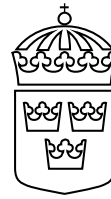


Regeringens proposition

2022/23:17



Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion

Prop.
2022/23:17

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 15 november 2022

Ulf Kristersson

Elisabeth Svantesson
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna har kommit överens om att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt ska sänkas samt att beskattningen av bränsle inom viss värmeproduktion ska förändras.

I propositionen föreslås att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt under tre år sänks med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler. Priset på bensin och diesel vid pump bedöms därmed sänkas med en krona per liter inklusive mervärdesskatt. En mindre sänkning görs av skatten på s.k. lågbeskattad olja för att undvika konflikt med EU:s märkningsdirektiv.

I propositionen föreslås också att bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska befrias från koldioxidskatt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	17
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (2000:1225) om straff för smuggling	22
3	Ärendet och dess beredning	24
4	Tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel	24
4.1	Bakgrund och gällande rätt.....	24
4.2	Tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel samt vissa följdändringar.....	25
5	Ändrad bränslebeskattning inom bl.a. kraftvärmeproduktion.....	29
5.1	Bakgrund och gällande rätt.....	29
5.2	Slopad koldioxidskatt på bränsle i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS	30
6	Konsekvensanalys.....	33
6.1	Tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel.....	33
6.1.1	Syfte och alternativa lösningar	33
6.1.2	Offentligfinansiella effekter	34
6.1.3	Effekter för företagen	35
6.1.4	Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten	36
6.1.5	Effekter för miljön.....	38
6.1.6	Effekter för myndigheter och domstolar.....	39
6.1.7	Förslagets förenlighet med EU-rätten.....	39
6.1.8	Övriga effekter	39
6.2	Slopad koldioxidskatt på bränsle i kraftvärme-och värmeverk inom EU ETS	39
6.2.1	Syfte och alternativa lösningar	39
6.2.2	Offentligfinansiella effekter	40
6.2.3	Effekter för företagen	40
6.2.4	Effekter för enskilda och offentlig sektor.....	42
6.2.5	Effekter för miljön.....	42
6.2.6	Effekter för myndigheter och domstolar.....	43
6.2.7	Förslagets förenlighet med EU-rätten.....	43
6.2.8	Övriga effekter	44
7	Författningskommentar.....	44
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	44
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	45

Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion	46	Prop. 2022/23:17
Bilaga 2	Promemorians lagförslag	47	
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	65	
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 november 2022		66	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (2000:1225) om straff för smuggling.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi¹ dels att rubriken närmast efter 11 kap. 10 § ska utgå, dels att 2 kap. 1 och 1 b §§ och 6 a kap. 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap. 1 §²

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 78 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 42 öre per liter 4 kr 35 öre per liter 6 kr 46 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 72 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	7 kr 36 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	921 kr per m ³	3 490 kr per m ³	4 411 kr per m ³

¹ Senaste lydelse av rubriken närmast efter 11 kap. 10 § 2004:1197.

² Senaste lydelse 2022:295.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 111 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 403 kr per m ³
	miljöklass 2	2 434 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 726 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 601 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 893 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	3 672 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	4 856 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	2 613 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 018 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	3 631 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	701 kr per 1 000 kg	3 037 kr per 1 000 kg	3 738 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 46 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 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 4 kap. 1 § 10 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		
			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	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
		85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och 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 motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg
			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 motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³
			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 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningsätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 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 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §³

För kalenderåret 2023 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 2021.

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.

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.

³ Senaste lydelse 2022:248.

*Nuvarande lydelse***6 a kap.**1 §⁴

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande lämnats enligt 2 kap. 9 § eller för vilken fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygs-motorer i provbädd eller liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren				
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser	Bensin, råttalolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	–	100 procent	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
10. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
inre fysikaliska struktur förändras				
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		–	9 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	9 procent	–

Föreslagen lydelse

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavelskatt
eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl				
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande lämnats enligt 2 kap. 9 § eller för vilken fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flyg-fotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygs-motorer i provbädd	Andra bränslen än flygbensin	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavelskatt
eller liknande anordning	(KN-nr 2710 11 31) och flyg-fotogen			
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser	Bensin, råttolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	–	100 procent	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
10. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavelskatt
inre fysikaliska struktur förändras				
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärme-produktion		–	100 procent	–
b) i annan värme-produktion		–	100 procent	–

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §⁵

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 8 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 11, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 9 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 11, medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

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

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 2022/23:17

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2022:166) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2022:166

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	4 kr 13 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 74 öre per liter
		– alkylatbensin	2 kr 08 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	4 kr 69 öre per liter
		b) miljöklass 2	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 05 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	7 kr 66 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,	909 kr per m ³	3 444 kr per m ³	4 353 kr per m ³
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 478 kr per m ³	2 262 kr per m ³	4 740 kr per m ³
	miljöklass 2	2 797 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 059 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 962 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 224 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	3 624 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 168 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg	4 792 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	2 579 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 005 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	3 584 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	692 kr per 1 000 kg	2 997 kr per 1 000 kg	3 689 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 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		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1			
	– motorbensin	3 kr 44 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	6 kr 31 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 14 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	4 kr 01 öre per liter
	b) miljöklass 2			
	– motorbensin	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,	279 kr per m ³	3 793 kr per m ³	4 072 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	1 582 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 Prop. 2022/23:17

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).

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (2000:1225) om straff för smuggling

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2000:1225) om straff för smuggling i stället för lydelsen enligt lagen (2022:000) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2021/22:256 *Föreslagen lydelse*

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om ansvar m.m. för gärningar som rör införsel till eller utförsel från landet av varor. Har det i lag eller annan författning föreskrivits straff för den som bryter mot ett förbud mot eller villkor för att föra in eller ut en vara, gäller i stället bestämmelserna i den författningen om inget annat är föreskrivet.

I 19–22, 25 a–27, 29 a och 32 §§ finns särskilda bestämmelser om befogenheter för att förhindra, utreda och beivra brott enligt denna lag eller brott, som rör införsel till eller utförsel från landet av varor, enligt någon av de författningar som nämns i tredje stycket. Befogenheterna gäller även vid sådana brott enligt narkotikastrafflagen (1968:64), vapenlagen (1996:67) och lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor som avses i 12 § tredje stycket samt vid sådana terroristbrott *som avses i 3 § 21 jämförd med 2 § lagen (2003:148) om straff för terroristbrott*. Befogenheten enligt 32 § att väcka åtal eller besluta om förverkande gäller dock inte vid brott enligt narkotikastrafflagen, vapenlagen, lagen om brandfarliga och explosiva varor eller *lagen om straff för terroristbrott*.

I 19–22, 25 a–27, 29 a och 32 §§ finns särskilda bestämmelser om befogenheter för att förhindra, utreda och beivra brott enligt denna lag eller brott, som rör införsel till eller utförsel från landet av varor, enligt någon av de författningar som nämns i tredje stycket. Befogenheterna gäller även vid sådana brott enligt narkotikastrafflagen (1968:64), vapenlagen (1996:67) och lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor som avses i 12 § tredje stycket samt vid sådana terroristbrott *enligt 4 § terroristbrottslagen (2022:666) som begås genom smuggling, grov smuggling, vapensmuggling, grov vapensmuggling, synnerligen grov vapensmuggling, smuggling av explosiv vara, grov smuggling av explosiv vara eller synnerligen grov smuggling av explosiv vara eller försök till sådana brott*. Befogenheten enligt 32 § att väcka åtal eller besluta om förverkande gäller dock inte vid brott enligt narkotikastrafflagen, vapenlagen, lagen om brandfarliga och explosiva varor eller *terroristbrottslagen*.

De författningar som avses i andra stycket är lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot ett annat land inom Europeiska unionen, lagen (1998:506) om punktskattekontroll av

transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter, lagen (2000:1064) om kontroll av produkter med dubbla användningsområden och av tekniskt bistånd, tullagen (2016:253) samt lagen (2006:1329) om handel med vissa varor som kan användas till dödsstraff eller tortyr, m.m. Prop. 2022/23:17

Bestämmelserna i 19–22, 25 a–26 a §§ samt 27 § första och tredje styckena, när det gäller kroppsvisitation, och bestämmelserna i 32 § gäller också vid brott som avses i 2–4 §§ skattebrottslagen (1971:69), om brottet rör underlåtenhet att lämna deklARATION enligt 26 kap. 37 § första stycket skatteförfarandelagen (2011:1244).

3 Ärendet och dess beredning

Inom Finansdepartementet har promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion tagits fram. I promemorian föreslås bl.a. att energiskatten på bensin och diesel sänks med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler. Priset på bensin och diesel vid pump sänks därmed med en krona per liter inklusive mervärdesskatt. En mindre sänkning görs av skatten på s.k. lågbeskattad olja för att undvika konflikt med EU:s märkningsdirektiv.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Fi2022/02850).

Därutöver föreslås en ändring av rättelsekaraktär i lagen om straff för smuggling. I regeringens proposition Leveranser av fartygsbränsle till havs i vissa fall (prop. 2021/22:256) fanns ett förslag om ändring i den lagen. Av förbiseende omfattade det ändringsförslaget inte en redan genomförd lagändring (SFS 2022:672). Det nu aktuella ändringsförslaget avser att åtgärda detta.

Lagrådet

Förslagen i propositionen är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

4 Tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel

4.1 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 bl.a. bensin och diesel

med 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 har drivmedelspriserna stigit, bl.a. som en följd av ett högre oljepris och en försvagad kronkurs. Efter Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari 2022 har också inflationen ökat. Sammantaget har detta fått konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter.

Riksdagen har under 2022 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).

4.2 Tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel samt vissa följdändringar

Regeringens förslag: De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för 2023 ska framgå av lagen om skatt på energi. Energiskatten på bensin och diesel ska sänkas med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt från den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler.

Den sammanlagda skatten på s.k. lågbeskattad olja sänks med 722 kronor per kubikmeter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt från den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Energimarknadsinspektionen, Förvaltningsrätten i Falun, Integritetsskyddsmyndigheten, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Skatteverket, Statens jordbruksverk, Statskontoret och Svenska Taxiförbundet* tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget.

Flera remissinstanser, däribland *Drivkraft Sverige, Företagarna, Näringslivets Transportråd, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Mobility Sweden, Skattebetalarnas förening, Skogsindustrierna, Svenskt Näringsliv, Trafikanalys, Transportföretagen* och *Sveriges Åkeriföretag*, tillstyrker förslaget men framför även andra synpunkter. *Drivkraft Sverige, Företagarna, Näringslivets Transportråd, Skattebetalarnas förening, Skogsindustrierna, Svenskt Näringsliv, Transportföretagen* och *Sveriges Åkeriföretag* anför bl.a. även att BNP-indexeringen ska tas bort permanent. *Drivkraft Sverige* anför därutöver att regeringen bör arbeta för att kunna differentiera drivmedelsskatterna inom reduktionsplikten genom att beskatta biodrivmedel lägre än fossila drivmedel. *Transportföretagen* anför att indexeringen inte skulle ha genomförts alls utan frysts för 2023–2025 och att möjligheten att sätta ned energiskatten under energiskattedirektivets minimiskattenivåer borde användas. *LRF* anför bl.a. att skattesänkningen ska kombineras med en förlängning av den tillfälliga utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt, som gäller

fram till och med den 30 juni 2023 på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Trafikanalys anför även att det är vanskligt att besluta om en treårig skattesänkning eftersom ingen vet hur priset på drivmedel kan förändras under dessa år. Mobility Sweden delar synen att de höga drivmedelspriserna motiverar tillfällig stöttning till många företag och privatpersoner, de beklagar dock att promemorian inte innehåller motsvarande stöd till el och biodrivmedel i syfte att bibehålla omställningstrycket i sektorn.

Konjunkturinstitutet anför att kraftigt höjda drivmedelspriser kan medföra negativa effekter för företag och hushåll och det kan finnas anledning att motverka dessa effekter genom t.ex. en tillfällig skattesänkning men efterfrågar en motivering till varför just en likformig sänkning är det bästa sättet att motverka negativa effekter av ökade drivmedelspriser.

Hjelmcö Oil AB avstyrker förslaget och lämnar därutöver synpunkten att flygkylatbensin ska beskattas på samma sätt som alkylatbensin under vissa förutsättningar. *Ekonomistyrningsverket* och *Energigas Sverige* avstyrker förslaget och förespråkar ett tillfälligt stöd som är mer riktat till de som är i störst behov av stöd. Några remissinstanser, däribland *Energigas Sverige* och *Svenska bioenergiföreningen (Svebio)* anser att nedsättningens tillfälliga karaktär redan nu bör fastställas i lag. *Ekonomistyrningsverket* saknar också en tydlig motivering varför tidsbegränsningen är tre år. *Naturvårdsverket*, *Svensk kollektivtrafik* och *Statens energimyndighet* avstyrker förslaget och anför att tidsbegränsade stöd som stimulerar ökad användning av fossila bränslen motverkar de långsiktiga styrsignaler som miljöpolitiken behöver ge och försvårar en övergång till andra drivmedel som kan öka försörjningstryggheten. *Statens energimyndighet* anför vidare att eftersom utbudet av diesel just nu är begränsat kan prispåverkan från en skattesänkning på diesel motverkas om efterfrågan på diesel samtidigt ökar samt dessutom förstärka befintliga obalanser på marknaden. *Naturskyddsföreningen* avstyrker förslaget och anför därutöver att remisstiden varit för kort så att beredningskravet inte kan anses vara uppfyllt.

Regelrådet, *Sveriges Kommuner och Regioner*, *Tillväxtanalys* och *Tillväxtverket* avstår från att lämna synpunkter på förslaget.

Några remissinstanser har även synpunkter på konsekvensutredningen.

Skälen för regeringens förslag: Under de senaste åren har drivmedelspriserna stigit, bl.a. som en följd av ett högre oljepris och en försvagad kronkurs. I den rådande situationen med en extremt hög osäkerhet och volatila priser, måste hänsyn kunna tas till förändringar i Sveriges omvärld som ändrade oljepriser och konjunkturutveckling vilka påverkar drivmedelspriserna i Sverige. Höga drivmedelspriser har konsekvenser för hushåll och företag.

Enligt lagen om skatt på energi ska energi- och koldioxidskattesatserna indexeras inför 2023. Indexomräkningen av skattesatserna för bensin och diesel enligt gällande regler skulle leda till markant ökade drivmedelspriser om inte sänkning sker av indexerade skattebelopp. För att möta de höga drivmedelspriserna föreslås därför tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel med 80 öre per liter under 2023–2025. Priset på bensin och diesel vid pump sänks därmed med en krona per liter inklusive

mervärdesskatt. Sänkningen avses omfatta sådan bensin och diesel som avses i 2 kap. 1 § 1, 2, 3 b och 7 LSE, dvs. bensin, alkylatbensin, omärkt diesel samt flygbensin. Regeringen bedömer samtidigt att långsiktiga styrsignaler genom bl.a. koldioxidprissättning och energibeskattnings är viktiga för att nå Sveriges långsiktiga ambitioner på klimat- och energiområdet. Det bedöms därför lämpligt att de föreslagna sänkningarna endast ska vara tillfälliga under tre år. Som beskrivits i finansplanen i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.4) kan nivån på drivmedelsskatter dock komma att förändras om prisläget motiverar det. Det finns alltså anledning att före budgetpropositionen för 2026 återkomma om hanteringen av denna återgång med 80 öre per liter av skattesatserna på bensin och diesel med följdändringar för lågbeskattad olja. Utifrån denna intention delar inte regeringen Naturvårdsverkets, Svensk kollektivtrafiks och Statens energimyndighets oro att förslaget i någon större omfattning ska motverka den långsiktiga styrsignalen. Regeringen delar däremot bedömningen att priset på diesel kan påverkas i lägre omfattning än den faktiska skatteförändringen på kort sikt om förändringen påverkar efterfrågan och utbudet är begränsat av andra yttre faktorer.

Flera remissinstanser, t.ex. Svenskt Näringsliv och Transportföretagen, anför att indexeringen borde ha förändrats för en längre period eller helt ha tagits bort. Regeringens sänkning är större än om enbart indexeringen hade pausats och syftar till att här och nu mildra effekterna av de höga drivmedelspriserna. Till skillnad från ett undantag från energiskatte-direktivets minimiskattenivåer, som t.ex. Sveriges Åkerier och Transportföretagen förordat, kan även sänkningen tillämpas under hela 2023. Priset på drivmedel har ökat under de senaste åren och som Trafikanalys påpekar är det svårt att veta hur priset på drivmedel förändras över tid. Regeringen avser därför att även fortsättningsvis följa prisläget för bensin och diesel och bl.a. utifrån det samlat bedöma om nivån på drivmedelsskatterna är skälig. Av bl.a. denna anledning bedömer regeringen, till skillnad från bl.a. Energigas Sverige och Svebio, att det inte är lämpligt att redan nu lagfästa skattenivåerna vid återgången 2026.

Regeringen anser, liksom LRF, att den tillfälligt sänkta skatten på diesel i arbetsmaskiner inom jord-, skogs- och vattenbruk ska förlängas. Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1) aviserat en förlängning av den tillfälligt sänkta skatten på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk till den 31 december 2023. Regeringen kommer att återkomma under våren 2023 med ett sådant förslag.

Konjunkturinstitutet efterfrågar en motivering varför en likformig sänkning för alla är det bästa sättet att motverka negativa effekter av ökade drivmedelspriser. Utöver den generella skattesänkning som föreslås i denna proposition har regeringen, som framgår ovan, föreslagit och aviserat olika mer riktade stöd. Ytterligare en sådan åtgärd är att det tillfälliga tilläggsbidraget till barnfamiljer med bostadsbidrag förlängs t.o.m. den 30 juni 2023. Regeringens sammantagna bedömning är således att såväl generella som riktade åtgärder är motiverade.

Att förändra beskattningen av flygalkylatbensin, som Hjelmcö Oil AB efterfrågar, eller att begära ett undantag från kommissionen för att möjliggöra differentierad beskattning inom reduktionsplikten, som

Drivkraft Sverige efterfrågar, ryms inte inom ramen för detta lagstiftningsärendet och föreslås inte.

Skattebeloppen för drivmedel har under 2022 ändrats flera gånger. Efter förslag i propositionen Sänkt energiskatt på bensin och diesel (prop. 2021/22:84) sänktes energiskatten på bensin och diesel med 40 öre per liter så att priset vid pump sänktes med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt. Förslaget föregicks av ett tillkännagivande från riksdagen (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). Därefter har en tillfällig ytterligare sänkning av energiskatten för bensin och diesel med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 t.o.m. den 30 september 2022 skett efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2022 – Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel samt hantering av överskott av vaccindoser (prop. 2021/22:221). Båda dessa ändringar trädde i kraft den 1 maj 2022. Från och med den 1 oktober 2022 upphörde den tillfälliga sänkningen och skattebeloppen återgick till de nivåer som föreslogs i prop. 2021/22:84.

De tidigare beskrivna skattesänkningarna på bensin och diesel som används som drivmedel har medfört att s.k. lågbeskattad olja kommit att beskattas högre än diesel miljöklass 1. Den nu föreslagna ändringen om sänkt energiskatt på bensin och diesel med 80 öre per liter leder till att denna effekt ytterligare förstärks. En justering av skattesatsen för s.k. lågbeskattad olja är därför nödvändig. I den s.k. lågbeskattade oljan ingår bl.a. oljeprodukter som försetts med märk- och färgämnen. Rådets direktiv (95/60/EG) av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen (EU:s märkningsdirektiv) förutsätter att det är den lägst beskattade dieseln som ska försees med märk- och färgämne. Syftet med märkningen är att visa vilka produkter som inte har beskattats enligt den normala skattesats som är tillämplig på dessa produkter när de är avsedda för andra ändamål än fordonsdrift. Mot denna bakgrund föreslås att skatten för s.k. lågbeskattad olja sänks med sammanlagt 722 kronor per kubikmeter jämfört med de skattesatser som annars skulle gälla efter KPI-indexering. En sådan sänkning medför att Sverige uppfyller kraven i EU:s märkningsdirektiv.

Eftersom råttallolja (KN-nr 3803 00 10) enligt 2 kap. 1 a § LSE ska beskattas med energiskatt med en skattesats som motsvarar den sammanlagda skatt som tas ut på bränsle enligt 1 § första stycket 3 a LSE (s.k. lågbeskattad olja) innebär förslaget att skattesatsen för råttallolja också ändras.

I normalfallet fastställer regeringen i en förordning det kommande kalenderårets energi- och koldioxidskattesatser i enlighet med reglerna i LSE. Regeringen kommer innan november månads utgång att utfärda en förordning med indexerade skattesatser. Av lagtekniska skäl föreslås att energi- och koldioxidskattesatserna för samtliga bränslen för 2023 anges i 2 kap. 1 § LSE. Det innebär att de förändringar som följer av den årliga indexeringen, med beaktande av förslagen om tillfälligt sänkt skatt på bensin, diesel och s.k. lågbeskattad olja, säkerställs genom detta förslag i stället för genom förordningen. Eftersom tillämpliga skattesatser kommer att framgå direkt av lag kommer förordningen således inte att tillämpas. Vidare föreslås att årtalen i indexeringsreglerna i 2 kap. 1 b § förskjuts ett år som en följdändring av att skattesatserna för 2023 anges direkt i 2 kap. 1 §.

Slutligen föreslås att rubriken ”Skattebefriad förbrukare” i 11 kap. tas bort då den saknar betydelse efter att bestämmelserna under rubriken togs bort den 1 januari 2018.

Vissa remissinstanser, däribland Naturskyddsföreningen, anför att remisstiden varit för kort och att beredningskravet därmed inte kan anses uppfyllt. När det gäller frågan om beredningskravet i regeringsformen är uppfyllt kan regeringen konstatera följande. Vid beredningen av regeringsärenden ska behövliga upplysningar och yttranden inhämtas från berörda myndigheter. Upplysningar och yttranden ska också inhämtas i den omfattning som behövs från kommuner. Även sammanslutningar och enskilda ska i den omfattning som behövs ges möjlighet att yttra sig. Formerna för hur beredningskravet ska uppfyllas är inte närmare reglerat än så. Konstitutionsutskottet har i detta sammanhang uttalat att vissa omständigheter, som t.ex. tidsbrist efter ett val, kan tillåtas påverka beredningsförfarandet (se bl.a. betänkande 2006/07:KU20 och 2008/09:KU10). I det aktuella fallet är lagstiftningsärendet av enklare beskaffenhet. Det är vidare angeläget att den föreslagna lagstiftningen kan träda i kraft den 1 januari 2023 och regeringens bedömning är att beredningskravet är uppfyllt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär avseende förslaget i denna del att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldigheten inträtt före ikraftträdandet.

Lagförslag

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

5 Ändrad bränslebeskattning inom bl.a. kraftvärmeproduktion

5.1 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. Direktivet innehåller dock även krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer samt möjligheter för medlemsstaterna att ge skattenedsättning eller fullständig skattebefrielse i andra situationer.

Koldioxidskatt för bränslen som förbrukas för framställning av värme i annan kraftvärmeproduktion inom EU:s system för handel med utsläppsrätter, kallat EU ETS, än den som sker i tillverkningsprocessen i industriell verksamhet, tas sedan den 1 augusti 2019 ut med 91 procent av den normala koldioxidskattenivån. Samma nivå gäller även för bränslen för värmeproduktion i värmeverk inom EU ETS. Beskattningen av fossila bränslen i kraftvärme- och värmeverk blev då lika, från att varit högre i värmeverk. Med kraftvärmeproduktion avses samtidig produktion av värme och skattepliktig elektrisk kraft i en och samma process, om den värme som uppkommer nyttiggörs och elverkningsgraden uppgår till minst 15 procent.

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

Regeringens förslag: Bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska befrias från koldioxidskatt.

Råtallolja som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska också befrias från energiskatt med ett belopp som motsvarar den koldioxidskatt som tas ut på s.k. lågbeskattad olja.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, däribland *Ekonomistyrningsverket*, *Energiföretagen Sverige*, *Energimarknadsinspektionen*, *Skattebetalarnas förening*, *Skogsindustrierna* och *Svenskt Näringsliv*, tillstyrker förslaget. Svenskt Näringsliv och Skattebetalarnas förening anser bl.a. att en slopad koldioxidskatt är en rimlig och väl avvägd åtgärd eftersom aktuella anläggningar även omfattas av EU:s system med handel med utsläppsrättigheter. En svensk koldioxidskatt, utöver EU ETS, innebär dubbla styrmedel och dubbelprissättningen är inte samhällsekonomiskt motiverad. Energiföretagen Sverige anför att förslaget underlättar tillgängliggörandet av ytterligare elproduktionskapacitet under kommande vinter, särskilt i de två södra elområdena. Även *Konjunkturinstitutet* anför att koldioxidbeskattning av bränsle i kraftvärme- och värmeverk som omfattas av EU ETS utgör en dubbelreglering och att ett slopande av denna beskattning i grunden är effektivitetshöjande.

Statens energimyndighet tillstyrker delvis förslaget och anför att förslaget endast bör gälla de anläggningar som används för spetslastproduktion och som avlastar elsystemet när det är som mest ansträngt.

Företagarna, *Förvaltningsrätten i Falun*, *Integritetsskyddsmyndigheten*, *Kommerskollegium*, *Konkurrensverket*, *Skatteverket*, *Statens jordbruksverk* och *Statskontoret* har inga synpunkter på förslaget.

Skatteverket har efterfrågat förtydligande av innebörden av den föreslagna övergångsbestämmelsen.

Några remissinstanser, däribland Energiföretagen Sverige och *Tekniska verken i Linköping*, tillstyrker förslaget men lämnar även synpunkter på ytterligare åtgärder som förslaget borde omfatta, t.ex. att biooljorna bör skattebefrias helt. *Energigas Sverige* tillstyrker förslaget och tar utöver detta upp ett antal frågor som ligger utanför detta lagstiftningsärende.

Naturvårdsverket avstyrker förslaget och anser att förslaget försvårar Sveriges möjligheter att nå klimatmålen. Därutöver anför Naturvårdsverket att det inte finns skäl att av konkurrensneutralitet även låta förslaget omfatta befrielse från koldioxidskatt även för separat produktion av värme. *Fastighetsägarna Sverige* avstyrker förslaget och anför bl.a. att åtgärder enligt förslaget inte har efterfrågats av branschen. *Svenska bioenergiföreningen (Svebio)* avstyrker förslaget och anför liksom Fastighetsägarna Sverige att ett bättre förslag är att se över hur förnybara och fossilfria biooljor befrias från skatt. *Naturskyddsföreningen* avstyrker förslaget och anför därutöver att remisstiden varit så kort så att beredningskravet inte kan anses vara uppfyllt.

Regelrådet, Sveriges Kommuner och Regioner, Tillväxtanalys och *Tillväxtverket* avstår från att lämna synpunkter på förslaget.

Några remissinstanser har även synpunkter på konsekvensutredningen.

Skälen för regeringens förslag: Rysslands invasion av Ukraina och agerande på energimarknaden har kraftigt ändrat förutsättningarna för den europeiska elmarknaden. Svenska hushåll och företag står nu inför en vinter med mycket högre elpriser än normalt.

Den situation som vi ser nu på den europeiska elmarknaden kräver långsiktiga åtgärder. Långsiktiga och förutsägbara spelregler är en förutsättning för att investeringar som möjliggör mer elproduktion från kraftvärmens ska komma till stånd. Det krävs åtgärder för att förbättra lönsamheten inom elproduktion i kraftvärmeverk.

Redan med gällande regler beskattas inte den del av bränslet som allokeras till produktion av skattepliktig el i kraftvärmeverk och därför bedöms inte förslaget ha någon direkt effekt på kostnaden för produktion av skattepliktig el i kraftvärmeverk. Förslaget leder dock till lägre kostnader för den samtidiga värmeproduktion som sker med fossila bränslen i kraftvärmeverk. Det innebär att lönsamheten i allmänhet förbättras för dessa anläggningar. Även om den kortsiktiga effekten på elproduktionen förväntas vara begränsad med anledning av förslaget, kan en relativt liten ökning av elproduktionen från kraftvärmeverk ändå leda till tydlig prispåverkan på grossistmarknaden för el eftersom utbudet tenderar vara priskänsligt när elprinsnivåerna är jämförelsevis höga. En stor andel av kraftvärmekapaciteten finns dessutom i eller i omedelbar anslutning till storstadsområdena där effektsituationen överlag tenderar vara som mest ansträngd. En ökad elproduktionskapacitet i dessa områden kan därför minska risken för lokal effektbrist i storstadsområdena. På längre sikt kan förslaget möjliggöra ytterligare produktion av el, t.ex. genom att investeringar görs i nya eller befintliga kraftvärmeanläggningar.

Åtgärden att slopa koldioxidbeskattningen inom kraftvärmeverken bidrar därför till att förbättra förutsättningarna på den europeiska elmarknaden.

Åtgärden innebär också att kraftvärme- och värmeverk inte längre omfattas av dubbla ekonomiska styrmedel avseende koldioxidutsläpp. Svenska kraftvärme- och värmeanläggningar inom EU ETS omfattas i dag både av 91 procent av koldioxidskatten och handeln med utsläppsrätter när fossila bränslen används. Ur en samhällsekonomisk synvinkel anser regeringen, i likhet med bl.a. Svenskt Näringsliv, att valet av styrmedel bör utgå från att målet ska nås till lägsta möjliga kostnad för samhället. En förutsättning för kostnadseffektiv styrning är att styrmedlet riktar sig mot det grundproblem som ska åtgärdas. Detta gör sig särskilt gällande beträffande miljöstyrning där principen om att ”förorenaren betalar” är en central utgångspunkt. För att hantera klimatproblemet är alltså prissättning av koldioxidutsläpp ett effektivt styrmedel. Ett slopande av koldioxidskatten för bränslen för värmeproduktion i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS hindrar alltså inte en fortsatt effektiv koldioxidprissättning. Vad Fastighetsägarna anför i den delen leder inte till någon annan bedömning från regeringens sida. I fråga om koldioxidskatt på skattepliktiga biooljor så omfattas även dessa av regeringens förslag. Att ytterligare förändra beskattningen av skattepliktiga biooljor, som t.ex. Energiföretagen, Svebio och Tekniska verken i Linköping efterfrågat, rymmer inte inom ramen för detta lagstiftningsärende.

Statens energimyndighet anför att förslaget endast bör gälla för anläggningar som används för spetslastproduktion och därigenom mer specifikt inriktas mot de kraftvärmeanläggningar som kan bidra till att öka försörjningstryggheten samtidigt som inläsningar i fossilbaserad produktion undviks. Regeringen bedömer att en sådan insnävning sannolikt kan vara problematisk ur ett konkurrens- och statsstödsperspektiv men noterar samtidigt att effekterna för försörjningstryggheten kan uppnås även genom en generell verkande regeländring.

Ett slopande av koldioxidskatten för bränsle endast i kraftvärmeverk skulle medföra att beskattningen av bränsle som används för att producera värme i kraftvärme- och värmeverk skulle bli olika. För att behålla konkurrensneutraliteten mellan olika typer av värmeproduktion samt för att ha en mer enhetlig beskattning föreslås att även bränsle i värmeverk ska befrias från koldioxidskatt. Naturvårdsverket anser i sitt remissvar att övervägande skäl saknas för att också slopa koldioxidskatten för värmeverk. I likhet med bl.a. Energiföretagen Sverige bedömer regeringen att ett slopande av koldioxidskatten även för anläggningar med enbart värmeproduktion också minskar risken för att värmeproduktion prioriteras framför elproduktion i berörda verksamheter, vilket skapar förutsättningar för att elproduktionskapacitet i kraftvärmeanläggningar i högre utsträckning görs tillgänglig för elmarknaden.

I syfte att beskatta råttalolja på motsvarande sätt som övriga skattepliktiga bränslen föreslås att även skattenivåerna för råttalolja justeras.

Vissa remissinstanser, däribland Naturskyddsföreningen, anför att remisstiden varit för kort och att beredningskravet därmed inte kan anses uppfyllt. När det gäller frågan om huruvida beredningskravet i regeringsformen är uppfyllt kan regeringen konstatera följande. Vid beredningen av regeringsärenden ska behövliga upplysningar och yttranden inhämtas från berörda myndigheter. Upplysningar och yttranden ska också inhämtas i den omfattning som behövs från kommuner. Även sammanslutningar och enskilda ska i den omfattning som behövs ges

möjlighet att yttra sig. Formerna för hur beredningskravet ska uppfyllas är inte närmare reglerat än så. Konstitutionsutskottet har i detta sammanhang uttalat att vissa omständigheter, som t.ex. tidsbrist efter ett val, kan tillåtas påverka beredningsförfarandet (se bl.a. betänkande 2006/07:KU20 och 2008/09:KU10). I det aktuella fallet är lagstiftningsärendet av enklare beskaffenhet. Det är vidare angeläget att den föreslagna lagstiftningen kan träda i kraft den 1 januari 2023 och regeringens bedömning är att beredningskravet är uppfyllt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Skatteverket har efterfrågat förtydligande av övergångsbestämmelsens innebörd. Övergångsbestämmelsen innebär avseende uppvärmningsbränslena att förbrukningen av ett bränsle ska ha skett före ikraftträdandet för att äldre bestämmelser ska vara tillämpliga.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 6 a kap. 1 och 2 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi.

6 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.

6.1 Tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel

6.1.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att minska priset vid pump på bensin och diesel med en krona per liter inklusive mervärdesskatt. Detta utifrån de skattesatser som hade gällt från årsskiftet med gällande rätt. Förslaget i denna proposition syftar alltså till att minska företagets och enskildas kostnader för drivmedel. Propositionen innehåller även förslag om att sänka energiskatten på s.k. lågbeskattad olja, för att säkerställa förenligheten med märkningsdirektivet. Det föreslås inga förändringar för övriga fossila bränslen som därmed räknas upp enligt gällande indexeringsregler med inflationen mellan juni 2021 och juni 2022 som uppgick till 8,68 procent.

Ett alternativ vore att inte göra några förändringar av beskattningen på bensin och diesel, vilket skulle innebära att priset vid pump blir högre än med förslagen i denna proposition. Vad gäller beskattningen av märkt dieselbränsle krävs en sänkning av skatten för att säkerställa förenligheten med märkningsdirektivet som förutsätter att märkt diesel ska vara lägre beskattad än omärkt diesel. Detta begränsar de alternativa lösningarna. Enligt skrivelsen Redovisning av skatteutgifter 2022 (skr. 2021/22:98)

uppgår normen för energiskatt på uppvärmningsbränsle 2022 till 9,3 öre per kWh. Då förslaget innebär ett avsteg från normen genom att fossila bränslen för uppvärmningsändamål kommer att beskattas olika per energienhet uppstår en ny skatteutgift. *Statens energimyndighet* lyfter i sitt remissvar att de obalanser som råder på bränslemarknaderna kan göra att åtgärden påverkar priset på bensin respektive diesel olika mycket. Om åtgärden ökar efterfrågan på diesel där redan utbudet är begränsat av yttre faktorer kan priset påverkas i lägre omfattning än den faktiska skatteförändringen. Konsekvensanalysen utgår från att skatteförändringarna får fullt genomslag på bränslepriset. Det bedöms här vara ett rimligt antagande, men hur priset slutligt påverkas av skatteförändringar är samtidigt i grunden en empirisk fråga som beror på en rad olika faktorer. Regeringen delar därmed uppfattningen att den slutliga effekten på priset kan bli annorlunda än vad skatteförändringen statistiskt skulle åstadkomma. *Naturvårdsverket* bedömer att promemorians förslag inte är kostnadseffektivt då förslaget innebär sänkta bränsleskatter för alla i stället för mer riktade nedsättningar till t.ex. jordbruket eller hushåll med mycket låga inkomster. Regeringens syfte med förslaget är dock att åstadkomma en generell prispåverkan på bensin och diesel, inte stötta vissa specifika grupper.

6.1.2 Offentligfinansiella effekter

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer samt utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Som utgångspunkt för att beräkna förslagets offentligfinansiella effekter görs antagandet att volymen bensin och diesel inte ändras till följd av förslaget. Den offentligfinansiella effekten uppgår därmed till de skatteintäkter som uteblir när skattesatsen sänks. Beräkningen görs utifrån prognostiserade volymer för 2023 från Energimyndighetens kortsiktsprognos. Beräkningen utgår vidare från att en inflation mellan juni 2021 och juni 2022 på 8,68 procent hade använts för att KPI-indexera skattesatserna på bensin och diesel.

En sänkt energiskatt på bensin och diesel samt en sänkning av skatten på lågbeskattad olja beräknas minska skatteintäkterna med 6,73 miljarder kronor år 2023 och 6,86 miljarder kronor per år för åren därefter. Av detta utgör den sänkta energiskatten på bensin och diesel ungefär 6,62 miljarder kronor och den sänkta skatten på lågbeskattad olja ca 0,11 miljarder kronor 2023. I Tabell 2.1 visas de offentligfinansiella effekterna av förslagen i denna proposition. Det bedöms även i propositionen att förändringen ska vara tillfällig under tre år. När förslag lämnas i enlighet med denna bedömning kommer även den varaktiga offentligfinansiella effekten att behöva omräknas i enlighet med detta.

Tabell 2.1 Offentligfinansiella effekter

Miljardier kronor, fasta priser och baser

Effekt från	Bruttoeffekt		Periodiserad nettoeffekt		Varaktig effekt
	2023	2023	2024	2025	
2023-01-01	-6,84	-6,73	-6,86	-6,86	-6,86

Källa: Egna beräkningar

6.1.3 Effekter för företagen

Förslaget medför att energi- och koldioxidskatten på bensin, miljöklass 1 och diesel miljöklass 1 sammantaget blir 80 öre lägre per liter (en krona per liter inklusive mervärdesskatt) jämfört med om skattenivån med indexering skulle gälla 2023. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om priset på drivmedel i motsvarande mån förändras och om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. Vidare innebär förslaget att energiskatten på lågbeskattad olja sänks från 921 kronor per kubikmeter till 279 kronor per kubikmeter. Detta innebär en faktisk sänkning med 722 kronor per kubikmeter jämfört med den energiskattesats som skulle gälla efter KPI-indexering av 2022 års skattesats. Den totala energi- och koldioxidskatten på lågbeskattad olja förändras sammantaget från 4 411 kronor per kubikmeter under 2022 till 4 072 kronor per kubikmeter 2023.

De allra flesta företag som berörs av förslaget påverkas genom ett förändrat pris på bensin och diesel. I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. För diesel antas ca 73 procent användas av företag. Motsvarande andagande för bensin är att 18 procent används av företag. Av bruttoeffekten är det dessa andelar av den offentligfinansiella effekten som kommer företagen till godo. Övervärlring väntas ske på företagets vinster och när nettoeffekten beräknas tas hänsyn till de ökade inbetalningarna av bolagsskatt. I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. Huvudsakligen påverkas därför de näringssektorer som i hög grad är beroende av vägtransporter. De lägre skattenivåerna på diesel påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Förslaget bedöms även medföra viss kostnadsminskning för svenskt jord- och skogsbruk samt gruvindustri då förslaget innebär lägre skatt på diesel jämfört med den skattenivå som följer av den årliga indexeringen. Förslaget bedöms i stort sett inte påverka företagets administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt. Förslaget bedöms inte medföra förändringar av några andra kostnader för företagen.

Den förändrade årskostnaden beror i det enskilda fallet på hur många fordon företaget brukar, hur långt fordonen framförs, vilket bränsle de drivs med och vilken drivmedelsförbrukning som fordonen har. Exempelvis blir nedan beskrivna kostnadsförändringar lägre om lastbilarna drivs av höginblandade biodrivmedel (som inte omfattas av skattesänkningen). Ett åkeri som använder ett fjärrbilskeipage som framförs 12 000 mil om

året och förbrukar fyra liter diesel per mil får genom förslaget minskade kostnader på 38 400 kronor årligen under perioden 2023–2025 ($0,80 \text{ kr/l} \cdot 12\,000 \text{ mil} \cdot 4 \text{ l/mil} = 38\,400 \text{ kr}$). För en buss i stadstrafik som drivs på diesel och framförs 5 500 mil per år och drar ungefär fyra liter per mil förväntas kostnaderna till följd av förslaget minska med 17 600 kronor ($0,80 \text{ kr/l} \cdot 5\,500 \text{ mil} \cdot 4 \text{ l/mil} = 17\,600 \text{ kr}$) per år. Motsvarande kostnadsbesparing för en taxibil som kör 11 000 mil per år och förbrukar 0,5 liter diesel per mil uppgår till ca 4 400 kronor per år.

Skatteförändringarna bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt och bedöms heller inte leda till några andra förändringar av kostnader för företagen. Koldioxidskatt och energiskatt på bensin och diesel tas ut enligt samma regelverk oavsett företagets storlek. Även återbetalning av energi- och koldioxidskatt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbrukssektorerna gäller för alla företag oavsett storlek, givet att kriterierna för återbetalningen är uppfyllda. Bedömningen är därför att det vid utformningen av förslaget inte är motiverat att särskild hänsyn tas till små företag.

Förslaget att sänka energiskatten på lågbeskattad olja påverkar företag som använder sådant bränsle och som inte är undantagna från energiskatt av andra anledningar. Primärt påverkar förslaget därför företag som producerar värme i kraftvärme- och värmeverk samt företag inom yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- eller vattenbruksverksamhet. I begränsad utsträckning kan det även påverka tillverkningsindustrin. Sådan bränsleförbrukning som har fullständig befrielse från energi- och koldioxidskatt, exempelvis i metallurgiska processer, mineralogiska processer och framställning av energiprodukter berörs dock inte av förslaget. I propositionen Slopod nedsättning av energiskatt på bränslen i vissa sektorer (prop. 2020/21:97) redovisades en utförlig beskrivning av de företag inom olika sektorer som kunde påverkas av en slopad nedsättning. I stor utsträckning är det samma företag som kan påverkas av denna ändring, dock endast en mindre delmängd, nämligen de som använder lågbeskattad olja. Nästan 1 500 företag utanför EU ETS får i dag nedsatt nivå av energiskatten för uppvärmningsbränslen. Drygt 4 000 företag tar del av skattenedsättningen av uppvärmningsbränslen för jord- och skogsbruk.

6.1.4 Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten

En sänkt energiskatt på bensin och diesel påverkar hushållen genom att priset minskar gentemot hur det annars skulle sett ut. Totalt bedöms den föreslagna justeringen av skattenivåerna innebära att priset på bensin och diesel inklusive mervärdesskatt för en enskild minskar med en krona öre per liter ($0,8 \text{ kr/l} \cdot 1,25$). Justeringen av skatten på bensin påverkar fler hushåll direkt än justeringen av skatten på diesel. För en bilist som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skatteändringen på bensin och diesel lägre kostnader med ca 900 kronor per år ($0,80 \text{ kr/l} \cdot 1,25 \cdot 1\,500 \text{ mil} \cdot 0,6 \text{ l/mil}$) jämfört med om skattenivån som följer av den årliga indexeringen med avseende på BNP och KPI skulle gällt. Kostnadsbesparingen blir lägre med en kortare körsträcka eller om bilens förbrukning är lägre och vice versa.

Effekten på hushåll skiljer sig beroende på vad det är för typ av hushåll, biltyp, samt i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Det senare kan skilja mellan hushåll i glesbygd och hushåll i stadsregioner med god tillgång till kollektivtrafik. Förslaget bedöms sammantaget påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Detta baseras på att körsträckan per invånare ofta är högre i mer glesbebyggda län och att varor där kan behöva transporteras längre. Körsträckan per personbil är enligt Trafikanalys förvisso högst i Stockholms län men en lägre andel av hushållen där äger personbil och fler har möjlighet att använda alternativa transporter. Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Fordon registrerade på män körs också i genomsnitt något längre per år. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå generellt förändringar i bränslebeskattningen påverka män mer än kvinnor. Förslaget bedöms därmed på marginalen ekonomiskt gynna män mer än kvinnor men inte i sådan omfattning att det nämnvärt påverkar den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

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. Det största bidraget kommer i alla delar av inkomstfördelningen från sänkt skatt på bensin medan resten av ökningen kommer från sänkt dieselskatt. Naturvårdsverket påpekar dock i sitt remissvar att de minst bemedlade hushållen ofta saknar bil överhuvudtaget. Sänkt skatt på eldningsolja påverkar så pass få hushåll att den inte påverkar ett hushållens genomsnittliga ekonomiska standard.

Förslaget innebär också att skatten på flygbensin sänks med 80 öre per liter. Kostnadsminskningen kan uppgå till ca 30 kronor per flygtimme ($0,80 \text{ kr/l} \cdot 30 \text{ l/tim} \cdot 1,25 = 30 \text{ kr/tim}$).

Förslaget att sänka skatten på lågbeskattad olja gör det något mer fördelaktigt att värma upp bostäder och lokaler med sådana bränslen. De hushåll som direkt kan påverkas genom lägre uppvärmningskostnader är de som bor i småhus uppvärmda med villaolja. På marginalen kan det även genom övervältring på priserna innebära något lägre kostnad för fjärrvärme och fjärrkyla.

Användningen av eldningsolja som uppvärmningsbränsle har minskat över tid. För 30 år sedan utgjorde olja ca 40 procent av energin för uppvärmning använd i småhus, 2020 var motsvarande siffra ungefär 1 procent (Energimyndigheten, Energiläget i siffror 2022). Det finns i dag ca 23 000 småhus som helt eller delvis använder eldningsolja för sin uppvärmning. Förslaget innebär 903 kronor per kubikmeter lägre beskattning 2023 inklusive mervärdesskatt jämfört med om indexering skett enligt gällande regler ($722 \text{ kr} \cdot 1,25$). Vid en årlig förbrukning av 3,2 kubikmeter eldningsolja (förbrukning 161 kWh per m² och en uppvärmd yta på 200 m², energiinnehåll 10 kWh per liter, Energistatistik för småhus 2021) innebär förslaget en kostnadsminskning på knappt 2 900 kronor per år ($903 \text{ kr/m}^3 \cdot 3,2 \text{ m}^3 = 2\,900 \text{ kr}$). Det finns också en viss användning av eldningsolja i flerbostadshus (0,4 procent av energianvändningen för uppvärmningen), huvudsakligen i äldre mindre privata hyresfastigheter.

6.1.5 Effekter för miljön

Förslaget att sänka energiskatten på bensin och diesel medför att energiskattens styrande effekt för bensin och diesel försvagas jämfört med nuvarande regler. Allt annat lika blir det billigare att köra fordon och arbetsmaskiner på bensin och diesel och andelen rörliga kostnader förknippade med brukande av fordon och arbetsmaskiner minskar. Detta bedöms öka koldioxidutsläppen. Sänkt energiskatt på bensin och diesel gör även användning av el samt höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare och därmed mindre fördelaktigt vilket kan minska användningen och investeringar i sådana alternativ. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska och möjligheterna att nå klimatmålen kan minska något.

Det bör noteras att bensin och diesel inte enbart består av fossila bränslen utan även inblandade biodrivmedel. I och med den inblandning av biodrivmedel som sker inom ramen för reduktionsplikten blir utsläppseffekten lägre än vad som skulle vara fallet om den ökade drivmedelsvolymen bestod av ren fossil bensin och diesel. Naturvårdsverket anför att eventuell kompensation för högre bränslepriser bör utformas på ett sätt som inte motverkar möjligheten att uppnå åtaganden om minskade utsläpp växthusgaser eller av kväveoxider. Om förslaget hade varit en permanent sänkning av energiskatten på bensin och diesel hade koldioxidutsläppen på längre sikt förväntats öka med drygt 0,3 miljoner ton årligen givet de inblandningsnivåer som är beslutade för 2023 och drygt 0,4 miljoner ton årligen givet helt fossil bensin respektive diesel. Då intentionen är att skattesänkningen ska vara tillfällig och beteendeförändringar generellt får större genomslag på längre sikt blir utsläppsökningen mindre. Sammantaget bedöms därför effekten på koldioxidutsläppen bli begränsade på kort sikt och på lite längre sikt nära noll. Effekten på utsläppen av kväveoxider bedöms även den på sikt bli nära noll.

Att sänka skatten på lågbeskattad olja minskar incitamenten för att begränsa användningen, t.ex. genom att sänka temperaturen, energieffektivisera eller byta uppvärmningssätt. Förslaget kan därmed leda till ökade koldioxidutsläpp. Då få hushåll och företag berörs av förändringen bedöms dock effekten vara liten. Att många oljepannor bytts ut försvårar också en återgång till eldningsolja.

I dag är energiskatten för fossila uppvärmningsbränslen proportionell mot energiinnehållet. Åtgärden att sänka skatten på lågbeskattad olja gör att bl.a. eldningsolja får en lägre energiskatt per energienhet än övriga uppvärmningsbränslen. I den mån energiskatten ska verka dämpande på energianvändningen medför åtgärden därför att beskattningen blir mindre effektiv.

6.1.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget innebär att Skatteverket behöver vidta vissa åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Det behövs dock troligen inte några informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Skatteverket har uppskattat att propositionens båda förslag medför engångskostnader uppgående till 800 000 kronor. Åtgärderna ingår i den anpassning som årligen görs på grund av förändrad lagstiftning och eventuellt tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

6.1.7 Förslagets förenlighet med EU-rätten

De i energiskattedirektivet föreskrivna minimiskattenivåerna påverkas inte av förslaget. Övriga direktivbestämmelser påverkas inte heller av förslaget. Förslaget innebär en mindre ändring av de nationella bestämmelserna om omräkning av vissa skattebelopp. Förslaget att sänka energiskatten på bensin och diesel under 2023 bedöms därför vara förenligt med direktivet. Reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt påverkas inte av förslaget. Förslaget innebär också en ändring av skattesatserna för s.k. lågbeskattad olja. Denna ändring görs för att uppfylla rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen vilket föreskriver märkning av lågbeskattad diesel. Sammantaget bedöms förslaget därför vara förenligt med EU-rätten.

6.1.8 Övriga effekter

Förslaget är inte av sådan karaktär att det bedöms ha någon betydande långsiktig effekt på sysselsättning, arbetslöshet eller löner.

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

6.2.1 Syfte och alternativa lösningar

Syftet med förslaget att slopa koldioxidskatten för bränslen som förbrukas i kraftvärmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet är att förbättra lönsamhet inom elproduktion i kraftvärmeverk för att stimulera ökad produktion. Syftet med att även slopa koldioxidskatten i annan värmeproduktion är främst att bibehålla konkurrensneutralitet mellan olika verksamheter och likabehandling inom beskattningen.

Alternativet att inte slopa koldioxidskatten skulle innebära sämre möjligheter att uppnå förbättrad lönsamhet inom elproduktion i kraftvärmeverk och därmed svårare att få till ökad produktion.

I regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter (skr. 2021/22:98) redovisas koldioxidskatten på fossila bränslen för kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS som en skattesanktion, eftersom utsläppen av koldioxid från dessa verksamheter redan prissätts inom handelssystemet. Förslaget medför därmed att skattesanktionen avseende koldioxidskatt på fossila bränslen i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS avskaffas.

6.2.2 Offentligfinansiella effekter

Förslaget om slopad koldioxidskatt för bränsle som förbrukas i kraftvärme- och värmeverk beräknas minska skatteintäkterna med 0,10 miljarder kronor per år, varav 0,07 miljarder kronor avser kraftvärmeverk och 0,03 miljarder kronor avser värmeverk.

6.2.3 Effekter för företagen

Överlag har andelen fossila bränslen i värmeproduktionen minskat avsevärt över tid, se t.ex. Energimyndighetens publikation Energiläget i siffror 2022. Enbart en mindre del av värmeproduktionen sker med fossila bränslen, ca 3 procent av tillförd energi 2020 bestod av fossila bränslen.

Volymmässigt är det eldningsolja och naturgas som står för den största användningen av fossila bränslen i kraftvärmeverk, medan användningen av kol praktiskt taget har upphört. I värmeverk är det eldningsolja som står för nästan all användning av fossila bränslen. Även små mängder av naturgas och gasol används. Råtallolja används praktiskt taget inte alls, varken i kraftvärme- eller värmeverk.

Från och med den 1 januari 2021 avskaffades skattebefrielsen för skattepliktiga biooljor för uppvärmningsändamål. Dessa biooljor omfattas även av förslaget. Det finns dock ingen tillgänglig statistik om hur stor användningen av skattepliktiga biooljor är i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS. De skattepliktiga biooljorna bedöms endast användas i mindre omfattning i kraftvärme- och värmeverk som omfattas av utsläppshandelssystemet,

Omkring 200 företag inom värmesektorn levererar värme till fjärrvärmennätet, varav flertalet är små företag. De största verksamheterna finns i större städer, dvs. där det sammanlagda behovet av att få värme levererad är som störst.

Skattekostnaderna minskar med ca 100 miljoner kronor per år för företag som använder aktuella bränslen. Cirka 50 företag använder i dag fossila bränslen inom värmesektorn i EU ETS, varav ca 20 företag använder fossila bränslen i kraftvärmeverk. Berörda företags konkurrenssituation kan stärkas något. Företagen bedöms inte direkt och på kort sikt låta den minskade skattekostnaden leda till lägre priser för sina kunder, utan de minskade kostnaderna kan i första hand förstärka företagens resultatnivåer. Indirekt skulle dock priset på el och värme kunna påverkas.

Den del av bränslet som allokeras till produktion av skattepliktig el i kraftvärmeverk beskattas inte, därför bedöms inte förslaget ha någon direkt effekt på kostnaden för själva produktionen av el i kraftvärmeverk. Förslaget leder dock till lägre kostnader för den samtidiga värmeproduktion som sker med berörda bränslen i kraftvärmeverk. Det

innebär att lönsamheten i allmänhet förbättras för dessa anläggningar. Det finns t.ex. oljeeldade kraftvärmeverk som i nuläget primärt används som backup i spetslastsituationer i fjärrvärmesystemen, eftersom dessa anläggningar tenderar vara relativt snabbstartade. Om dessa anläggningar inte längre påförs koldioxidskatt utan bara behöver utsläppsrätter för sina utsläpp av koldioxid förbättras den ekonomiska kalkylen i motsvarande utsträckning.

Energiföretagen Sverige och Tekniska verken i Linköping påpekar i sina remissvar att förslaget även minskar risken för att värmeproduktion prioriteras framför elproduktion i berörda verksamheter. Ett slopande av koldioxidskatten även för anläggningar med enbart värmeproduktion kan därigenom skapa förutsättningar för att elproduktionskapacitet i kraftvärmeanläggningar i högre utsträckning görs tillgänglig för elmarknaden.

Elproduktionskapaciteten för kraftvärme var 2 879 megawatt 2020. Energiföretagen Sverige bedömer att en ytterligare elproduktionskapacitet på mellan 500–1 000 megawatt sammantaget kan frigöras genom förbättrade förutsättningar för kraftvärmeverken. Här föreslagen åtgärd bedöms bidra till förutsättningar för att realisera åtminstone en viss del av denna ytterligare elproduktionskapacitet.

Genom att utbudskurvan sannolikt är relativt brant vid de elprisnivåer som har tenderat att dominera prissättningen av el på grossistmarknaden på senare tid, finns det förutsättningar för att även små förändringar på utbudssidan kan leda till märkbara effekter på elpriset. Det innebär att en relativt begränsad ökning av utbudet i vissa situationer kan ha stort genomslag i termer av lägre priser på grossistmarknaden för el. Även om den kortsiktiga effekten på elproduktionen som en följd av förslaget kan förväntas vara begränsad, kan därför prispåverkan under vissa förutsättningar ändå vara betydande. En stor andel av kraftvärmekapaciteten finns dessutom i eller i omedelbar anslutning till storstadsområdena där effektsituationen överlag tenderar vara som mest ansträngd. En ökad elproduktionskapacitet i dessa områden kan därför minska risken för lokal effektbrist i storstadsområdena. Så som *Statens energimyndighet* noterar kan förslaget därigenom bidra till att öka försörjningstrygghet och redan på kort sikt bidra till lägre elpriser i framför allt elområde 3 och 4. På längre sikt kan förslaget möjliggöra ytterligare produktion av el t.ex. genom investeringar görs i nya eller befintliga kraftvärmeanläggningar.

I den mån förslaget bidrar till sänkt elpris gynnas även företag som konsumerar el. *Naturvårdsverket* lyfter i sitt remissvar fram att det är oklart i vilken utsträckning föreslagna skattesänkningar leder till lägre slutkundspriser.

I och med att förslaget innebär en förändrad beskattning av bränslen som används för att producera värme är det primärt på värmemarknaden som övervältring sker på priset till slutkund, medan de förväntade effekterna på elpriserna uppstår indirekt på grossistmarknaden för el. På fjärrvärmemarknaden agerar fjärrvärmeföretagen i vad som kan anses vara lokala monopol. I viss utsträckning agerar företagen på en vidare marknad för uppvärmning varför det, på längre sikt, finns andra alternativ tillgängliga för kunderna som medför ett konkurrenstryck på fjärrvärmemarknaden. Men på åtminstone kort sikt kan det finnas

möjligheter för berörda aktörer att inte låta den föreslagna skattesänkningen få fullt genomslag på priset till slutkund.

Förslaget innebär, som Energiföretagen Sverige påpekar, att den skattemässiga behandlingen av bränslen som används för att framställa värme i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS blir lika som produktion av värme för tillverkningsprocessen i industriell verksamhet inom EU ETS. Sådan värmeproduktion i industrin inom EU ETS har redan i dag full skattebefrielse från koldioxidskatt. Dessutom, såsom Skogsindustrierna och Energiföretagen Sverige konstaterar, medför förslaget att skattevillkoren utjämnas mellan kondenskraftverk och kraftvärmeverk inom EU ETS.

Enligt 9 kap. 5 § 3 LSE medges full skattebefrielse från koldioxidskatt vid leverans av värme och kyla för tillverkningsprocessen i viss industriell verksamhet som ingår i EU ETS. Då koldioxidskatten slopas för bränsleförbrukning i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS behöver berörda företag inte längre ansöka om nedsättning av koldioxidskatten vid leverans till tillverkningsprocessen i industrin inom EU ETS. Förslaget kan därmed bidra till något minskade administrativa kostnader.

6.2.4 Effekter för enskilda och offentlig sektor

Hushållen bedöms inte direkt beröras av förslaget. Indirekt och på lite längre sikt kan sänkta skatterelaterade kostnader för företagen inom värmesektorn även komma de hushåll till del vars uppvärmning av bostäder och varmvatten sker med fjärrvärme från kraftvärme- och värmeverk. I den mån förslaget bidrar till sänkt elpris gynnas även hushållen överlag.

De flesta kraftvärme- och värmeverk är kommunalt ägda (se prop. 2017/18:1, Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 6.19.4 s. 448). Sänkta skattekostnader innebär att lönsamheten, allt annat lika, för dessa verksamheter ökar. Schablonmässigt bedöms de lägre skattenivåer som förslaget medför för de kommunalt ägda företagen motsvara sänkta nettokostnader om ca 60 miljoner kronor per år.

6.2.5 Effekter för miljön

Utsläpp av koldioxid bidrar till den globala uppvärmningen. Det är därför motiverat att genom styrmedel prissätta sådana utsläpp. Det kan ske antingen genom en koldioxidskatt eller genom ett utsläppshandelssystem som EU ETS. En dubbel prissättning är i normalfallet inte samhälls-ekonomiskt motiverad då nationella åtgärder riktade mot anläggningar som redan omfattas av ett utsläppshandelssystem inte leder till att de samlade utsläppen av koldioxid minskar. I samband med att den s.k. annulleringsmekanismen i marknadsstabiliseringsreserven infördes bedömdes det dock finnas ett visst utrymme för att snabbt verkande nationella åtgärder skulle kunna bidra till att de totala utsläppen i EU ETS också skulle minska. Det utrymmet bedömdes framför allt finnas under en begränsad tidsperiod, fram till 2023, medan osäkerheter kvarstår om effekten av annulleringsmekanismen därefter. *Konjunkturinstitutet* anför i sitt remissvar att det är sannolikt att effekten finns även efter 2023, men

att det samtidigt råder stor osäkerhet om hur länge. Då förslaget i denna proposition innebär åtgärder som träder i kraft under 2023 är det osäkert om en nationell prissättning på utsläpp av koldioxid från användning av fossila bränslen som används för att producera värme längre förväntas bidra till att påverka de totala utsläppen av koldioxid inom EU ETS i någon betydande omfattning. Att fortsatt ta ut koldioxidskatt på användningen av fossila bränslen för produktion av värme i kraftvärme- och värmeverk är därför svårt att motivera.

Samtidigt kan en slopad koldioxidskatt för fossila bränslen som används för att producera värme i kraftvärme- och värmeverk, allt annat lika, medföra att den fossila bränsleanvändningen och därmed koldioxidutsläppen i Sverige ökar. Det kan, i viss mån, försvåra att nå de nationella klimatmålen. Riksdagen har beslutat att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären och att utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen 1990. *Skogsindustrierna* bedömer i sitt remissvar att en ökning av de nationella utsläppen endast kommer att vara tillfällig. De anläggningar som berörs av förslaget omfattas dock av EU ETS varför utsläpp av koldioxid fortsatt kommer att prissättas med utsläppsätter. Därmed kvarstår tydliga incitament för att långsiktigt minska användningen av fossila bränslen i berörda sektorer.

Förslagets effekter på utsläpp av växthusgaser är svårbedömda.

Naturvårdsverket framhåller att stimulerad ökad produktion av förbränningsbaserad energi kan motverka möjligheterna att klara Sveriges åtagande om minskade utsläpp av kväveoxider till 2030. Spetslastpannor gynnas även av förslaget vilket särskilt kan resultera i ökade utsläpp av kväveoxider, då dessa pannor genererar oftast högre utsläpp av luftföroreningar jämfört med en baslastpanna.

Förslagets effekter på utsläpp av kväveoxider är även dessa svårbedömda.

6.2.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget innebär att Skatteverket behöver vidta vissa åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Det behövs dock troligen inte några informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Skatteverket har uppskattat att propositionens båda förslag medför engångskostnader uppgående till 800 000 kronor. Åtgärderna bedöms kunna hanteras inom befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

6.2.7 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med energiskattedirektivet. En befrielse från koldioxidskatten kan dock utgöra ett statligt stöd som måste anmälas till Europeiska kommissionen enligt gällande regler om statligt stöd. En motsvarande tidigare skattebefrielse har ansetts kunna omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom

vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, kallad GBER. Förslaget bedöms därför vara förenligt även med EU:s statsstödsregler under förutsättning att en anmälan enligt GBER görs.

6.2.8 Övriga effekter

Förslaget bedöms inte nämnvärt påverka den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män eller sysselsättningen.

7 Författningskommentar

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

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp 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 4.2.

1 b §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur skattebeloppen för energiskatt och koldioxidskatt årligen ska räknas om.

I *första stycket* ändras det år från och med vilket den årliga omräkningen ska göras till 2024. Ändringen innebär att en omräkning görs av skattebeloppen som anges i 1 § för kalenderåret 2024 och efterföljande kalenderår.

I *tredje stycket* ändras det basår som används vid beräkningen av förändringar av konsumentprisindex till 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

6 a kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka ändamål som ger skattebefrielse, vilket bränsle som kan komma i fråga för skattebefrielse och hur stor skattebefrielsen är.

Ändringarna innebär att nedsättningen av koldioxidskatten utvidgas till att avse 100 procent.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

2 §

Paragrafen reglerar beskattning av råttallolja.

Ändringen i *andra stycket* innebär att för råttoljor som förbrukas för båda de ändamål som anges i 1 § 11 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a. Prop. 2022/23:17

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär att skattebeloppen som framgår av lagförslag 2.1 gäller även efter ikraftträdandet av denna ändringslag.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Sammanfattning av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion

Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna har kommit överens om att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt ska sänkas samt att beskattningen av bränsle inom viss värmeproduktion ska förändras. En promemoria med förslag om överenskomna lagändringar har därför tagits fram inom Finansdepartementet.

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt under tre år sänks med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler. Priset på bensin och diesel vid pump bedöms därmed sänkas med en krona per liter inklusive mervärdesskatt. En mindre sänkning görs av skatten på s.k. lågbeskattad olja för att undvika konflikt med EU:s märkningsdirektiv.

I promemorian föreslås också att bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska befrias från koldioxidskatt.

Förslagen medför ändringar i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 och 1 b §§ och 6 a kap. 1 och 2 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

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	3 kr 78 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 42 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 71 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	4 kr 35 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 46 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 72 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	7 kr 36 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,	921 kr per m ³	3 490 kr per m ³	4 411 kr per m ³

¹ Senaste lydelse 2022:295.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 111 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 403 kr per m ³
	miljöklass 2	2 434 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 726 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 601 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 893 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	3 672 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	4 856 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	2 613 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 018 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	3 631 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	701 kr per 1 000 kg	3 037 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 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 4 kap. 1 § 10 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		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1 – motorbensin	3 kr 44 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	6 kr 31 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 14 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	4 kr 01 öre per liter
		b) miljöklass 2	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,	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	
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och 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 motordrivet 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 motordrivet 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 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 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 förvärvat 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 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Lydelse enligt SFS 2022:248

Föreslagen lydelse

1 b §

För kalenderåret 2023 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 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 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 2021.

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.

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

6 a kap.

1 §²

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i skänkar eller liknande kärl		100 procent	100 procent	100 procent
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 §	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
	första stycket 3 b			
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande lämnats enligt 2 kap. 9 § eller för vilken fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen (KN-nr 2710 19 21)	100 procent	100 procent	100 procent
b) luftfartygs-motorer i provbädd eller liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
inträtt för tillverkaren				
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser	Bensin, råttalolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	–	100 procent	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor		–	–	100 procent
10. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		–	9 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	9 procent	–

Föreslagen lydelse

1 §

Bränsle som används för nedan angivna ändamål, i förekommande fall med undantag för vissa bränsleslag, ska helt eller delvis befrias från skatt enligt följande, om inte annat anges.

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
1. Förbrukning				
a) för annat ändamål än som motorbränsle eller som bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
b) i metallurgiska processer under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras eller bibehålls i		100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
skänkar eller liknande kärll				
c) i annat fall än som avses i a eller b, då bränslet i en och samma process används både som bränsle för uppvärmning och för annat ändamål än som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning		100 procent	100 procent	100 procent
2. Förbrukning i tåg eller annat spårbundet färdmedel	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
3. Förbrukning i skepp, när skeppet inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
4. Förbrukning i båt för vilken medgivande lämnats enligt 2 kap. 9 § eller för vilken fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787), när båten inte används för privat ändamål	Bensin, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	100 procent
5. Förbrukning i				
a) luftfartyg, när luftfartyget inte används för privat ändamål	Andra bränslen än flygfotogen	100 procent	100 procent	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
	(KN-nr 2710 19 21)			
b) luftfartygs-motorer i provbädd eller liknande anordning	Andra bränslen än flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och flyg-fotogen	100 procent	100 procent	100 procent
6. Förbrukning vid framställning av energiprodukter eller andra produkter för vilka skatteplikt har inträtt för tillverkaren		100 procent	100 procent	100 procent
7. Förbrukning för framställning av skattepliktig elektrisk kraft	Bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	100 procent	100 procent	–
8. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för annat ändamål än drift av motordrivna fordon vid tillverkningsprocessen i industriell verksamhet i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser	Bensin, råttolja, bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b	–	100 procent	–
9. Om skattebefrielse inte följer av tidigare		–	–	100 procent

Ändamål	Bränsle som inte ger befrielse	Befrielse från energiskatt	Befrielse från koldioxid-skatt	Befrielse från svavel-skatt
punkter, förbrukning i sodapannor eller i lutpannor				
10. Förbrukning i processer för framställning av andra mineraliska ämnen än metaller under förutsättning att det ingående materialet genom uppvärmning i ugnar förändras kemiskt eller dess inre fysikaliska struktur förändras		100 procent	100 procent	100 procent
11. Om skattebefrielse inte följer av tidigare punkter, förbrukning för framställning av värme i en anläggning för vilken utsläppsrätter ska överlämnas enligt 16 § lagen om vissa utsläpp av växthusgaser	Råtallolja och bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b			
a) i kraftvärmeproduktion		–	100 procent	–
b) i annan värmeproduktion		–	100 procent	–

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §³

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 8 medges befrielse från energiskatten med ett belopp som motsvarar 100 procent av den koldioxidskatt som tas ut på bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 11, medges befrielse från energiskatten

Om råtallolja förbrukas för ändamål som anges i 1 § 11, medges befrielse från energiskatten

med ett belopp som motsvarar
9 procent av den koldioxidskatt
som tas ut på bränsle enligt 2 kap.
1 § första stycket 3 a.

med ett belopp som motsvarar
100 procent av den koldioxidskatt
som tas ut på bränsle enligt 2 kap.
1 § första stycket 3 a.

Prop. 2022/23:17
Bilaga 2

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (2022:166) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2022:166) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2022:166

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	4 kr 13 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 74 öre per liter
		– alkylatbensin	2 kr 08 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	4 kr 69 öre per liter
		b) miljöklass 2	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 05 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	7 kr 66 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	909 kr per m ³	3 444 kr per m ³	4 353 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 478 kr per m ³	2 262 kr per m ³	4 740 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 797 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 059 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 962 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 224 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	3 624 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 168 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg	4 792 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	2 579 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 005 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	3 584 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	692 kr per 1 000 kg	2 997 kr per 1 000 kg	3 689 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 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		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	3 kr 44 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	6 kr 31 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 14 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	4 kr 01 öre per liter
		b) miljöklass 2	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,	279 kr per m ³	3 793 kr per m ³	4 072 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	1 582 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 motor drivet 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 motor drivet 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).

Efter remiss har yttrande över promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion kommit in från Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Energimarknadsinspektionen, Företagarna, Förvaltningsrätten i Falun, Integritetsskyddsmyndigheten, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Mobility Sweden, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Regelrådet, Skattebetalarnas förening, Skatteverket, Skogsentreprenörerna, Skogsindustrierna, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statskontoret, Svensk Kollektivtrafik, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Trafikanalys och Transportföretagen.

Följande remissinstanser har inte svarat. 2030-sekretariatet, Fossilfritt Sverige, IKEM – Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, Jernkontoret, Maskinentreprenörerna och SKGS.

Därutöver har yttrande kommit in från Fastighetsägarna Sverige, Hjälmco Oil AB, Näringslivets Transportråd och Tekniska verken i Linköping.

Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 november 2022

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Svantesson, Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Waltersson Grönvall, Roswall, Forssell, Wykman, Brandberg, Carlson

Föredragande: statsrådet Svantesson

Regeringen beslutar proposition Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion