

Sänkt skatt på bensin och diesel

Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	4
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	10
2	Sänkt drivmedelsskatt.....	15
2.1	Bakgrund och gällande rätt.....	15
2.2	Sänkt skatt på bensin och diesel.....	15
3	Konsekvensanalys.....	17
4	Författningskommentar.....	23
4.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	23
4.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	23

Sammanfattning

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler. Summan av energi- och koldioxidskatten för sådan bensin blir då 60 öre lägre per liter 2024 än skatten år 2023. Efter omräkning av energi- och koldioxidskatten på övrig bensin sänks energiskatten så att summan av energi- och koldioxidskatten blir 60 öre lägre per liter än skatten år 2023.

I promemorian föreslås också att skatten på diesel (miljöklass 1) 2024 sänks med 341 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som skulle ha gällt 2024 med nuvarande omräkningsregler. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser ändras på motsvarande sätt.

Skatten på alkylatbensin föreslås höjas för att inte understiga EU:s minimiskattenivåer.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen 2024 och 2025 föreslås framgå av lagen om skatt på energi.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024 respektive den 1 januari 2025.

1 Lagtext

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 och 1 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 44 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	6 kr 31 öre per liter
			1 kr 14 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	4 kr 01 öre per liter
			3 kr 48 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	6 kr 35 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 48 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	7 kr 35 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och	279 kr per m ³	3 793 kr per m ³	4 072 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 582 kr per m ³	2 491 kr per m ³	4 073 kr per m ³	
	miljöklass 2	1 940 kr per m ³	2 491 kr per m ³	4 431 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 125 kr per m ³	2 491 kr per m ³	4 616 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 287 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg	5 278 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 106 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³	3 946 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	762 kr per 1 000 kg	3 301 kr per 1 000 kg	4 063 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 48 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	6 kr 35 öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

1 §¹

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	2 kr 57 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 71 öre per liter
			1 kr 42 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	4 kr 56 öre per liter
			2 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 75 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	6 kr 75 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och	305 kr per m ³	3 887 kr per m ³	4 192 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1	1 470 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 193 kr per m ³	
	miljöklass 2	1 868 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 591 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 074 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 797 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 407 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	5 770kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 209 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³	4 313 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	833 kr per 1 000 kg	3 608 kr per 1 000 kg	4 441 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 75 öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §²

För kalenderåret 2024 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För kalenderåret 2026 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4–6 ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket,

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska

a) koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket, och

b) energiskatt betalas med belopp som motsvarar summan av de i 1 § angivna energiskatte- och koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket med ett årligt tillägg av två procentenheter, med avdrag för det omräknade koldioxidskattebeloppet enligt a.

Med jämförelsetal avses det värde, 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.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2024.

Beloppen enligt andra stycket 1, 2 a och 2 b avrundas var för sig till hela kronor och ören.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.1

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	2 kr 57 öre per liter 1 kr 42 öre per liter 2 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter 3 kr 14 öre per liter 3 kr 14 öre per liter	5 kr 71 öre per liter 4 kr 56 öre per liter 5 kr 75 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	6 kr 75 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro- cent destillat vid 350°C, b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat	305 kr per m ³	3 887 kr per m ³	4 192 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 470 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 193 kr per m ³	
	miljöklass 2	1 868 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 591 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 074 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 797 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 407 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	5 770kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 209 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³	4 313 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	833 kr per 1 000 kg	3 608 kr per 1 000 kg	4 441 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 75 öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		Summa skatt
			Energiskatt	Koldioxidskatt	
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	2 kr 19 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 46 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 57 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	4 kr 84 öre per liter
		b) miljöklass 2	2 kr 23 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 50 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 30 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	6 kr 57 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	318 kr per m ³	4 048 kr per m ³	4 366 kr per m ³
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro-			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	cent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 615 kr per m ³	2 836 kr per m ³	4 451 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 037 kr per m ³	2 836 kr per m ³	4 873 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 256 kr per m ³	2 836 kr per m ³	5 092 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 465 kr per 1 000 kg	4 544 kr per 1 000 kg	6 009 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m ³	3 233 kr per 1 000 m ³	4 492 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	868 kr per 1 000 kg	3 758 kr per 1 000 kg	4 626 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 23 öre per liter	3 kr 27 öre per liter	5 kr 50 öre per liter

I fall som avses i 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 a och b och 6 kap. 10 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 5 kap. 16 § 6 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

2 Sänkt drivmedelsskatt

2.1 Bakgrund och gällande rätt

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet, är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. På nationell nivå regleras skatter på bränslen och el i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen och el ska beskattas. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet beskattas vid användning som motorbränslen eller som bränslen för uppvärmning.

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 innan november månads utgång fastställa det kommande kalenderårets omräknade energi- och koldioxidskattesatser. Hur skattesatserna ska omräknas framgår av LSE och de omräknade skattebeloppen fastställs i förordning. Sedan 1994 sker omräkningen av energi- som koldioxidskattesatserna på bland annat bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). För bensin och diesel beaktas sedan den 1 januari 2016 även utvecklingen av bruttonationalprodukten 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. Även den allmänna inflationen har ökat och den svenska kronans växelkurs har försvagats. Sammantaget har detta fått konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. Riksdagen har under 2022 och inför 2023 beslutat 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, prop. 2021/22:221, bet. 2021/22:FiU39, prop. 2022/23:17, bet 2022/23:FiU1).

2.2 Sänkt skatt på bensin och diesel

Promemorians förslag: Energi- och koldioxidskattebeloppen på bränsle för 2024 bestäms till den nivå som skulle gälla med nuvarande omräkningsregler med följande avsteg.

Energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks 2024 med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med omräknad nivå. Summan av energi- och koldioxidskatten för sådan bensin blir då 60 öre lägre per liter 2024 än skatten år 2023. Energiskatten för övrig bensin, utom alkylatbensin, bestäms till nivåer som innebär att summan av energi- och koldioxidskatten blir 60 öre lägre per liter än 2023. Energiskatten på alkylatbensin höjs med 10 öre per liter jämfört med omräknad nivå.

Energiskatten på diesel (miljöklass 1) sänks 2024 med 341 kronor per kubikmeter jämfört med omräknad nivå. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser ändras på motsvarande sätt. För s.k. märkt diesel

sänks koldioxidskatten 2024 med 259 kronor per kubikmeter jämfört med omräknad nivå.

För 2025 bestäms energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin, diesel och andra bränslen med skattesatser som har omräknats från 2024 års nivåer. För bensin (utom alkylatbensin) sänks dock de omräknade energiskattebeloppen med 60 öre per liter.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen under 2024 och 2025 framgår direkt av lagen om skatt på energi.

Ändringen avseende 2024 träder i kraft den 1 januari 2024 och avseende 2025 den 1 januari 2025. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Skälen för promemorians förslag: För att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser sänks skatten på bensin och diesel. Koldioxidskatten för bensin för 2024 ska bestämmas till den nivå som skulle gälla med nuvarande omräkningsregler. Energiskatten på bensin (utom alkylatbensin) sänks 2024 så att summan av energi- och koldioxidskatten blir 60 öre lägre per liter jämfört med dagens nivå.

Energiskatten på alkylatbensin höjs dock 2024 med 10 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler, för att inte riskera att skatten understiger EU:s minimiskattennivå.

De sammanlagda punktskatterna på omärkt diesel (miljöklass 1) för 2024 sänks med 341 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler. I praktiken innebär detta en höjning med 120 kronor jämfört med 2023 års nivå, vilket lämnar en tillräcklig marginal för att inte riskera att underskrida energiskattedirektivets minimiskattennivå. Skatten för övrig omärkt diesel sänks med motsvarande belopp. Skatten på s.k. märkt diesel sänks så att den totala skatten understiger skatten för diesel i miljöklass 1, för att inte strida mot Rådets direktiv (95/60/EG) av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen, kallat märkningsdirektivet som förutsätter att det är den lägst beskattade dieseln som ska förses med märk- och färgämne.

För 2025 bestäms skatten på bensin, diesel och andra bränslen till belopp med omräkningsfaktorn som ges av förhållandet mellan prognos för konsumentprisindex (KPI) i juni 2024 på 422,30 och KPI i juni 2023. Uppräkningen görs utifrån 2024 års nivåer. För bensin och diesel räknas skatten dessutom upp med ett schabloniserat tillägg om två procentenheter. För bensin (utom alkylatbensin) sänks dock de uppräknade energiskattebeloppen med 60 öre per liter.

Av lagtekniska skäl föreslås att energi- och koldioxidskattesatserna för bränslen för 2024 och 2025 anges i 2 kap. 1 § LSE. Vidare föreslås att årtalen i omräkningsreglerna i 2 kap. 1 b § förskjuts två år, vilket är en följdändring av att skattesatserna för 2024 och 2025 anges direkt i 2 kap. 1 §.

Förslaget avseende 2024 föreslås träda i kraft den 1 januari 2024 och avseende 2025 den 1 januari 2025. Äldre bestämmelser ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

I normalfallet fastställer regeringen i en förordning det kommande kalenderårets energi- och koldioxidskattesatser i enlighet med reglerna i LSE. Regeringen kommer därför före november månads utgång 2023 att

utfärda en förordning med omräknade skattesatser inför 2024. De i förordningen fastställda skattesatserna kommer dock inte att tillämpas. I och med ikraftträdande av förslaget reglerar 2 kap. 1 b § LSE inte längre 2024 års skattesatser. Från och med den 1 januari 2024 framgår i stället 2024 års skattebelopp direkt av 2 kap. 1 § LSE. Om riksdagen beslutar om förslaget i enlighet med denna promemoria, kommer förordningen att upphävas innan den träder i kraft i samband med att regeringen beslutar om utfärdandet av de lagar som föranleds av förslaget.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 1 och 1 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi.

3 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att bedöma andra effekter än de offentligfinansiella effekterna kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att minska priset vid pump på bensin och diesel och därigenom mildra inflationens konsekvenser. Förslaget i promemorian syftar alltså till att minska företagets och enskildas kostnader för drivmedel genom att sänka skatten för bensin (utom alkylatbensin) och diesel (miljöklass 1, 2 och 3). Promemorian innehåller också förslag om att sänka skatten på s.k. märkt diesel för att säkerställa förenligheten med märkningsdirektivet. Slutligen innehåller promemorian ett förslag om att skatten på alkylatbensin höjs jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler.

Ett alternativ för att minska priset vid pump på bensin och diesel vore att minska reduktionspliktsnivåerna för inblandning av biobränsle enligt lagen om reduktionsplikt ytterligare. Enligt Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor finns krav på att ha en reduktionsplikt. Preiseffekten av lägre reduktionsnivåer är dock mer svårbestämda och en lägre reduktionsplikt skulle tvärtom kunna leda till högre drivmedelspriser på kort sikt eftersom det kan tvinga drivmedelsleverantörerna att göra om sina långsiktiga avtal. En reduktionsnivå på 6

procent för bensen och diesel bedöms även säkerställa en fortsatt svensk efterfrågan på huvuddelen av befintlig produktion av biodrivmedel från svenska råvaror. Därför anses ännu lägre reduktionsnivåer vara ett sämre alternativ än sänkt skatt för att ytterligare minska drivmedelspriserna.

Förslagens förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med energiskattedirektivet. Förslaget om sänkt energiskatt på bensen och diesel ryms inom de minimiskattenivåer som föreskrivs i direktivet. Reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt påverkas inte av förslaget. Sammantaget bedöms därför förslaget vara förenligt med EU-rätten.

Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten uppgår till de skatteintäkter som uteblir när förslaget genomförs. Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna redovisas i tabell 1. Beräkningen görs i huvudsak utifrån prognostiserade volymer för 2024 från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2023. Beräkningarna utgår vidare från de skattesatser som skulle ha gällt med gällande omräkningsregler och en inflation mellan juni 2022 och juni 2023 på 9,31 procent, mellan juni 2023 och juni 2024 på 4,15 procent (prognos) och mellan juni 2024 och juni 2025 på 1,57 procent (prognos).

Tabell 1 Förslag om sänkt skatt på bensen och diesel

Miljarder kronor, fasta priser och baser.

	Bruttoeffekt 2024	Nettoeffekt 2024	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-5,45	-5,76	-7,77	-8,05	-8,05

Källa: Egna beräkningar

Förslaget innebär att skatteutgiften avseende energiskatt på diesel i motordrivna fordon minskar. Förslaget påverkar även vissa andra skatteutgifter gällande drivmedel och skatteutgiften avseende koldioxidskatt på bioolja för uppvärmningsändamål. Dessutom uppkommer en ny skatteutgift när koldioxidskatten för märkt diesel sänks.

Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten

Exakt hur skatteförändringar påverkar priset är en empirisk fråga. Konsekvensanalysen utgår från att uppräkningsanalysen av skattesatser i frånvaro av förslaget hade fått fullt genomslag på priset. Hur mycket lägre den totala skatten beräknas bli för bensen, diesel, flygbensen och eldningsolja, jämfört med om förslaget inte genomförs, redovisas i tabell 2. Även effekten inklusive mervärdesskatt redovisas där. Mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson och beräknas utifrån antagandet att priset justeras i motsvarande mån som skatten.

Tabell 2 Beräknad effekt på skatten jämfört med om förslaget inte genomförs för vissa bränslen

Kronor per enhet som anges i parentes

	2024	2024 ink moms	2025	2025 ink moms
Bensin (l)	-1,31	-1,64	-2,00	-2,50
Diesel (l)	-0,341	-0,426	-0,361	-0,451
Flygbensin (l)	-1,32	-1,65	-2,00	-2,50
Eldningsolja (m3)	-259	-324	-270	-338

Källa: Egna beräkningar

En ägare till en diesebil som körs i genomsnitt 1 100 mil om året och har en förbrukning på 0,7 liter per mil beräknas få cirka 330 kronor lägre kostnader 2024 och cirka 350 kronor lägre kostnader 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs. För en bensinbilsägare som kör en lika lång sträcka årligen, med en genomsnittsförbrukning på 0,8 liter per mil beräknas besparingen uppgå till cirka 1 440 kronor 2024 och 2 200 kronor 2025.

Förslaget påverkar även skatten på flygbensin. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till cirka 50 kronor per flygtimme 2024 och 75 kronor per flygtimme 2025, med en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme.

Användningen av eldningsolja som uppvärmningsbränsle har minskat över tid. Olja bidrog med ungefär 0,4 terawattimmar av energianvändningen för uppvärmning och varmvatten av småhus 2021, vilket motsvarar drygt 1 procent av den totala energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i småhus. Det fanns 2021 cirka 23 000 småhus som helt eller delvis använder eldningsolja för sin uppvärmning. För ett småhus som använder 2,5 kubikmeter olja per år beräknas förslaget medföra en kostnadsminskning med cirka 750 kronor 2024 och cirka 780 kronor 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs.

För bensin och diesel skiljer sig effekten för enskilda av förslaget i övrigt också beroende på typ av hushåll och i vilken grad hushållet är beroende av bilen och om hushållet har ett bensin- eller dieselfordon. En högre andel hushåll i glesbygden väntas gynnas av förslaget jämfört med andelen i storstadsregioner eftersom hushåll på glesbygden antas i högre utsträckning vara beroende av bilen än hushåll i större städer, där alternativ till bilen, som gång, cykel och kollektivtrafik, är mer tillgängliga.

Den genomsnittliga körsträckan, per registrerat fordon, är längst för bilar registrerade i Stockholms, Uppsala och Jönköpings län, vilket betyder att ägare till dessa bilar förväntas gynnas mest av förslaget.

Som andel av hushållens ekonomiska standard är effekten av sänkta skatter på bensin, diesel och eldningsolja störst bland hushåll med låga inkomster och avtar sedan högre upp i inkomstfördelningen. Eftersom skattesänkningen är större på bensin än på diesel, gynnas bensinbilsägare i större utsträckning än dieslbilsägare, givet samma körsträcka och förbrukning. Sänkt skatt på eldningsolja påverkar så pass få hushåll att den inte bedöms påverka hushållens genomsnittliga ekonomiska standard. Utöver dessa bedöms förslaget inte ha några nämnvärda fördelnings-effekter.

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står kvinnor som ägare till drygt en tredjedel av bilarna. Bilar registrerade på kvinnor har också en marginellt kortare genomsnittlig körsträcka per år jämfört med bilar registrerade på män. Förslaget bedöms sålunda gynna män marginellt mer än kvinnor.

Effekter för företagen

Företag berörs av förslaget genom att vissa bränslen som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg, eller för andra ändamål såsom uppvärmning, får en annan skatt än om förslaget inte genomförs. Preiseffekter ges av tabell 2 i avsnittet ovan. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon mervärdesskatteeffekt.

Förslaget påverkar företagen främst genom att priset på drivmedel, såsom bensin och diesel, blir lägre än vad fallet hade varit om förslaget inte genomförs. Med avseende på flytande drivmedel så antas företag använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och knappt en femtedel av den totala volymen bensin. Det är dessa andelar av den offentligfinansiella bruttoeffekten, som i huvudsak kommer från bensin och diesel, som kommer företagen till godo.

Merparten av drivmedelsvolymerna förbrukas inom transportsektorn men även användare av arbetsmaskiner där drivmedlet beskattas kommer att påverkas. Huvudsakligen påverkas åkerinäringen och i andra led de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Förslaget bedöms i stort sett inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt. Förslaget bedöms inte heller påverka några andra kostnader för företagen.

Hur kostnader förändras för ett företag beror på i vilken utsträckning företaget är beroende av de bränslen som påverkas av förslaget. För bensin och diesel beror det på i vilken utsträckning ett företag är beroende av vägtransporter, vilken typ av fordon och bränsle som används samt längden på vägtransporter. Lägre drivmedelsskatter påverkar i högre utsträckning kostnaderna för företag som använder mer låginblandad bensin och diesel än företag som använder höginblandade drivmedel eller elfordon. Tabell 3 redovisar ett antal typexempel för olika typer av fordon.

Tabell 3 Besparing av förslaget för olika typfordon som använder bensin eller diesel

Besparing i tusentals kronor, taxi antas använda bensin som drivmedel och övriga fordonstyper diesel.

	Mil/år	Förbrukning l/mil	Besparing 2024	Besparing 2025
Fjärrbilsekipage*	12 500	3,5	13,4	14,2
Lätt Lastbil	1 400	0,8	0,4	0,4
Buss	5 000	4	6,8	7,2
Taxi	5 000	0,8	5,2	8,0

Källa: Egna beräkningar

*Beräkningen utgår ifrån ett antagande om att 90 % av dieseln som ett fjärrbilsekipage använder tankas i Sverige.

Energi- och koldioxidskatter tas ut enligt samma regelverk oavsett företagets storlek. Även nedsättning av koldioxidskatt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet gäller för alla företag oavsett storlek, givet att kriterierna för återbetalning är uppfyllda. Förslaget bedöms därför inte behöva utformas med speciell hänsyn till små företag.

Eftersom bensinfordon gynnas mer relativt dieselfordon kan företag som nyttjar bensinfordon i branscher där det finns både bensin- och dieselfordon, exempelvis personbefordran, få en viss konkurrensfördel.

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslaget bedöms endast medföra marginella förändringar för Skatteverket avseende information. Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara nödvändiga. Förändringarna ingår i den anpassning som årligen görs på grund av ny eller förändrad lagstiftning, och eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för de allmänna förvaltningsdomstolarna eller andra myndigheter.

Effekter för miljön

Att sänka skatten på bensin och diesel innebär att drivmedelsskatternas styrning mot minskad klimat- och miljöpåverkan minskar jämfört med om förslaget inte genomförs. Förslaget innebär till exempel ett lägre pris på drivmedel än om förslaget inte genomförs, vilket leder till att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas. Förslaget leder till att konsumtionen av fossila drivmedel ökar. Sett isolerat bedöms förslaget leda till att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn och från arbetsmaskiner ökar med ungefär 350 000 ton 2024 och ungefär 490 000 ton 2025, baserat på inblandningsnivåer från Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2023 där en reduktionspliktsnivå på 6 procent har antagits. Det motsvarar drygt 2 respektive knappt 3 procent av 2022 års totala (preliminära) utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner. Eftersom priset minskar även på märkt diesel och vissa andra drivmedel jämfört med om förslaget inte genomförs bidrar även dessa till marginellt ökade utsläpp av fossil koldioxid.

Sett isolerat leder förslaget till ökade territoriella utsläpp. Förslaget försvårar Sveriges möjligheter att nå det nationella klimatmålet inom den s.k. icke-handlande sektorn och transportsektorn samt Sveriges EU-åtagande inom ansvarsfördelningsförordningen, s.k. ESR. För att fortfarande uppfylla Sveriges nationella klimatmål och EU-åtagande inom ESR behöver Sverige minska de territoriella utsläppen genom andra åtgärder. Det finns även s.k. flexibiliteter inom ramen för EU lagstiftningen om EU:s utsläppshandel (ETS) och skog och markanvändning (LULUCF) som kan bidra till att ESR-åtagandena nås. Därtill finns möjligheten att förvärva mer utsläppsutrymme från någon annan medlemsstat. I dessa fall är det alltså möjligt att förslaget inte bidrar till ökade europeiska utsläpp. Osäkerheten kring tillgången och priset för

att förvärva utsläppsenheter är stor och ju fler länder som har svårt att klara sina klimatåtaganden desto högre pris kan förväntas. Svårigheten i att kvantifiera kostnaden för att förvärva utsläppsenheter ligger i att det inte finns några kända priser för sådan handel. Två räkneexempel kan visa på vad kostnaden kan bli. EU-kommissionen har i vissa konsekvensanalyser antagit ett utsläppspris på 48 euro per ton i det nya handelssystemet ETS2 som ska omfatta vägtransporter och byggnader. Ett sådant pris i handeln med utsläppsutrymme skulle ge en årlig alternativkostnad som kan uppskattas till mellan 250 och 300 miljoner kronor för förslaget de första åren. Kostnaden upphör inte åren därefter men blir ännu mer svårbedömd på grund av att reduktionsnivåerna för bensin och diesel efter 2026 inte är kända. Konjunkturinstitutet har i sin miljöekonomiska rapport 2022 räknat på ett pris på 2000 kronor per ton vilket betyder att den årliga kostnaden ovan fyrdubblas till drygt en miljard kronor de första åren.

Även utsläppen av kväveoxider, framför allt från dieselfordon och arbetsmaskiner, bedöms öka något vilket försvårar att uppnå Sveriges åtagande om utsläppsminskningar, framför allt av kväveoxider till 2030 enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, samt de utsläppsminskningar som specificerats i regeringens nationella luftvårdsprogram.

Effekter för inflation

Förslaget bedöms leda till en temporärt något lägre inflation. Skatteförändringen förväntas leda till en sänkning av konsumentpriset på bränslen, vilket ger en direkt negativ effekt på uppmätt KPI. Skattesänkningen överväldnas nödvändigtvis inte helt på konsumentpriset. Graden av övervältring beror bland annat på hur prisförändringen påverkar efterfrågan på bränslen och konkurrensläget på marknaden. Det är dock oklart i vilken utsträckning en direkt negativ effekt på uppmätt KPI påverkar de långsiktiga inflationsförväntningarna och det underliggande inflationstrycket i ekonomin. Åtgärden kan även ge en indirekt dämpande effekt på inflationen genom att priser sänks på andra varor och tjänster i ekonomin, till följd av lägre kostnader hos företag som är beroende framför allt av vägtransporter. Förslaget bedöms även stimulera den allmänna efterfrågan i ekonomin, vilket kan leda till en höjd prisnivå. Påverkan på inflation och eventuella andra makroekonomiska effekter av förslaget beaktas sammantaget med övriga finanspolitiska åtgärder i regeringens prognoser.

Övriga effekter

Åtgärden bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner, sysselsättning, arbetslöshet och löner.

4 Författningskommentar

4.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

I paragrafen anges energi- och koldioxidskattebeloppen för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär förändrade skattebelopp som gäller för dessa bränslen när skattskyldighet inträder.

Övervägandena finns i avsnitt 2.

1 b §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur skattebeloppen för energiskatt och koldioxidskatt ska räknas om och när omräkningen ska göras.

I *första stycket* ändras det årtal som anger inför vilket kalenderår för den årliga omräkningen ska göras till 2026. Ändringen innebär att bestämmelsen inte reglerar skattebeloppen för 2024 och att en omräkning istället ska göras av skattebeloppen som anges i 1 § för kalenderåret 2026 och efterföljande kalenderår.

I *tredje stycket* ändras det basår som används vid beräkningen av förändringar av konsumentprisindex till 2024.

Övervägandena finns i avsnitt 2.

4.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

I paragrafen anges energi- och koldioxidskattebeloppen för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär förändrade skattebelopp som gäller för dessa bränslen när skattskyldighet inträder.

Övervägandena finns i avsnitt 2.