028 av Kerstin Lundgren (C),

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1859 av Kristina Axén Olin (M),

2024/25:2597 av Ida Drougge (M),

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 50.

Ställningstagande

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

Vi vill höja och utveckla trängselskatterna och införa systemet i fler städer för att minska trängsel. Trängselskatter ska kunna differentieras så att fordon med högre utsläpp av exempelvis hälsovådliga ämnen beskattas hårdare. Trängselskatt ska användas för att delfinansiera kollektivtrafik. Vi vill utse en statlig förhandlare som erbjuder fler kommuner att i samverkan med staten införa trängselskatter eller miljözoner. Statliga stöd bör ges till kommunala åtgärder för klimatsmart stads- och trafikplanering genom stadsmiljöavtalen och Klimatklivet bör utvecklas och stärkas.

14. Trängselskatt, punkt 5 (C)

av Anders Ådahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:2947 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 99 och

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 50,

bifaller delvis motion

2024/25:1028 av Kerstin Lundgren (C) och

avslår motionerna

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 3,

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 4,

2024/25:1773 av Linus Lakso m.fl. (MP),

2024/25:1859 av Kristina Axén Olin (M),

2024/25:2597 av Ida Drougge (M),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkandena 95 och 102,

2024/25:3234 av Malin Östh m.fl. (V) yrkande 3 och

2024/25:3235 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Trängselskatterna måste reformeras. I dag betalar de som kör en utsläppsfri elbil en lika stor avgift som personer som kör fossildrivna bilar. Det vill jag och mitt parti ändra på. Jag vill därför att regeringen genomför en översyn av trängselskatten i syfte att ta fram förslag på hur trängselskatten för miljöbilar kan sänkas.

15. Flygets beskattning, punkt 6 (V)

av Ilona Szatmári Waldau (V).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13 och

avslår motionerna

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 136.

Ställningstagande

Flygresandet behöver kraftigt minska för att vi ska klara av våra klimatmål. Med Vänsterpartiets investeringspolitik för klimatet skulle behovet av inrikesflyg minska i betydande utsträckning. Men även utrikesflyget behöver minska i omfattning. Jag vill se en progressiv flygbeskattning som innebär att resenärerna betalar mer skatt ju mer de flyger. Vid den första flygresan ska skatten vara tämligen låg för att sedan successivt höjas i takt med att 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 återkomma till riksdagen med ett förslag om en progressiv flygskatt.

16. Flygets beskattning, punkt 6 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 7 och

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 136 och

avslår motion

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 13.

Ställningstagande

Genom svenskarnas flygresor släpps det ut omkring 10 miljoner koldioxid-ekvivalenter per år. Det är lika mycket som släpps ut till följd av bilresandet och betydligt mer än utsläppen från stålindustrin eller cementindustrin i Sverige. En procent av jordens befolkning står för hälften av alla utsläpp från flyg. Det kommer att ta tid och stora satsningar för att göra de mellankontinentala flygresorna fossilfria, och tills vidare bör dessa därför begränsas genom att flyget börjar betala för dess klimatpåverkan, för att vi inte ska överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet. Flygresor inom Europa bör i största möjliga mål ersättas med tåg. Sverige bör verka aktivt inom EU för att harmonisera järnvägsinfrastruktur, biljettsystem m.m. i syfte att underlätta inomeuropeiskt tågresaande och godstransporter via järnväg. Den svenska flygskatten bör återinföras och fördubblas och energiskatt och koldioxidskatt bör införas på flygbränsle i EU,

för alla flygresor inom Europa. I dag är flyget i EU undantaget sådan skatt. Flyget bör även beläggas med full moms. Sverige ska även verka för att alla flygbolag ska betala fullt pris inom EU:s utsläppshandel. Gratis tilldelning av utsläppsrätter bör inte förekomma för flyget. Intäkter från flygskatten bör användas för att förbättra tågtrafiken.

17. Skatt på kemikalier, punkt 7 (S)

av Niklas Karlsson (S), Kalle Olsson (S), Mathias Tegnér (S), Blåvitt Elofsson (S) och Marcus Andersson (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 motion
2024/25:3190 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 24,
bifaller delvis motion
2024/25:2519 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 11 och
avslår motionerna
2024/25:14 av Nima Gholam Ali Pour (SD),
2024/25:1112 av Marléne Lund Kopparklint (M),
2024/25:1123 av Lars Püss (M),
2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande
13,
2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 5,
2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5,
2024/25:1472 av Larry Söder (KD) och
2024/25:2654 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Sedan 2017 finns det i Sverige en s.k. elektronikskatt, formellt 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 elektronikskatten bör därför ses över för att säkerställa att skatten leder till önskvärda effekter.

18. Skatt på kemikalier, punkt 7 (SD)

av Eric Westroth (SD), Bo Broman (SD), Jimmy Ståhl (SD) och Erik Hellsborn (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 5 och

2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5,

bifaller delvis motionerna

2024/25:14 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2024/25:1112 av Marlène Lund Kopparklint (M) och

2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande 13 och

avslår motionerna

2024/25:1123 av Lars Püss (M),

2024/25:1472 av Larry Söder (KD),

2024/25:2519 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 11,

2024/25:2654 av Sten Bergheden (M) och

2024/25:3190 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 24.

Ställningstagande

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

19. Skatt på kemikalier, punkt 7 (C)

av Anders Ådahl (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 motion

2024/25:2519 av Stina Larsson m.fl. (C) yrkande 11,
bifaller delvis motion

2024/25:3190 av Niklas Karlsson m.fl. (S) yrkande 24 och
avslår motionerna

2024/25:14 av Nima Gholam Ali Pour (SD),

2024/25:1112 av Marlène Lund Kopparklint (M),

2024/25:1123 av Lars Püss (M),

2024/25:1191 av Rickard Nordin och Niels Paarup-Petersen (båda C) yrkande
13,

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD) yrkande 5,

2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 5,

2024/25:1472 av Larry Söder (KD) och

2024/25:2654 av Sten Bergheden (M).

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, där vissa skatter på bl.a. kemikalier kan behöva justeras för att uppnå bästa miljönytta. För att skydda konsumenter från skadliga ämnen i byggprodukter som används till golv, väggar och innertak bör det utredas om de bör omfattas av kemikalieskatt. Samtidigt finns det en problematik i en alltför strikt kemikalielagstiftning som inte tar hänsyn till andra viktiga miljöfaktorer, däribland resurseffektivitet och cirkulära materialflöden. I dag är lagstiftningen utformad som så att en hel del gamla produkter och vissa typer av avfall måste förbrännas om en hundra procentig reningsgrad inte kan uppnås vid återvinning eller återtillverkning. Detta berör i särskilt hög utsträckning cirkuleringen av byggmaterial, möbler och golv.

20. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 8 (SD)

av Eric Westroth (SD), Bo Broman (SD), Jimmy Ståhl (SD) och Erik Hellsborn (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9 och

avslår motionerna

2024/25:789 av Monica Haider (S) och

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14.

Ställningstagande

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

21. Skatt på bekämpningsmedel, punkt 8 (V, MP)

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

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) yrkande 14 och avslår motionerna

2024/25:789 av Monica Haider (S) och

2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD) yrkande 9.

Ställningstagande

Det är mycket angeläget att Sverige, får en bättre beskattning av bekämpningsmedel då dagens beskattning har en 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. Det finns 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 återkomma med förslag på en ny bekämpningsmedelsskatt differentierad utifrån bekämpningsmedlens olika miljö- och hälsorisker.

22. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 9 (C)

av Anders Ådahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:2496 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C), bifaller delvis motion

2024/25:2885 av Sten Bergheden (M) och avslår motionerna

2024/25:1547 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD) och

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 105.

Ställningstagande

Den svenska försäljningen av öl domineras av produkter från ett fåtal mycket stora bryggerier. Samtidigt kommer den stora mängden ölsorter ifrån små lokala producenter. Antalet bryggerier i Sverige har ökat med flera hundra under de senaste tio åren och det handlar huvudsakligen om att små producenter med en hantverksmässig tillverkning av öl har tillkommit. Kostnaderna för de små producenterna är naturligtvis högre än för de stora som har en rad stordriftsfördelar. Marginalerna är ofta små och lönsamheten kan snabbt vändas till förlust när kostnaderna för el, insatsvaror, transporter, räntor och löner skjuter i höjden. Risken finns att många små producenter

snabbt slås ut när tiderna blir sämre. Eftersom förutsättningarna ser så olika ut för små och stora producenter har EU ett regelverk som tillåter lägre skatt för små öltillverkare. Denna möjlighet används i dag av alla länder utom Sverige och Spanien. Det finns anledning även för Sverige att värna de små bryggerierna som skapar både arbetstillfällen och besökstillfällen, inte minst på den svenska landsbygden. Därför bör en utredning genomföras för att ta fram förslag på hur även Sverige kan differentiera skatten på alkohol utifrån storleken på producenten med syftet att gynna små bryggerier med hantverksmässig tillverkning av öl.

23. Skatt på alkohol och tobak m.m., punkt 9 (MP)

av Annika Hirvonen (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkande 105 och avslår motionerna

2024/25:1547 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD),

2024/25:2496 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C) och

2024/25:2885 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Regeringen beslutade att sänka skatten på snus med 20 procent den 1 november 2024. Samtidigt höjdes skatten på cigaretter, cigariller, röktobak och övrig tobak med 9 procent, vilket var välkommet. Regeringen föreslog inga ändringar på skattesatserna för e-vätskor, andra nikotinhaltiga produkter eller tuggtobak. Det var ett felbeslut att sänka skatten på snus. Cancerfonden, Tobaksfakta och A non smoking generation är några remissinstanser som lyft fram att skatten även på andra nikotinhaltiga produkter, t.ex. vitt snus, borde vara högre. Försiktighetsprincipen är viktig eftersom hälsokonsekvenserna på sikt inte är utredda men det sedan tidigare finna kunskap om nikotinets inverkan och beroende, och regeringen bör återkomma i frågan.

24. Övriga punktskatter, punkt 10 (S)

av Niklas Karlsson (S), Kalle Olsson (S), Mathias Tegnér (S), Blåvitt Elofsson (S) och Marcus Andersson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 43,
bifaller delvis motion
2024/25:1744 av Elin Söderberg m.fl. (MP) och
avslår motionerna
2024/25:1557 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),
2024/25:1779 av Carl Nordblom (M),
2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 18,
2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 191,
2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 77 och 87 samt
2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 4.

Ställningstagande

Fler styrmedel behövs för att stärka företagens drivkrafter att återvinna sitt avfall och sedan återbruka materialet. I återvinningen ska avfallet i första hand upparbetas till produkter eller material. För att klara omställningen till en cirkulär ekonomi behöver vi främja det cirkulära istället för det linjära. I dag har vi en skatt på avfall som gör det mer lönsamt att ständigt utvinna nya råvaror än att använda samma råvaror flera gånger. Det är inte hållbart. Vi vill att utformningen av avfallsskatten ska ses över för att säkerställa att skatten leder till önskade effekter. Vid en framtida översyn av skattesystemet måste vi ta hänsyn till övergången från ett linjärt synsätt till ett cirkulärt.

25. Övriga punktskatter, punkt 10 (C)

av Anders Ådahl (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 18,

bifaller delvis motion

2024/25:1779 av Carl Nordblom (M) och

avslår motionerna

2024/25:1557 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2024/25:1744 av Elin Söderberg m.fl. (MP),

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 191,

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 77 och 87,

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 4 och

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 43.

Ställningstagande

Spelskatten är sedan omregleringen 2019 på en enhetlig nivå och tas ut på det s.k. spelnettot, spelaktörernas behållning efter utbetalda vinster. Jag anser att det är viktigt att spelskatten kan bidra till att motverka problemspelande till förmån för ett spelande som är både sunt och nöjesfyllt. Regeringen höjde 2024 spelskatten från 18 till 22 procent. I konsekvensanalysen till förslaget 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.

26. Övriga punktskatter, 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

2024/25:1744 av Elin Söderberg m.fl. (MP),

2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C) yrkande 18,

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP) yrkande 191,

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP) yrkandena 77 och 87 samt

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP) yrkande 4 och

avslår motionerna

2024/25:1557 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C),

2024/25:1779 av Carl Nordblom (M) och

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S) yrkande 43.

Ställningstagande

Livsmedelskonsumtion utgör en del av de konsumtionsbaserade utsläpp som genom informerade val kan minskas. En stor del av växthusgasutsläppen från vår livsmedelsproduktion sker i andra länder där djurhållningen är sämre. En antibiotikaskatt på kött bör införas i syfte att styra mot mer hållbart producerade animalieprodukter.

Vi befinner oss i en klimatkris och naturkris där man talar om den sjätte massutrotningen av arter i planetens historia. För att säkerställa goda livsförutsättningar och välbefinnande framåt behöver vi ställa om till en cirkulär och naturresurseffektiv ekonomi. De externa kostnaderna till för utvinning av jungfruliga råvaror inkluderas i dag inte i priset. För att marknaden ska kunna hantera situationen bättre behöver de externa kostnaderna prissättas. För att ta steg framåt i detta arbete bör regeringen utreda möjligheterna och effekterna av att införa en skatt eller avgift på utvinning av jungfruliga råvaror.

Sötade drycker innehåller mycket socker och ett stort intag har stark koppling till övervikt och hälsorisker. Det finns barn som i dagsläget dricker stora mängder varje dag och föräldrar som är omedvetna om problematiken. Ett stort antal länder i världen har infört skatt i någon form på sockersötad dryck, med mycket lyckat utfall. Jag anser att Sverige bör gå vidare och utreda hur en producentavgift på sötade drycker kan införas i Sverige.

Jag anser att det är viktigt att spelskatten kan bidra till att motverka problemspelande till förmån för ett spelande som är både sunt och nöjesfyllt. Den effektiva skattesatsen för olika typer av spel bör differentieras med fokus på att hämma riskspelande till förmån för sunt och nöjesfyllt spelande.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av proposition 2024/25:28

2024/25:3234 av *Malin Östh m.fl. (V)*:

3. 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.

2024/25:3235 av *Linus Lakso m.fl. (MP)*:

5. 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.

Motioner från allmänna motionstiden 2024/25

2024/25:14 av *Nima Gholam Ali Pour (SD)*:

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

2024/25:28 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.

2024/25:193 av *Nooshi Dadgostar m.fl. (V)*:

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

2024/25:259 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett borttagande av den extra koldioxidskatten från nysålda bilar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:531 av Cecilia Engström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda en sänkning av energiskatten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:679 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.

2024/25:789 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.

2024/25:1028 av Kerstin Lundgren (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.

2024/25:1045 av Denis Begic (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över förutsättningarna för att införa vägavgifter för lastbilar som använder det svenska vägnätet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2024/25:1112 av Marléne 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.

2024/25:1123 av Lars Püß (M):

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

2024/25:1165 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa en vägavgift för utländska lastbilar för den sträcka de kör på svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1191 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.

2024/25:1351 av Per Söderlund m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en översyn som syftar till rättvisa skattevillkor på energimarknaden och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga en avveckling av bonus malus-systemet i sin helhet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga en utfasning av trängselskatterna och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga en avveckling av kemikalieskatten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1394 av Martin Kinnunen m.fl. (SD):

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

2024/25:1454 av Tobias Andersson m.fl. (SD):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motverka skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1472 av Larry Söder (KD):

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

2024/25:1547 av Jörgen Grubb och Patrik Jönsson (båda SD):

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

2024/25:1557 av Helena Lindahl och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en väsentlig lättning av den statliga skatte- och regelbördan för svenskt jordbruk och därmed skapa förutsättningar för en snabb tillväxt i sektorn och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1744 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheterna och effekterna av att införa en skatt eller avgift på utvinning av jungfruliga råvaror och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1771 av Linus Lakso m.fl. (MP):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra och dubblera den tidigare nivån på flygskatten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1772 av Linus Lakso m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Sveriges kommuner bättre förutsättningar för minskad vägtrafik genom större rådgivning över trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.
15. 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.

2024/25:1773 av Linus Lakso m.fl. (MP):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förslaget på delegation till kommuner avseende trängselskatt enligt SOU 2013:3 ska

genomföras i väntan på en större utredning om en regionalisering eller kommunalisering av trängselskatten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1779 av Carl Nordblom (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga sänkt spelskatt för att öka kanaliseringsgraden och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1859 av Kristina Axén Olin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att reformera lag 2004:629 och möjliggöra differentierade trängselskatter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:1921 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V):

10. 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.
11. 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.
13. 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.
14. 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.

2024/25:2005 av John E Weinerhall (M):

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

2024/25:2468 av Anders Ådahl m.fl. (C):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över skatter och avgifter som påverkar lönsamheten i svensk livsmedelsproduktion och livsmedelsförädling i syfte att stötta inhemsk livsmedelsförsörjning och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en differentierad spelskatt och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2496 av Christofer Bergenblock och Anders Ådahl (båda C):

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

2024/25:2519 av Stina Larsson m.fl. (C):

11. 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.

2024/25:2597 av Ida Drougge (M):

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

2024/25:2613 av Elin Söderberg m.fl. (MP):

46. 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.
55. 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.
95. 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.
102. 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.
131. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa avståndsbaserad beskattning av tunga godsfordon och tillkännager detta för regeringen.
136. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra och dubblera flygskatten och låta denna finansiera järnvägssatsningar och tillkännager detta för regeringen.
139. 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.
191. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en antibiotikaskatt på kött och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:2654 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.

2024/25:2716 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda 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.

2024/25:2855 av Sten Bergheden (M):

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

2024/25:2885 av Sten Bergheden (M):

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

2024/25:2947 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.

2024/25:2954 av Muharrem Demirok m.fl. (C):

- 2.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa en ”tanka svenskt-politik” som syftar till att konsumenten får konkurrenskraftigt grönt svenskt biobränsle av svenska råvaror, där skatt och moms på alla biodrivmedel, hög- och låginblandade, inklusive biogas och vätgas, ska sänkas till ett minimum och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser skatt på biodrivmedel.

22. 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 senast 2026 och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3047 av Linus Lakso m.fl. (MP):

18. 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.
37. 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.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa elskatten för kraftvärme- och värmeproduktion och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3055 av Ulrika Westerlund m.fl. (MP):

77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur en producentavgift på sötade drycker kan införas i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en antibiotikaskatt på importerat kött och tillkännager detta för regeringen.
105. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över skattenivån på nikotinhaltiga produkter och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3071 av Emma Nohrén m.fl. (MP):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en antibiotikaskatt på kött och tillkännager detta för regeringen.
11. 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 tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa skatten på all egenproducerad el (även över gränsen på 500 kW) och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3108 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skattebefrielsen för biogas bör återinföras och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3109 av Anna-Caren Säterberg m.fl. (S):

28. 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.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över avfallsskatten och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3126 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):

81. 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.

2024/25:3169 av Rickard Nordin m.fl. (C):

50. 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.
55. 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.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bedriva påverkan i EU så att drivmedel beskattas utifrån energiinnehåll i stället för volym och tillkännager detta för regeringen.
59. 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.
60. 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.
66. 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.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta bort skatten på bioolja för uppvärmningsändamål och tillkännager detta för regeringen.

2024/25:3190 av Niklas Karlsson m.fl. (S):

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