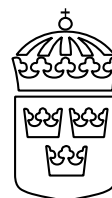


# Regeringens proposition 2018/19:94



Befrielse från koldioxid- och energiskatt och  
förändrad omräkning av skatt för diesel och  
bensin

Prop.  
2018/19:94

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 4 april 2019

*Stefan Löfven*

*Magdalena Andersson*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att befrielsen från koldioxidskatt för diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet fr.o.m. den 1 juli 2019 ska vara 1 930 kronor per kubikmeter. Under tiden fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska emellertid nedsättningen vara 2 430 kronor per kubikmeter, varav 2 236 kronor är en nedsättning av koldioxidskatten och 194 kronor är en nedsättning av energiskatten.

I propositionen föreslås vidare att skattebeloppen för bensin och diesel som årligen bestäms genom en omräkning utifrån dels faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI), dels ett schabloniserat tillägg av två procentenheter för att beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP), under perioden 1 juli 2019 t.o.m. 31 december 2019 enbart ska grunda sig på faktiska förändringar i KPI.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	10
4	Skattenedsättning för diesel i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet .....	10
4.1	Bakgrund .....	10
4.2	Ökad skattenedsättning .....	11
4.3	Konsekvensanalys .....	13
4.3.1	Syfte och alternativa lösningar .....	13
4.3.2	Offentligfinansiella effekter .....	14
4.3.3	Effekter för företagen .....	14
4.3.4	Effekter för miljön.....	14
4.3.5	Effekter för myndigheter och domstolar.....	14
4.3.6	Övriga effekter .....	15
5	Omräkning av skattesatserna på diesel och bensin efter reala inkomstökningar .....	15
5.1	Bakgrund .....	15
5.2	BNP-omräkning av skatt på diesel och bensin .....	15
5.3	Konsekvensanalys .....	18
5.3.1	Syfte och alternativa lösningar .....	18
5.3.2	Offentligfinansiella effekter .....	18
5.3.3	Effekter för företagen .....	18
5.3.4	Effekter för enskilda.....	18
5.3.5	Effekter för miljön.....	18
5.3.6	Effekter för myndigheter och domstolar.....	19
5.3.7	Förslaget förenlighet med EU-rätten.....	19
5.3.8	Övriga effekter .....	19
6	Författningskommentar.....	19
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	19
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	21
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	27
Bilaga 3	Lagrådets yttrande .....	28
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 april 2019 .....	29

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2018/19:94

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

## 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. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

### Nuvarande lydelse

#### 2 kap.

##### 1 §<sup>1</sup>

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 87 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 44 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 96 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	4 kr 53 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 90 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 47 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 74 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	7 kr 31 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	869 kr per m <sup>3</sup>	3 292 kr per m <sup>3</sup>	4 161 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 341 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 532 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 639 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 830 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 794 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 985 kr per m <sup>3</sup>	
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	3 463 kr per 1 000 kg	3 463 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 117 kr per 1 000 kg	3 463 kr per 1 000 kg	4 580 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 <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	961 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 426 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	661 kr per 1 000 kg	2 865 kr per 1 000 kg	3 526 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 90 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 47 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*

**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		Summa skatt
			Energiskatt	Koldioxidskatt	
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	3 kr 95 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 57 öre per liter
		– alkylatbensin	2 kr 00 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	4 kr 62 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 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 84 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	7 kr 46 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,	887 kr per m <sup>3</sup>	3 360 kr per m <sup>3</sup>	4 247 kr per m <sup>3</sup>
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 389 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	4 625 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 694 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	4 930 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 852 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	5 088 kr per m <sup>3</sup>	
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	3 535 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 140 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	4 675 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 <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	981 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 497 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	675 kr per 1 000 kg	2 924 kr per 1 000 kg	3 599 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 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).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 b §<sup>2</sup>

För kalenderåret 2019 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 2020 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 2017.

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 2018.

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2017:1231.



**6 a kap.**2 a §<sup>3</sup>

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 430 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller
2. vattenbruksverksamhet.

När det gäller skepp och båtar för vilka fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787) medges skattebefrielse enligt första stycket också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 930 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller
2. vattenbruksverksamhet.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2019.

2. Beloppet som anges i 6 a kap. 2 a § i den nya lydelsen ska vara 2 236 kronor per kubikmeter för sådan förbrukning som sker från och med den 1 juli 2019 till och med den 31 december 2019. För denna förbrukning ska även befrielse från energiskatt medges med 194 kronor per kubikmeter.

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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2016:1072.

### 3 Ärendet och dess beredning

Vid behandlingen av regeringens förslag i budgetpropositionen för 2019 (prop. 2018/19:1) biföll riksdagen den 12 december 2018 dels reservation 1 under punkt 1, dels reservation 5 under punkt 2 samt i övriga fall utskottets förslag till riksdagsbeslut i finansutskottets betänkande Statens budget 2019 Rambeslutet (bet. 2018/19:FiU1, rskr. 2018/19:62). Riksdagen tillkännagav därigenom att regeringen skulle återkomma med ytterligare förändringar i skatte- och avgiftsregler avseende bl.a. sänkt skatt för diesel i jord- och skogsbruket samt fryst överindexering av bensinskatt, som ska träda i kraft den 1 juli 2019. Av övriga beskrivningar i tillkännagivandet och reservationen får förstås att med frysningen av överindexering av bensinskatt avses den omräkning av energi- och koldioxidskatt på bensin och diesel som går utöver förändringar i konsumentprisindex för dessa bränslen (bet. 2018/19:FiU1 s. 130, 137–140). Tillkännagivandet i dessa delar är tillgodosett, se avsnitt 4.2 och 5.2.

Promemorian Befrielse från koldioxid- och energiskatt i vissa fall och förändrad omräkning av skattesatserna för diesel och bensin har tagits fram inom Finansdepartementet för att hantera de ovan nämnda delarna av tillkännagivandet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. Remisstiden har begränsats för att tillkännagivandet ska kunna tillgodoses i dessa delar. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2019/00121/S2).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 14 mars 2019 att inhämta Lagrådets yttrande över ett lagförslag som är likalydande med propositionens lagförslag. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 3*.

## 4 Skattenedsättning för diesel i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet

### 4.1 Bakgrund

I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) bedömde regeringen, med hänsyn till den utsatta konkurrenssituation som det svenska jord- och skogsbruket befann sig i, att näringarna i dess helhet borde kompenseras för den höjning av energiskatten för diesel som föreslogs ske 2016. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och detta innebär att den dåvarande befrielsen från viss del av koldioxidskatten på diesel i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökades med motsvarande belopp som energiskatten på diesel ökades med, dvs. 530 kronor per kubikmeter, eller med andra ord från 900 kronor till 1 430 kronor. Med anledning av det då rådande kritiska läget i

mjolksektorn gavs näringarna också en temporär ytterligare befrielse från koldioxidskatten med 270 kronor per kubikmeter till 1 700 kronor per kubikmeter under perioden 1 januari 2016 till och med 31 december 2018.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) beslutade riksdagen att skattenedsättningen även skulle gälla för diesel som förbrukas i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet.

## 4.2 Ökad skattenedsättning

**Regeringens förslag:** Befrielsen från koldioxidskatt för diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska fr.o.m. den 1 juli 2019 höjas till 1 930 kronor per kubikmeter. Under tiden fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska emellertid befrielsen vara 2 430 kronor per kubikmeter, varav 2 236 kronor är en nedsättning av koldioxidskatten och 194 kronor är en nedsättning av energiskatten. Ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2019.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Företagarna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* och *Svenskt Näringsliv* tillstyrker förslaget och anför att det stärker svenska företags konkurrenskraft gentemot andra länder. LRF invänder mot slutsatsen i promemorian att en förbättrad återbetalning leder till en ökad dieselförbrukning. Svenskt Näringsliv understryker även att det viktigt med en stabil, förutsägbar och konkurrenskraftig skattepolitik eftersom det påverkar företags långsiktiga investeringar i Sverige. *Ekonomistyrningsverket (ESV)* anser att riktade insatser bör göras genom ökade anslag i stället för genom undantag i skattereglerna. ESV anser även att konsekvensanalysen är bristfällig då den offentligfinansiella effekten inte redovisas, utan det endast hänvisas till finansutskottets betänkande. *Konjunkturinstitutet* anför att sådan befrielse leder till att klimatpolitiken fördyras, eftersom åtgärder i skattebefriade näringar därigenom ersätts av mer kostsamma åtgärder i fullt beskattade sektorer. ESV anför vidare att det vanligen finns andra, mer träffsäkra instrument att tillgå när det gäller att stärka konkurrenskraften. *Statens jordbruksverks* ståndpunkt är att skattebefrielsen bör vara kvar av konkurrensskäl och att förslaget på kortare sikt kan utgöra ett element i ett nödvändigt stärkande av konkurrenskraften. Eftersom höginblandning av fossilfria alternativ som RME och HVO inte genererar någon koldioxidskatt finns inte möjlighet till återbetalning vid användning av dessa alternativ. Under nu rådande marknadssituation och prisbild blir det dyrare för lantbruket att köra på de fossilfria alternativen jämfört med diesel och bensin. Detta kan, enligt verket, motivera en analys av möjliga styrmedel för att ge de fossilfria alternativen konkurrenskraftiga förutsättningar. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* anför att förslaget försvårar och fördyrar möjligheterna att nå beslutade klimat- och utsläppsmål och efterfrågar en djupare analys av möjligheterna att stödja de areella näringarna på annat sätt. *Sveriges skaldjursodlares producentorganisation* anför att vattenbruket bör ges full skattenedsättning för diesel och bensin.

*Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen och Statens energimyndighet* avstyrker förslaget. Naturvårdsverket står fast vid att nedsättningarna av koldioxidskatten för diesel bör fasas ut 2025 för skogsbruk och 2030 för jordbruk och vattenbruk. I den mån det finns skäl att ge statligt stöd till någon av dessa verksamheter bör det ske på annat sätt än genom direkt miljöskadliga subventioner. Såväl den remitterade promemorian som finansutskottets betänkande saknar en tydlig redogörelse för varför de areella näringarna behöver ytterligare statligt stöd i den omfattning som här föreslås. Verket saknar också den bakomliggande analysen av olika alternativa sätt att minska kostnadstrycket för de berörda näringarna. Naturskyddsföreningen anser att skattenedsättningen för arbetsmaskiner inom jord- och skogsbruk samt vattenbruk bör slopas helt. Den ökade skatteutgiften för tänkt nedsättning utgör en klimatskadlig subvention. Den utökade skattenedsättningen motiveras med den utsatta konkurrenssituationen för företag inom de areella näringarna. Dock har svenska bönder inte alls särskilt höga bränsleskatter jämfört med andra EU-länder. Statens energimyndighet har inga invändningar mot ambitionen att stödja jordbrukets, skogsbrukets och vattenverksamhetens konkurrenskraft. Däremot delar myndigheten inte promemorians syn att en ytterligare nedsättning av koldioxidskatten är ett lämpligt verktyg för ändamålet. Myndigheten anser att nedsättningen av koldioxidskatt för diesel i arbetsmaskiner inte är i linje med nationella mål om minskade klimatutsläpp. En ytterligare nedsättning skulle verka i motsatt riktning i förhållande till andra styrmedel på området, till exempel reduktionsplikten. Myndigheten föreslår i stället alternativa sätt att öka jordbruks-, skogsbruks- och vattenverksamhetens konkurrenskraft. Ett sätt är att främja teknikutveckling inom sektorerna, till exempel hybridisering och elektrifiering av arbetsmaskiner. *Skogsstyrelsen* invänder mot förslaget och anför bl.a. en ökad skattenedsättning motverkar omställningen till biodrivmedel och försämrar konkurrenskraften för företag som har ställt om till detta. Sverige har generellt ett lönsamt skogsbruk som inte är i behov av statsstöd och kan bära kostnader för sin miljö- och klimatpåverkan. Det finns mer adekvata styrmedel att tillgå som inte kommer i konflikt med Sveriges ambitioner inom klimatområdet. *Regelrådet* anser, utifrån ärendets särskilda karaktär, att konsekvensutredningen är i enlighet med de krav som uppställs vid regelgivning. *Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet* noterar att det rimligen finns ett informationsbehov gällande återbetalning. *Skatteverket* har inga invändningar mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Från och med den 1 januari 2019 är koldioxidskatten på diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar, i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet, nedsatt med 1 430 kronor per kubikmeter. Den tillfälliga nedsättningen med ytterligare 270 kronor per kubikmeter som gällt i tre år upphörde att gälla den 31 december 2018.

Finansutskottet har anfört att Sverige på många sätt ligger i framkant både inom jordbruk och skogsbruk och med rätt förutsättningar kan de gröna näringarna växa ännu mer. Konkurrenskraften behöver värnas och stärkas genom sänkta kostnader, minskat regelkrångel och färre särkrav. Därför bör t.ex. skattenedsättningen öka för lantbruksdiesel i syfte att minska skillnaden gentemot våra konkurrentländer (bet. 2018/19:FiU1

s. 130). Riksdagen har mot den bakgrunden tillkännaggett att regeringen ska återkomma med förslag om att befrielse från koldioxidskatt för diesel i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet fr.o.m. den 1 juli 2019 ska vara 1 930 kronor per kubikmeter. Under tiden den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska koldioxid- och energiskatten vara ytterligare nedsatt med sammanlagt 500 kronor från 1 930 kronor till 2 430 kronor. Förslaget ska enligt riksdagens tillkännagivande träda i kraft den 1 juli 2019 (bet. 2018/19:FiU1 s. 131 och 140, rskr. 2018/19:62).

Remissinstanserna har inte anfört sådana skäl att regeringen bedömer att ett förslag bör utformas på annat sätt än i enlighet med riksdagens tillkännagivande. Förslaget i denna proposition har därför utformats i enlighet med detta. Nedsättningen av skatt kommer dock även att omfatta diesel i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet eftersom sådan förbrukning omfattas av samma bestämmelser som diesel i arbetsmaskiner. Eftersom den tillfälliga skattenedsättningen om 2 430 kronor per kubikmeter kommer att överstiga hela koldioxidskattesatsen på sådant bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, (2 236 kronor per kubikmeter 2019) föreslås att nedsättningen utvidgas till att avse även en viss del av energiskatten. Det innebär att den tillfälliga nedsättningen om 500 kronor per kubikmeter fördelas med 306 kronor på koldioxidskatten och med 194 kronor på energiskatten. Tillkännagivandet såvitt avser sänkt skatt för diesel i jord- och skogsbruket är därmed tillgodosett.

Även efter den ökade skattenedsättningen uppfyller beskattningen föreskrivna minimiskattnivåer i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Skattenedsättningen bedöms även förenlig med 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. För att tillmötesgå tillkännagivandet i denna del föreslås att förslaget ska träda i kraft den 1 juli 2019.

#### *Lagförslag*

Förslaget föranleder ändring i 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

### 4.3 Konsekvensanalys

#### 4.3.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att tillmötesgå en del av riksdagens tillkännagivande (bet. 2018/19:FiU1, rskr. 2018/19:62). Alternativa lösningar som tillmötesgår detta tillkännagivande saknas.

### 4.3.2 Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten av förslaget har beräknats i finansutskottets betänkande 2018/19:FiU1 och är därmed beaktad i inkomstberäkningen för 2019–2021. *Ekonomistyrningsverket* anser att konsekvensanalysen är bristfällig då den offentligfinansiella effekten inte redovisas, utan det endast hänvisas till finansutskottets betänkande. Förslaget i denna proposition syftar dock enbart till att genomföra en av riksdagen redan inkomstberäknad reform, varför regeringen anser att behovet av att redovisa en ny beräkning är begränsat.

### 4.3.3 Effekter för företagen

Med nuvarande befrielsen om 1 430 kronor per kubikmeter diesel motsvarar den totala punktskatten på diesel för de areella näringarnas arbetsmaskiner 3 286 kronor per kubikmeter diesel (miljöklass 1) första halvåret 2019. Med hänsyn tagen till föreslagna ändringar blir denna nivå 2 195 kronor per kubikmeter andra halvåret 2019. Andra halvåret 2018 motsvarade nivån 2 832 kronor per kubikmeter. Nivån ökar åter den 1 januari 2020 när den tillfälliga nedsättningen med 500 kronor per kubikmeter upphör. Skattelättnaden bedöms mildra den utsatta konkurrenssituation som svenska företag inom de areella näringarna för närvarande befinner sig i. Cirka 26 000 företag inom jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna omfattas av nedsättningen. Nästan enbart mindre företag omfattas, med undantag från vissa större företag inom skogsindustrin. Förslaget bedöms inte öka företagens administrativa kostnader nämnvärt.

### 4.3.4 Effekter för miljön

Det är svårt att bedöma vilken effekt som skattenedsättningen får på sikt. Diesel till berörda arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar får genom åtgärden ett lägre pris vilket bedöms leda till ökad förbrukning och därigenom högre koldioxidutsläpp och utsläpp av övriga luftföroreningar, såsom partiklar och kväveoxider. Det medför något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045. Effekten beräknas dock bli mycket begränsad i förhållande till de totala utsläppen, speciellt vad gäller den tillfälligt ökade nedsättningen under andra halvåret 2019.

### 4.3.5 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas medföra vissa kostnader av engångskaraktär för Skatteverket. Tillsammans med förslaget i avsnitt 5.2 beräknar Skatteverket att förslaget leder till kostnader för systemutveckling om 300 000 kronor och för informationsinsatser om 200 000 kronor. Förslaget torde inte föranleda några behov av informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Kostnader för Skatteverket kan hanteras inom myndighetens 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. Prop. 2018/19:94

#### 4.3.6 Övriga effekter

Då förslaget bedöms ge upphov till små effekter bedöms det inte leda till några konsekvenser avseende den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män eller för sysselsättningen. Förslaget bedöms inte påverka enskilda hushåll och inte innebära några fördelningsmässiga effekter. I avsnitt 4.2 behandlas förslagets förenlighet med EU-rätten.

## 5 Omräkning av skattesatserna på diesel och bensin efter reala inkomstökningar

### 5.1 Bakgrund

Koldioxid- och energiskattesatserna på bränslen följer av 2 kap. 1 och 1 b §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi. Sedan 1994 har en årlig indexomräkning skett av skattesatserna i syfte att realvärdesäkra dem. Denna omräkning har skett utifrån förändringar i den allmänna prisutvecklingen, dvs. förändringar i konsumentprisindex (KPI). Utöver KPI-omräkningen infördes den 1 januari 2016 bestämmelser som innebär att även BNP-utvecklingen ska beaktas vid beskattningen av diesel och bensin. I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) beskrivs de då anförda skälen för BNP-omräkningen.

### 5.2 BNP-omräkning av skatt på diesel och bensin

**Regeringens förslag:** Skattebeloppen för bensin och diesel, som årligen bestäms genom en omräkning som grundar sig på dels faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI), dels ett schablon tillägg av två procentenheter för att beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP), ska under perioden 1 juli 2019 t.o.m. 31 december 2019 enbart grunda sig på faktiska förändringar i KPI.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2019.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *BIL Sweden, Företagarna, Lantbrukarnas Riksförbund, Skattebetalarnas Förening, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag* och *Transportföretagen* tillstyrker förslaget och förordar dessutom att den årliga höjningen av skattebeloppen fortsättningsvis endast ska beräknas med hänsyn till KPI. *BIL Sweden, Företagarna* och *Transportföretagen* anger att BNP-omräkningen tillsammans med den införda reduktionsplikten skapar ett dubbelt styrmedel. *Sveriges Åkeriföretag* anför också att BNP-omräkningen urholkar svensk

konkurrenskraft för godstransporter på väg jämfört med utländska transportföretag. *Konjunkturinstitutet* anför att det finns skäl att överväga om BNP-omräkningen bör behållas. Införandet av den så kallade reduktionsplikten har förändrat koldioxid- och energibeskattnings uppgift när det gäller låginblandade drivmedel. Genom att årligen ta ställning till skattesatserna för diesel och bensin, ges riksdagen bättre möjligheter att beakta bland annat oljeprisets utveckling, verkan av andra styrmedel, och avståndet till uppställda mål. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anför att förslaget försvårar och fördyrar möjligheterna att nå beslutade klimat- och utsläppsmål. VTI anser vidare att konsekvensanalyserna huvudsakligen är tillfredsställande men lyfter bl.a. fram att förslaget skickar fel signaler både om hur angeläget och hur bråttom det är med omställningen av transportsystemet. Förslaget kan ge temporära incitament att köpa mer bränslekrävande fordon. *Ekonomistyrningsverket (ESV)*, *Energigas Sverige*, *Naturvårdsverket*, *Naturskyddsföreningen*, *Skogsstyrelsen* och *Svensk Kollektivtrafik* avstyrker förslaget om en tillfälligt ändrad omräkning av skattesatserna på diesel och bensin. ESV anför att trots att verket tidigare avstyrkt den högre omräkningen för skatt för bensin och diesel, menar verket att om man tillfälligt frångår gällande regler ökar det komplexiteten i skattesystemet. ESV anser även att konsekvensanalysen är bristfällig då den offentligfinansiella effekten inte redovisas, utan det hänvisas endast till finansutskottets betänkande. *Energigas Sverige* vill behålla det schabloniserade tillägget. BNP-justeringen ger successivt ökad konkurrenskraft för förnybara drivmedel utanför reduktionsplikten, vilket är ett steg i rätt riktning mot klimatmålet om 70 procent minskning av CO<sub>2</sub>-utsläppen från inrikes transporter. BNP-justeringen ger också en viss förutsägbarhet för marknadens aktörer, vilket främjar investeringar i förnybara tekniker. *Naturskyddsföreningen* anför att borttagandet av BNP-tillägget motverkar syftet med klimatpolitiken, även om det bara är fråga om en tillfällig åtgärd. Varje sänkning av drivmedelspriserna vid pump leder till ökad förbrukning. *Svensk Kollektivtrafik* anger att när bränsleskatterna inte höjs lika mycket som de annars skulle gjort blir konsekvensen att utsläppen av koldioxid ökar och överflyttningen till kollektivtrafik minskar och det blir svårare att nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter till år 2030, liksom etappmålet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, gång och cykel i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025. *Regelrådet* anser, utifrån ärendets särskilda karaktär, att konsekvensutredningen är i enlighet med de krav som uppställs vid regelgivning. *Skatteverket* har inga invändningar mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Finansutskottet har bl.a. anført att alla som är beroende av bilen för jobb och försörjning inte ska missgynnas för att de bor utanför storstäderna eller långt ifrån en tågstation (bet. 2018/19:FiU1 s. 130). Mot den bakgrunden har riksdagen tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med förslag om att skatterna på diesel och bensin endast ska grunda sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019. Det schabloniserade tillägget som syftar till att beakta BNP-utvecklingen för skattebeloppen 2019 ska således inte ingå i beräkningen under nämnda



period. Ändringen ska enligt riksdagens tillkännagivande träda i kraft den 1 juli 2019 (bet. 2018/19:FiU1 s. 130 och 140, rskr. 2018/19:62).

Remissinstanserna har inte anfört sådana skäl att regeringen bedömer att ett förslag bör utformas på annat sätt än i enlighet med riksdagens tillkännagivande. Förslaget i denna proposition har därför utformats i enlighet med detta. I förordningen (2018:1638) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2019 fastställdes omräknade skattesatser för 2019 i enlighet med 2 kap. 1 och 1 b §§ LSE. Förslaget innebär dock bl.a. att nya skattesatser för samtliga bränslen läggs fast i 2 kap. 1 § LSE. Jämfört med de tidigare fastställda skattebeloppen för 2019 innebär förslaget att skatten sänks för de bränslen som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7. Förslaget innebär inte några förändringar för övriga bränslen i 2 kap. 1 §. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2019. Detta innebär alltså att de omräknade skattesatserna på bränslen i förordningen kommer att tillämpas i de fall då skattskyldighet inträder under perioden 1 januari till och med 30 juni 2019. I de fall då skattskyldighet inträder fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 gäller de skattesatser som framgår av den föreslagna lydelsen av 2 kap. 1 § LSE. Förslagets sänkningar av skattesatserna på bensin och diesel den 1 juli 2019 motsvarar de höjningar av skattesatserna fr.o.m. den 1 januari 2019 som grundar sig på BNP-omräkningen. Från och med den 1 juli 2019 till och med den 31 december 2019 motsvarar skattesatserna omräkningen den 1 januari 2019, men enbart omräknade för förändringen i faktisk KPI-utveckling. Tillkännagivandet såvitt avser fryst överindexering av bensinskatt är därmed tillgodosett. Skattesatsändringarna för bensin och diesel redovisas i nedanstående tabell.

**Ändringar av skattesatserna på bensin och diesel den 1 juli 2019 jämfört med första halvåret 2019, exklusive mervärdesskatteeffekt, öre/liter**

Drivmedel	Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa
Bensin, miljöklass 1, motorbensin	-13	0	-13
Bensin, miljöklass 1, alkylatbensin	-9	0	-9
Bensin, miljöklass 2	-13	0	-13
Flygbensin (blyhalt om högst 0,005 gram per liter)	-13	0	-13
Bensin, övrig	-15	0	-15
Diesel, miljöklass 1	-9,1	0	-9,1
Diesel, miljöklass 2	-9,7	0	-9,7
Diesel, miljöklass 3 eller övrig	-10,0	0	-10,0

För att tillmötesgå tillkännagivandet i denna del föreslås att förslaget ska träda i kraft den 1 juli 2019.

*Lagförslag*

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

## 5.3 Konsekvensanalys

### 5.3.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att tillmötesgå en del av riksdagens tillkännagivande (bet. 2018/19:FiU1, rskr. 2018/19:62). Alternativa lösningar som tillmötesgår detta tillkännagivande saknas.

### 5.3.2 Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten av förslaget har beräknats i finansutskottets betänkande 2018/19:FiU1 och är därmed beaktad i inkomstberäkningen för 2019–2021. *Ekonomistyrningsverket* anser att konsekvensanalysen är bristfällig då den offentligfinansiella effekten inte redovisas, utan det endast hänvisas till finansutskottets betänkande. Förslaget i denna proposition syftar dock enbart till att genomföra en av riksdagen redan inkomstberäknad reform, varför regeringen anser att behovet av att redovisa en ny beräkning är begränsat.

### 5.3.3 Effekter för företagen

Skattesänkningen den 1 juli 2019 påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Påverkan på dessa näringar bedöms dock vara låg.

### 5.3.4 Effekter för enskilda

Sänkningen av energiskatten på bensin påverkar fler hushåll än sänkningen av energiskatten på diesel. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om priset på drivmedlet 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. Energiskatten på bensin miljöklass 1 sänks med 13 öre per liter (16,25 öre per liter inklusive moms) och energiskatten på diesel, miljöklass 1 sänks med 9,1 öre per liter (11,4 öre per liter inklusive moms). För många bilister som kör ungefär 1 500 mil per år med en bensindrivna bil innebär skattesänkningen den 1 juli 2019 minskade kostnader med ungefär 100 kronor 2019 (andra halvåret) och ungefär 200 kronor per år 2020–2021.

### 5.3.5 Effekter för miljön

Förslaget innebär att energiskattesatserna på bensin och diesel sänks, vilket medför att energiskattens styrande karaktär för bensin och diesel försvagas något jämfört med nuvarande regler. Eftersom bensin och diesel genom åtgärden får ett något lägre pris kan detta leda till något högre förbrukning och därigenom något högre koldioxidutsläpp. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska något. Förslaget medför

försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom luftfart) till 2030. Effekterna bedöms dock vara små. Prop. 2018/19:94

### 5.3.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas medföra vissa kostnader av engångskaraktär för Skatteverket. Tillsammans med förslaget i avsnitt 4.2. beräknar Skatteverket att förslaget leder till kostnader för systemutveckling om 300 000 kronor och för informationsinsatser om 200 000 kronor. Förslaget torde inte föranleda några behov av informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Kostnader för Skatteverket kan hanteras inom myndighetens 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.

### 5.3.7 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med dels rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51, dels reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Förslaget bedöms därför vara förenligt med EU-rätten.

### 5.3.8 Övriga effekter

Förslaget bedöms påverka glesbygden något mer än storstadsregionerna. Förslaget bedöms i det stora hela inte påverka sysselsättningen eller den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

## 6 Författningskommentar

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

#### 2 kap.

##### 1 §

Ändringen behandlas i avsnitt 5.2.

I paragrafen regleras energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel. Av tabellen i *första stycket* framgår de skattebelopp som gäller för dessa bränslen när skattskyldighet inträder fr.o.m. ikraftträdandet, dvs. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019. De skattebelopp som gäller under perioden 1 januari t.o.m. 30 juni 2019

Prop. 2018/19:94 framgår av förordningen (2018:1638) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2019.

*1 b §*

Ändringen behandlas i avsnitt 5.2.

I paragrafen regleras en årlig omräkning av de skattebelopp som anges i 1 §. Omräkningen sker med stöd av denna paragraf för kalenderåret 2020 och efterföljande kalenderår.

**6 a kap.**

*2 a §*

Ändringen behandlas i avsnitt 4.2.

I paragrafen regleras koldioxidskattelättnader för diesel som förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Ändringen i *första stycket* innebär att befrielsen från koldioxidskatt ökas till 1 930 kronor per kubikmeter.

**Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Av den *första punkten* i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna framgår att ändringarna träder i kraft den 1 juli 2019.

Av den *andra punkten* framgår att i den mån sådan förbrukning som avses i 6 a kap. 2 a § sker under perioden fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska befrielse medges från dels koldioxidskatt med 2 236 kronor per kubikmeter, dels energiskatt med 194 kronor per kubikmeter.

Av den *tredje punkten* framgår att äldre bestämmelser ska fortsätta att gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär dels att de skattesatser som följer av den äldre lydelsen av 2 kap. 1 och 1 b §§ är tillämpliga då skattskyldighet inträtt innan ikraftträdandet, dels att den äldre lydelsen av 6 a kap. 2 a § är tillämplig för förbrukning som skett före ikraftträdandet.

## 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. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse***2 kap.**1 §<sup>4</sup>

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		Summa skatt
			Energiskatt	Koldioxidskatt	
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	3 kr 87 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 44 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 96 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	4 kr 53 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 90 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 47 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 74 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	7 kr 31 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och	869 kr per m <sup>3</sup>	3 292 kr per m <sup>3</sup>	4 161 kr per m <sup>3</sup>

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2017:1231.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1	2 341 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 532 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 639 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 830 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 794 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 985 kr per m <sup>3</sup>	
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	3 463 kr per 1 000 kg	3 463 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 117 kr per 1 000 kg	3 463 kr per 1 000 kg	4 580 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 <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	961 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 426 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	661 kr per 1 000 kg	2 865 kr per 1 000 kg	3 526 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 90 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 47 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*

**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		Summa skatt
			Energiskatt	Koldioxidskatt	
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 95 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 57 öre per liter
			2 kr 00 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	4 kr 62 öre per liter
			3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 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 84 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	7 kr 46 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som  a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med	887 kr per m <sup>3</sup>	3 360 kr per m <sup>3</sup>	4 247 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 389 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	4 625 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 694 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	4 930 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 852 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	5 088 kr per m <sup>3</sup>	
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	3 535 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 140 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	4 675 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 <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	981 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 497 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	675 kr per 1 000 kg	2 924 kr per 1 000 kg	3 599 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 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).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 b §<sup>5</sup>

För kalenderåret 2019 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 2020 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 2017.

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 2018.

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

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2017:1231.

**6 a kap.**

2 a §<sup>6</sup>

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 430 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller
2. vattenbruksverksamhet.

När det gäller skepp och båtar för vilka fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten meddelats enligt fiskelagen (1993:787) medges skattebefrielse enligt första stycket också för bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 a.

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 1 930 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller
2. vattenbruksverksamhet.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2019.

2. Beloppet som anges i 6 a kap. 2 a § ska vara 2 236 kronor per kubikmeter för sådan förbrukning som sker från och med den 1 juli 2019 till och med den 31 december 2019. För denna förbrukning ska även befrielse från energiskatt medges med 194 kronor per kubikmeter.

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

## Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2018/19:94  
Bilaga 2

BIL Sweden, Ekonomistyrningsverket, Energiföretagen Sverige, Energigas Sverige, Företagarna, Förvaltningsrätten i Falun, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige (IKEM), Jernkontoret, Konjunkturinstitutet, Lantbrukarnas Riksförbund, Lantbrukarnas Riksförbund (Skogsägarna), Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen, Regelrådet, Skatteverket, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svemin, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenskt Näringsliv, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Sveriges Åkeriföretag, Vattenbrukarnas Riksförbund

## Lagrådets yttrande

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2019-03-21

**Närvarande:** F.d. justitieråden Eskil Nord och Lena Moore samt justitierådet Dag Mattsson

### **Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin**

Enligt en lagrådsremiss den 14 mars 2019 (Finansdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Ulf Olovsson, biträdd av departementssekreteraren Tina Svensson.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 april 2019

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Wallström, M Johansson, Baylan, Hallengren, Hultqvist, Andersson, Bolund, Damberg, Eriksson, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Nilsson, Ernkrans, Lindhagen, Lind

Föredragande: statsrådet Andersson

---

Regeringen beslutar proposition Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin