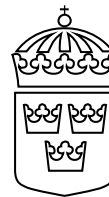


Regeringens proposition

2023/24:24



Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel

Prop.
2023/24:24

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 19 oktober 2023

Tobias Billström

Erik Slottner
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

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

För 2025 föreslås att energi- och koldioxidskattebeloppen för bränslen räknas om från 2024 års nivåer. För bensin (utom alkylatbensin) föreslås dock att de omräknade energiskattebeloppen sänks med 60 öre per liter.

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

I propositionen föreslås vidare att en utökad skattenedsättning på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024. Ansökan om återbetalning av skatt ska göras per kalenderkvartal.

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

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	11
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	16
3	Ärendet och dess beredning	17
4	Sänkt drivmedelsskatt	17
4.1	Bakgrund och gällande rätt	17
4.2	Sänkt skatt på bensin och diesel	18
5	Sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk samt kvartalsvis återbetalning	22
5.1	Bakgrund och gällande rätt	22
5.2	Fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel och kvartalsvis återbetalning	23
6	Konsekvensanalys	27
6.1	Sänkt skatt på bensin och diesel	27
6.2	Sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk samt kvartalsvis återbetalning	34
7	Författningskommentar	38
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	38
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	39
7.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	39
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel	40
Bilaga 2	Lagförslag i promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel	41
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	52
Bilaga 4	Sammanfattning av promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024	53
Bilaga 5	Lagförslag i promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024	54
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna	58
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 oktober 2023	59

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2023/24:24

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 (1994:1776) om skatt på energi.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 och 1 b §§, 6 a kap. 2 a § och 9 kap. 7 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	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, b) inte har försetts med	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	
	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 5 kap. 16 § 3 och 4 samt 6 kap. 10 § 3 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

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

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §²

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

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

För bränslen som avses i

För bränslen som avses i

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

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

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

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

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2022.

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

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

6 a kap.2 a §³

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 2 262 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

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 2 456 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.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 582 kronor per kubikmeter.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 470 kronor per kubikmeter.

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.

Befrielse från skatt enligt denna paragraf får dock högst uppgå till de skattebelopp som gäller vid skattskyldighetens inträde för det förbrukade bränslet.

9 kap.7 §⁴

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas elektroniskt. *I fråga om återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § ska dock återbetalningen omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning, får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal. Ett sådant beslut får återkallas om sökanden begär det eller förutsättningar för medgivande inte finns.*

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas elektroniskt.

Ansökan om återbetalning eller kompensation ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre

Ansökan om återbetalning eller kompensation ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre

³ Senaste lydelse 2023:437.

⁴ Senaste lydelse 2021:410.

Prop. 2023/24:24 år efter utgången av *kalenderåret* år efter utgången av kalenderkvar-
respektive kalenderkvartalet. talet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi Prop. 2023/24:24

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

Lydelse enligt lagförslag 2.1

2 kap. 1 §

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1 – motorbensin	2 kr 57 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 71 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 42 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	4 kr 56 öre per liter
		b) miljöklass 2	2 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 75 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	6 kr 75 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	305 kr per m ³	3 887 kr per m ³	4 192 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	1 470 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 193 kr per m ³
	miljöklass 2	1 868 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 591 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 074 kr per m ³	2 723 kr per m ³	4 797 kr per m ³
4.	2711 12 11–2711 19 00 Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 407 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	5 770 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	3 104 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 209 kr per 1 000 m ³	3 104 kr per 1 000 m ³	4 313 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	833 kr per 1 000 kg	3 608 kr per 1 000 kg	4 441 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 61 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 75 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

1 §

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2025.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2023:362

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

Föreslagen lydelse

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

Inom Finansdepartementet har promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel tagits fram. I promemorian föreslås bl.a. att energiskatten på bensin (miljöklass 1) sänks med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler. Summan av energi- och koldioxidskatten för sådan bensin blir då 60 öre lägre per liter 2024 än skatten 2023. Efter omräkning av energi- och koldioxidskatten på övrig bensin sänks energiskatten så att summan av energi- och koldioxidskatten blir 60 öre lägre per liter än skatten 2023. I promemorian föreslås också att skatten på diesel (miljöklass 1) 2024 sänks med 341 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som skulle ha gällt 2024 med nuvarande omräkningsregler. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser ändras på motsvarande sätt. Skatten på alkylatbensin föreslås höjas för att inte understiga EU:s minimiskattenivåer.

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 (Fi2023/02433).

Inom Finansdepartementet har även promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024 tagits fram. I promemorian föreslås bl.a. att en utökad skattenedsättning på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025. För sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025 ska återbetalning av koldioxidskatt medges med 2 242 kronor per kubikmeter och av energiskatt med 1 582 kronor per kubikmeter. I promemorian föreslås också att ansökan om återbetalning av skatt ska göras per kalenderkvartal.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 4*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 5*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Fi2023/01509).

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 Sänkt drivmedelsskatt

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. Av direktivet följer bl.a. att medlemsstaternas nationella beskattning ska uppfylla vissa i direktivet föreskrivna minimiskattenivåer.

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 före 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 genom ett schabloniserat tillägg vid omräkningen (s.k. BNP-indexering).

Under de senaste åren, i synnerhet efter Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022, har oljepriset och därmed drivmedelspriserna stigit. Även den allmänna inflationen har ökat och den svenska kronans växelkurs har försvagats. Sammantaget har detta fått konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. Riksdagen har under 2022 och inför 2023 beslutat om både permanenta och tillfälliga sänkningar av energiskatten på bensin och diesel för att möta de höga drivmedelspriserna (jfr prop. 2021/22:84, bet. 2021/22:SkU19, prop. 2021/22:221, bet. 2021/22:FiU39, prop. 2022/23:17, bet 2022/23:FiU1).

4.2 Sänkt skatt på bensin och diesel

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

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

Energiskatten på diesel (miljöklass 1) sänks med 341 kronor per kubikmeter jämfört med omräknad nivå. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser ändras på motsvarande sätt. För s.k. märkt diesel sänks koldioxidskatten med 259 kronor per kubikmeter jämfört med omräknad nivå.

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

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

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

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, däribland *Energimarknadsinspektionen*, *Företagarna*, *Förvaltningsrätten i Falun*, *Konkurrensverket*, *Maskinentreprenörerna*, *Skattebetalarnas förening*, *Skogsindustrierna*, *Statens jordbruksverk*, *Statskontoret*, *Svenska Taxiförbundet*, *Svenskt Näringsliv*, *Sveriges Åkeriföretag*, *Tillväxtverket* och *Transportföretagen*, tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget.

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) tillstyrker förslaget om sänkt skatt på bensin, men avstyrker förslaget i den del som berör förändringar i skatten på diesel och förordar i stället att indexeringen för diesel pausas.

Energiföretagen Sverige tillstyrker att det genomförs energiskattesänkningar för att minska effekterna av ökade energipriser och mildra inflationens konsekvenser, men ifrågasätter en kraftigt sänkt bensinskatt, då det minskar möjligheterna att nå klimatmålen inom transportsektorn.

Drivkraft Sverige anför att skattesänkningar i syfte att sänka drivmedelspriserna är att föredra framför en omfattande sänkning av reduktionsplikten. Vidare anser *Drivkraft Sverige* att den s.k. BNP-indexeringen bör avskaffas.

Skatteverket har inga invändningar mot att förslaget genomförs men påpekar att indexeringsbestämmelsen i 2 kap. 1 b § bör justeras. Skatteverket efterfrågar också ett förtydligande av förhållandet mellan reduktionsplikten och hur skattebeloppen på bensin och diesel bestäms.

Biluthyrarna Sverige, *Svensk kollektivtrafik*, *Naturvårdsverket*, *Svenska Naturskyddsföreningen* och *Statens energimyndighet* avstyrker förslaget och anför bl.a. att förslaget bidrar till att Sverige får svårare att nå klimatmålen och Sveriges EU-åtaganden om utsläppsminskningar. Vidare för *Naturvårdsverket* fram att om skattenedsättning ska ske bör det endast göras ett år i taget med hänsyn till andra oförutsebara faktorer som kan påverka bränslepriset. *Svenska Naturskyddsföreningen* understryker att stödet till hushåll bör fokusera på stöd till hushåll med låga inkomster snarare än ett stöd till alla.

Även *Trafikanalys* framför att förslaget motverkar förutsättningarna att nå de klimatpolitiska utsläppsmålen. *Trafikanalys* anför också att det är tveksamt att generalisera effekterna på olika grupper när påverkan mellan individer inom respektive grupp varierar påtagligt samt att konsekvensanalysen saknar uppgifter om hur många hushåll som påverkas av förslaget.

Energigas Sverige och *Mobility Sweden* avstyrker förslaget och menar bl.a. att förslaget motverkar möjligheten att kunna uppnå Sveriges klimatmål för transportsektorn.

Ekonomistyrningsverket avstyrker förslaget och anför att förslaget bidrar till långsiktigt minskad transparens och förutsägbarhet för de svenska energiskatterna.

Konjunkturinstitutet avger inte någon inställning till förslaget men menar att syftet med de föreslagna åtgärderna och deras klimatpolitiska konsekvenser är otillräckligt beskrivna.

Regelrådet anser att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 2 kap. 1 b § LSE ska skattebeloppen för bränslen omräknas inför 2024. Regeringen utfärdade den 12 oktober 2023 en förordning med omräknade belopp i enlighet med vad som följer av lagen (se förordningen [2023:589] om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2024).

För att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser bör emellertid den sammanlagda skatten på bensin och diesel sänkas från de nivåer som skulle gälla 2024 enligt gällande omräkningsregler.

Regeringen föreslår därför att koldioxidskatten för bensin för 2024 bestäms till den nivå som skulle gälla med nuvarande omräkningsregler. Regeringen föreslår vidare att energiskatten på bensin (utom alkylatbensin) sänks 2024 så att summan av energi- och koldioxidskatten blir 60 öre lägre per liter jämfört med dagens nivå.

Energiskatten på alkylatbensin höjs dock 2024 med 10 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler, för att tillsammans med koldioxidskattebeloppet motsvara den beräknade minimiskattenivån på bensin. Minimiskattenivåerna uttrycks i euro per vikt-, volym- eller energienhet. För medlemsstater som inte har antagit euron beräknas växelkursen för euro i nationell valuta baserat på den växelkurs som gäller den första arbetsdagen i oktober året innan. Förslaget, såsom det remitterades och aviserades i budgetpropositionen för 2024, beräknades utifrån en prognostiserad växelkurs med en säkerhetsmarginal som totalt uppgår till cirka 12,71 kronor per euro. Det ger en beräknad minimiskattenivå för bensin på cirka 4,56 kronor per liter.

De sammanlagda punktskatterna på omärkt diesel (miljöklass 1) för 2024 sänks med 341 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler. I praktiken innebär detta en höjning med 120 kronor jämfört med 2023 års nivå som gör att skatten ska motsvara den beräknade minimiskattenivån på diesel. På motsvarande sätt som för bensinen beräknades minimiskattenivån för diesel till cirka 4,19 kronor per liter. Skatten för övrig omärkt diesel sänks med motsvarande belopp. Skatten på s.k. märkt diesel sänks så att den totala skatten understiger skatten för diesel (miljöklass 1), för att inte strida mot rådets direktiv (95/60/EG) av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen, kallat märkningsdirektivet, som förutsätter att det är den lägst beskattade dieseln som ska förses med märk- och färgämne.

Regeringen föreslår att skatten på bensin, diesel och andra bränslen för 2025 bestäms till belopp med omräkningsfaktorn som ges av förhållandet mellan prognos för konsumentprisindex (KPI) i juni 2024 på 422,30 och KPI i juni 2023. Denna uppräkningsfaktor görs utifrån 2024 års nivåer. För bensin och diesel föreslås att skatten dessutom räknas upp med ett schabloniserat

tilllägg om två procentenheter. För bensin (utom alkylatbensin) sänks dock de uppräknade energiskattebeloppen med 60 öre per liter.

LRF anför att regeringen bör stå fast vid det remitterade förslaget om att pausa indexeringen för diesel. Regeringen anser, till skillnad från *LRF*, att det inte varit möjligt att pausa indexeringen av dieselskattebeloppen och har därför i stället valt att begränsa indexeringen så långt som det bedöms möjligt för diesel men med hänsyn till energiskattedirektivets minimiskattenivåer.

Några remissinstanser, t.ex. *Drivkraft Sverige*, *Maskinentreprenörerna*, *Skattebetalarnas förening*, *Skogsindustrierna*, *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen*, anser att den s.k. BNP-indexeringen ska avskaffas. Enligt regeringens bedömning ligger ett avskaffande av indexeringsreglerna utanför nuvarande lagstiftningsärende och kommer därför inte att behandlas i denna proposition.

Flera remissinstanser, däribland *Energigas Sverige*, *Biluthyrarna Sverige*, *Svensk kollektivtrafik*, *Naturvårdsverket*, *Svenska Naturskyddsföreningen*, *Mobility Sweden*, *Statens energimyndighet* och *Trafikanalys*, anför att förslaget försvårar för Sverige att nå klimatmålen och Sveriges EU-åtaganden om utsläppsminskningar. Regeringen är medveten om att det kommer behövas ytterligare åtgärder för att nå Sveriges klimatmål och EU-åtaganden till 2030 respektive 2045. Syftet med förslaget är dock att motverka nuvarande situation med höga pumppriser och att mildra inflationens konsekvenser för hushåll och företag.

Naturvårdsverket anser att skattesänkningen endast bör avse ett år i taget eftersom det är oklart hur oljepriset utvecklas framöver och hur förändringarna i reduktionsplikten påverkar bränslepriserna. Regeringen håller med om att utvecklingen av världsmarknadspriset på råolja är en osäkerhetsfaktor, men den kan regeringen inte påverka. När det gäller sänkta nivåer i reduktionsplikten antas de främst påverka priset på diesel. För att motverka ökande drivmedelspriser anser regeringen, till skillnad mot *Energiföretagen Sverige*, *Naturvårdsverket*, *Svenska Naturskyddsföreningen* och *Svenska Taxiförbundet*, att förslaget om sänkt skatt för bensin och diesel är den enklaste och bäst lämpade åtgärd som regeringen kan vidta inom ramen för detta lagstiftningsärende. Regeringen anser, till skillnad från *Ekonomistyrningsverket*, att förslaget inte minskar transparensten och förutsägbarheten för energiskatterna.

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

Regeringen anser, i likhet med *Skatteverket*, att omräkningsbestämmelsen kan utformas på ett tydligare sätt. En sådan förändring rymms dock inte inom ramen för detta lagstiftningsärende och föreslås därför inte. Skatteverket har också efterfrågat förtydliganden om skattesatserna i förhållande till de föreslagna ändringarna i reduktionsplikten. Enligt regeringens bedömning motiverar förändringarna i reduktionspliktsnivåerna inte några ändringar i det aktuella förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel.

Regeringen föreslår att förslagen avseende skattenivåer 2024 träder i kraft den 1 januari 2024 och avseende skattenivåer 2025, den 1 januari

2025. Äldre bestämmelser ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Regeringen utfärdade den 12 oktober 2023 en förordning med omräknade belopp i enlighet med vad som följer av lagen. Om riksdagen beslutar om förslaget i enlighet med denna proposition, kommer emellertid regeringen att upphäva förordningen innan den träder i kraft. I och med ikraftträdande av förslaget reglerar 2 kap. 1 b § LSE inte längre 2024 års skattesatser. Från och med den 1 januari 2024 framgår i stället 2024 års skattebelopp direkt av 2 kap. 1 § LSE.

Lagförslag

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

5 Sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk samt kvartalsvis återbetalning

5.1 Bakgrund och gällande rätt

Diesel och andra bränslen som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet kallas ofta förenklat för jordbruksdiesel. I 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, finns bestämmelser om befrielse från koldioxidskatt respektive energiskatt för sådan bränsleanvändning.

En nedsättning av koldioxidskatt på jordbruksdiesel infördes 2005 i syfte att stärka jord- och skogsbrukets internationella konkurrenskraft (prop. 2004/05:1 Förslag till statsbudget för 2005, finansplan, skattefrågor och tilläggsbudget m.m. avsnitt 8.4.2). Skattenedsättningens storlek har varierat under åren. Nedsättningen har tillfälligt utökats genom dels förändrade återbetalningsbelopp för koldioxidskatt, dels genom återbetalning även av energiskatt (se prop. 2021/22:269, bet. 2021/22:FiU49, rskr. 2021/22:459 respektive prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471, prop. 2022/23:69). Nedsättningen av skatten på bränsle som förbrukas i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet är statliga stöd som ryms inom tillämpningsområdet för kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, förkortad GBER. För att nedsättningen ska vara förenlig med GBER får nedsättningen bl.a. inte vara större än att stödmottagarna betalar minst den minimiskattenivå som föreskrivs i bilaga I till rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet.

Befrielse från energi- och koldioxidsskatt på jordbruksdiesel medges genom avdrag för den som är skattskyldig eller genom återbetalning för den som inte är skattskyldig. Ansökan om återbetalning ska omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal (9 kap. 7 § första stycket LSE). Med större omfattning avses enligt 19 § förordningen (2022:181) om skatt på energi en förbrukning som minst uppgår till 15 kubikmeter dieselbrännolja.

5.2 Fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel och kvartalsvis återbetalning

Regeringens förslag: En utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska gälla för sådan förbrukning som sker under 2024.

För sådan förbrukning som sker under 2024 ska återbetalning av koldioxidsskatt medges med 2 456 kronor per kubikmeter och av energiskatt med 1 470 kronor per kubikmeter.

Ansökan om återbetalning av skatt ska göras per kalenderkvartal.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2024. Äldre bestämmelser ska dock fortfarande gälla för förbrukning som sker före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att skattenedsättningen ska gälla för dieselanvändning även under 2025 samt att återbetalning av energiskatt ska medges med 1 582 kronor per kubikmeter och av koldioxidsskatt med 2 242 kronor per kubikmeter.

Remissinstanserna: *Drivkraft Sverige, Energimarknadsinspektionen, Företagarna, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Maskinentreprenörerna, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Skogsindustrierna, Småföretagarnas riksförbund, Statens jordbruksverk, Svenskt Näringsliv, Trafikverket, Skattebetalarnas Förening och Näringslivets Transportråd* har inga synpunkter på eller tillstyrker förslagen. LRF lämnar önskemål om ytterligare åtgärder på skatteområdet medan Maskinentreprenörerna anser att skattenedsättningen riskerar att snedvrída konkurrensen i de uppdrag där jordbruksföretag utför arbete i samma verksamheter som Maskinentreprenörernas medlemsföretag, t.ex. snöröjning och markarbeten.

Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (FORMAS), Naturvårdsverket, Skogsstyrelsen, Statens energimyndighet och Svenska Naturskyddsföreningen avstyrker förslagen. Dessa instanser anser att förslaget motverkar förutsättningarna att nå de klimatpolitiska utsläppsmålen. FORMAS, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Svenska Naturskyddsföreningen för bl.a. fram att andra åtgärder bör övervägas för att stödja de berörda näringarna. FORMAS pekar på att ett riktat stöd hade varit mer träffsäkert. Skogsstyrelsen anser att det i ett lönsamt skogsbruk saknas skäl för staten att ingripa på marknaden med

nedsetta skatter. Naturvårdsverket menar att nedsättningen missgynnar de aktörer som på olika sätt redan valt att minska sin användning av fossila bränslen. Naturvårdsverket påpekar också att nedsättningen endast bör göras för ett år i taget med hänsyn till oförutsägbara faktorer som kan påverka bränslepriserna.

Ekonomistyrningsverket (ESV) har inga synpunkter på rimlighet med förslaget om fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel och tillstyrker förslaget om kvartalsvis återbetalning. ESV framhåller dock bl.a. följande. Förslaget ökar riskerna för att skattenedsättningen hamnar i otakt med marknadspriset då förslaget gör nedsättningarna större under två år. Sammantaget bidrar de många regeländringarna under senare tid till att minska förutsägbarheten och skattens effektivitet. ESV saknar en analys där den föreslagna skattenedsättningen sätts i relation till den tänkta positiva externalitet som följer av att de svenska agrara näringarna tar marknadsandelar. ESV saknar också en diskussion om varför nedsättningen begränsas till två år.

Skogsentreprenörerna tillstyrker förslagen om det bl.a. tydliggörs vad syftet med befrielsen från skatt är.

Konjunkturinstitutet (KI) avger inte någon inställning till förslaget men instämmer i bedömningen att förslaget kan motverka höga priser på viktiga insatsvaror för de berörda branscherna samt att detta kan bidra till att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion. KI påpekar samtidigt att det är viktigt att de klimatpolitiska utsläppsmålen beaktas vid utformningen av lagstiftningen och betonar här att även temporära åtgärder kan ha icke försumbara effekter på utsläppen om de förlängs flera gånger.

Skatteverket har inga invändningar mot förslaget men lämnar synpunkter på utformningen av förslaget om kvartalsvis återbetalning av skatt på förbrukad jordbruksdiesel.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Skälen för regeringens förslag

Tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel

En tillfälligt utökad nedsättning av energi- och koldioxidskatt på s.k. jordbruksdiesel infördes under 2022 mot bakgrund av att priset på flera viktiga insatsvaror inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökat kraftigt, inte minst på grund av kriget i Ukraina (prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471). Åtgärden motiverades också av att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion under den extraordinära situation som rådde på grund av händelserna i omvärlden. Regeringen bedömer, liksom *Konjunkturinstitutet*, att åtgärden även fortsättningsvis kan motverka höga priser på viktiga insatsvaror för de berörda branscherna samt att detta kan bidra till att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion. På samma sätt som *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* anser regeringen också att Sveriges försörjningsberedskap inom viktiga samhällsfunktioner som produktionen av livsmedel bygger på att företag verksamma inom de aktuella näringarna är livskraftiga. I budgetpropositionen för 2023 bedömde regeringen att de förhållanden som låg till grund för åtgärden att tillfälligt utöka ned-

sättningen av skatt på jordbruksdiesel kommer att kvarstå under hela 2023 (prop. 2022/23:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.11) varför regeringen till riksdagen föreslagit att åtgärden ska förlängas till och med den 31 december 2023 (prop. 2022/23:69). I finansplanen till budgetpropositionen för 2023 anförde regeringen även att den kommer att verka för att skatten på jordbruksdiesel ska ligga på EU:s miniminivå under 2024 och 2025 (avsnitt 1.4).

Regeringen anser att konkurrenskraften inom svensk livsmedelsproduktion måste förbättras. Regeringen anser även att de förhållanden som motiverade åtgärden i första läget alltså kvarstår. Därför föreslår regeringen att en utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel bör gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och att förlängningen av nedsättningen görs för ett år i taget, vilket *Naturvårdsverket* efterfrågar.

ESV har efterfrågat en diskussion om varför åtgärden begränsas i tid. Åtgärden är ett statligt stöd som syftar till att ta om hand externa omständigheter som får anses ovanliga. Regeringen har därför valt att till riksdagen föreslå att den begränsas i tid och vid tidigare tillfällen föreslagit förlängningar av den allteftersom det visat sig att omständigheterna som motiverade åtgärden kvarstår.

Skogsentreprenörerna anser bl.a. att det bör tydliggöras att åtgärden inte syftar till att endast kompensera för höjda bränslepriser. Regeringen har ovan, liksom i tidigare lagstiftningsärenden, redogjort för de förhållanden som sammantaget motiverar åtgärden och nöjer sig därför här att konstatera att inte endast höjda bränslepriser utgör skäl för att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättningen på jordbruksdiesel. *Maskinentreprenörerna*, som tillstyrker förslaget, betonar vikten av att återbetalningen till lantbruket görs på korrekta grunder för att inte riskera att snedvrیدا konkurrensen när lantbruksentreprenörer utför uppdrag utanför sin ordinarie verksamhet. Befrielse från skatt medges för diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Andra förbrukningsändamål än dessa omfattas inte av befrielse från skatt enligt 6 a kap. 2 a § LSE. Regeringen anser, i likhet med *Maskinentreprenörerna*, att det är av vikt att återbetalningar görs på korrekta grunder.

FORMAS, *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet* och *Svenska Naturskyddsföreningen* anser med hänsyn till de klimatpolitiska målsättningarna, att andra åtgärder bör övervägas för att stödja de berörda näringarna. *FORMAS* menar att ett riktat stöd hade varit mer träffsäkert i att nå de företag som drabbas hårdast. Regeringen anser emellertid att åtgärden är väl avvägd och motiverad utifrån de skäl som redovisats ovan. *Skogsstyrelsen* anser att det i ett lönsamt skogsbruk saknas skäl för staten att ingripa på marknaden med nedsatta skatter. Regeringen gör dock, mot bakgrund av bl.a. risken för ökad administrativ börda, bedömningen att även skogsbruket bör komma i fråga för åtgärden. *Naturvårdsverket* pekar på att nedsättningen missgynnar aktörer som redan valt att minska sin användning av fossila bränslen. Regeringen konstaterar att de flesta näringsidkare inom de berörda näringarna är beroende av dieseldrivna maskiner varför åtgärden är nödvändig om man på ett effektivt sätt vill stödja dessa näringar på grund av bl.a. höga bränslepriser.

Nuvarande nedsättning av skatt på jordbruksdiesel är statligt stöd som beviljas med stöd av GBER. De föreslagna förändringarna kommer därför att behöva anmälas till kommissionen i samband med ikraftträdandet.

För att nedsättningen av energi- och koldioxidskatt på diesel som förbrukas i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska utgöra statsstöd inom ramen för GBER får skatten på sådan diesel efter nedsättning inte understiga minimiskattenivån enligt energiskattedirektivet. Minimiskattenivån för jordbruksdiesel är 21 euro per 1 000 liter. För medlemsstater som inte har antagit euron beräknas växelkursen för euro i nationell valuta vid beräkning av skattenivåerna på basis av den kurs som gäller den första arbetsdagen i oktober året innan. Beräkningarna av minimiskattenivån har utgått från en prognostiserad växelkurs samt en säkerhetsmarginal som totalt uppgår till cirka 12,71 kronor per euro, vilket ger en skattenivå om cirka 267 kronor per kubikmeter efter nedsättning.

Energi- och koldioxidskatten för 2024 på diesel (miljöklass 1) uppgår, enligt förslagen i avsnitt 4.2, till 4 193 kronor (2 723 kronor avser koldioxidskatt och 1 470 kronor avser energiskatt). För att iakttä energiskattedirektivets bestämmelser om minimiskattenivån föreslås därför att nedsättning av koldioxidskatt ska medges med 2 456 kronor för jordbruksdiesel som förbrukats under 2024, medan nedsättning av energiskatt ska medges med 1 470 kronor för sådan förbrukning. Det medför att skattenivån för diesel (miljöklass 1) efter nedsättning motsvarar den EU-rättsliga miniminivån omräknat till 267 kronor per kubikmeter ($2\,723 + 1\,470 - 2\,456 - 1\,470 = 267$ kronor).

Kvartalsvis återbetalning

Livskraftiga företag inom främst jordbruket är en förutsättning för en motståndskraftig inhemsk livsmedelsproduktion. En övergång från helårsvis återbetalning till kvartalsvis återbetalning kan stärka likviditeten hos näringsidkare inom de berörda sektorerna och på så vis förbättra deras förutsättningar att möta den rådande lågkonjunkturen och de stigande priserna på insatsvaror. Förslaget kommer, som *LRF* framhåller i sitt remissvar, särskilt att underlätta för de mindre företagen. Mot bakgrund av det rådande omvärldsläget och för att ytterligare stödja näringsidkare inom de areella näringarna föreslår regeringen därför att den gällande ordningen där förbrukare av jordbruksdiesel som huvudregel ansöker om återbetalning av skatt per kalenderår slopas till förmån för kvartalsvis återbetalning. Det innebär således att en förbrukare inte längre behöver ansöka i särskild ordning för att få kvartalsvis återbetalning av skatt för förbrukad jordbruksdiesel. Reglerna om återbetalning av skatt för förbrukad jordbruksdiesel blir i detta hänseende desamma som för de andra fall som regleras i bestämmelsen, jfr 9 kap. 2–6 §§ LSE.

LRF efterfrågar förändrade regler även för återbetalning av energiskatten på elektrisk kraft. En sådan förändring som även skulle påverka andra kategorier av förbrukare, ryms inte inom ramen för detta lagstiftningsärende.

Skatteverket föreslår att minsta belopp för återbetalning ändras från 500 kronor per år till ett minsta belopp per kalenderkvartal i stället. I annat

fall, anser verket, är förutsättningarna för handläggningen av den aktuella typen av återbetalningsansökningar otydliga när dessa avser mindre belopp, vilket bl.a. påverkar handläggningstiden negativt. Skatteverket framför även att det bör övervägas om beloppsgränsen om 500 kronor per år bör höjas för att hålla ned de administrativa kostnaderna, som förväntas öka i och med att ansökningarna blir fler. Skatteverket bedömer att antalet ansökningar om återbetalning av skatt kommer att öka kraftigt som en följd av förslaget. Skatteverket framför vidare att en höjd beloppsgräns för att få återbetalning för bränsleförbrukning i de aktuella verksamheterna även kan minska risken för att personer som inte yrkesmässigt bedriver jord-, skogs- eller vattenbruk ansöker om och felaktigt beviljas återbetalning. Regeringen anser att det är angeläget att begränsa risken för felaktiga utbetalningar och att underlätta hanteringen men en höjning av beloppsgränsen på helårsbasis är inte aktuell i det rådande läget.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024. Äldre bestämmelser ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att förbrukningen av bränsle ska ha skett före ikraftträdandet för att äldre bestämmelser ska vara tillämpliga.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar dels i 6 a kap. 2 a § och 9 kap. 7 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, dels i punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna i lagen (2023:362) om ändring i 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. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt och för att bedöma andra effekter än de offentligfinansiella effekterna kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

6.1 Sänkt skatt på bensin och diesel

Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att minska priset vid pump på bensin och diesel och därigenom mildra inflationens konsekvenser. Förslaget i propositionen syftar alltså till att minska företagets och enskildas kostnader för

drivmedel genom att sänka skatten för bensin (utom alkylatbensin) och diesel (miljöklass 1, 2 och 3). Propositionen innehåller också förslag om att sänka skatten på s.k. märkt diesel för att säkerställa förenligheten med märkningsdirektivet. Slutligen innehåller propositionen ett förslag om att skatten på alkylatbensin höjs jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler.

Ett alternativ för att minska priset vid pump på bensin och diesel vore att minska reduktionspliktsnivåerna för inblandning av biobränsle enligt lagen om reduktionsplikt ytterligare. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor finns krav på att ha en reduktionsplikt. Preiseffekten av lägre reduktionsnivåer är dock mer svårbestämda och en lägre reduktionsplikt skulle tvärtom kunna leda till högre drivmedelspriser på kort sikt eftersom det kan tvinga drivmedelsleverantörerna att göra om sina långsiktiga avtal. En reduktionsnivå på 6 procent för bensin och diesel bedöms även säkerställa en fortsatt svensk efterfrågan på huvuddelen av befintlig produktion av biodrivmedel från svenska råvaror. Därför anses ännu lägre reduktionsnivåer vara ett sämre alternativ än sänkt skatt för att ytterligare minska drivmedelspriserna.

Konjunkturinstitutet anför att andra potentiellt mer träffsäkra instrument för att mildra inflationens konsekvenser också borde ha analyserats, t.ex. sänkt mervärdesskatt som skulle gynna även billösa hushåll. En av inflationens orsaker är priset på bensin och diesel vilket har ökat markant. Många företag och hushåll är i dag beroende av fordon som drivs av bensin eller diesel. Regeringen bedömer att sänkt skatt på bensin och diesel både riktar in sig på ett område som bidragit till den höga inflationen och samtidigt på ett träffsäkert sätt hjälper en grupp som har drabbats av ökade kostnader. Sänkt mervärdesskatt skulle inte heller hjälpa företag med avdragsrätt för ingående mervärdesskatt. Även *Regelrådet* anför att det torde finnas fler alternativa lösningar som borde ha utretts och att redovisningen av alternativa lösningar är bristfällig. Regeringen håller med om att det kan finnas flera möjliga lösningar på samma problem men anser att det är rimligt att begränsa konsekvensanalysen till det eller de mest uppenbara alternativen.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

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

Offentligfinansiella effekter

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

2023 på 9,31 procent, mellan juni 2023 och juni 2024 på 4,15 procent (prognos) och mellan juni 2024 och juni 2025 på 1,57 procent (prognos). Prop. 2023/24:24

Tabell 1 Förslag om sänkt skatt på bensin och diesel

Miljarder kronor, fasta priser och baser.

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

Källa: Egna beräkningar

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

Effekter för enskilda, fördelningseffekter och effekter för den ekonomiska jämställdheten

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

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

Kronor per enhet som anges i parentes

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

Källa: Egna beräkningar

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

Förslaget påverkar även skatten på flygbensin. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till cirka

50 kronor per flygtimme 2024 och 75 kronor per flygtimme 2025, med en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme.

Användningen av eldningsolja som uppvärningsbränsle har minskat över tid. Olja bidrog med ungefär 0,4 terawattimmar av energianvändningen för uppvärmning och varmvatten av småhus 2021, vilket motsvarar drygt 1 procent av den totala energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i småhus. Det fanns 2021 cirka 23 000 småhus som helt eller delvis använder eldningsolja för sin uppvärmning. För ett småhus som använder 2,5 kubikmeter olja per år beräknas förslaget medföra en kostnadsminskning med cirka 750 kronor 2024 och cirka 780 kronor 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs. *Trafikanalys* anför att påverkan mellan individer inom gruppen hushåll varierar påtagligt och att det därför kan vara tveksamt att generalisera effekterna. Regeringen instämmer i att gruppen hushåll inte är en homogen grupp och redovisar därför effekterna bl.a. beroende på typ av hushåll och i vilken grad hushållet är beroende av bilen och anser att det är en rimlig aggregeringsnivå.

För bensin och diesel skiljer sig effekten för enskilda av förslaget i övrigt också beroende på typ av hushåll och i vilken grad hushållet är beroende av bilen och om hushållet har ett bensin- eller dieselfordon. Den genomsnittliga körsträckan, per registrerat fordon, är längst för bilar registrerade i Stockholms, Uppsala och Jönköpings län, vilket betyder att ägare till dessa bilar förväntas gynnas mest av förslaget. Förslaget väntas trots det gynna en högre andel hushåll i glesbygden jämfört med andelen i storstadsregioner eftersom hushåll på glesbygden antas i högre utsträckning vara beroende av bilen än hushåll i större städer, där alternativ till bilen är mer tillgängliga.

Som andel av hushållens ekonomiska standard är effekten av sänkta skatter på bensin, diesel och eldningsolja störst bland de hushåll som äger minst en bensin- eller dieseldriven bil eller använder eldningsolja samt har låga inkomster. Effekten avtar sedan högre upp i inkomstfördelningen. Eftersom skattesänkningen är större på bensin än på diesel, gynnas bensinbilsägare i större utsträckning än dieselsbilsägare, givet samma körsträcka och förbrukning. Sänkt skatt på eldningsolja påverkar så pass få hushåll att den inte bedöms påverka hushållens genomsnittliga ekonomiska standard. Utöver dessa bedöms förslaget inte ha några nämnvärda fördelningseffekter.

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

Effekter för företagen

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

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

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

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

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

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

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

Källa: Egna beräkningar

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

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

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

Regelrådet anför att konsekvensanalysen är bristfällig, framför allt med avseende på brist på information om vilka typer av företag som berörs, hur förslaget påverkar företagen utöver de direkta kostnaderna och att konkurrensförhållanden för berörda företag påverkas. Regeringen håller med om att det finns företag i många olika branscher som berörs men anser

det vara rimligt att framhålla de näringar som berörs i första hand, exempelvis åkerinäringen. Regeringen håller också med om att ett företags arbete med hållbarhet och omställning till fossilfrihet påverkas av förslaget. Det är en del av effekten som analyserats under avsnittet Effekter för miljön. Regeringen har dock inte någon möjlighet att mer detaljerat bedöma hur förslaget påverkar t.ex. olika sektors investeringskalkyler. Regeringen håller också med om att sett isolerat så innebär förslaget en konkurrensnackdel för företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet. Därför vidtar regeringen andra viktiga åtgärder för att underlätta omställningen, t.ex. genom åtgärder för elektrifieringen av transportsektorn.

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

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

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

Effekter för miljön

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

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

medlemsstat. Det är alltså möjligt att förslaget inte bidrar till ökade europeiska utsläpp. *Konjunkturinstitutet* framför i sitt remissvar att det enbart är Sveriges nationella etappmål för 2030 som kräver större nationella utsläppsminskningar eftersom Sveriges ESR-åtagande kan klaras genom att Sverige köper utsläppsutrymme av andra medlemsstater. Regeringen instämmer i resonemanget, möjligheten till handel med utsläppsutrymme förs också fram i promemorian, men vill poängtera att det råder stor osäkerhet om utbudet av utsläppsutrymme från andra medlemsstater varför nationella utsläppsminskningar förblir viktiga.

Osäkerheten kring tillgången är stor och priset för att förvärva utsläppsenheter är högt, och ju fler länder som har svårt att klara sina klimatåtaganden, desto högre pris kan förväntas. Svårigheten i att kvantifiera kostnaden för att förvärva utsläppsenheter ligger i att det inte finns några kända priser för sådan handel. Två räkneexempel kan visa på vad kostnaden kan bli. Europeiska kommissionen har i vissa konsekvensanalyser antagit ett utsläppsprättpris på 48 euro per ton i det nya handelssystemet ETS2 som ska omfatta vägtransporter och byggnader. Ett sådant pris i handeln med utsläppsutrymme skulle ge en årlig alternativkostnad som kan uppskattas till mellan 250 och 300 miljoner kronor för förslaget de första åren. Kostnaden upphör inte åren därefter men blir ännu mer svårbedömd på grund av att reduktionsnivåerna för bensin och diesel efter 2026 inte är kända. *Konjunkturinstitutet* har i sin miljöekonomiska rapport 2022 räknat på ett pris på 2 000 kronor per ton vilket betyder att den årliga kostnaden ovan fyrdubblas till drygt en miljard kronor de första åren.

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

Effekter för inflationen

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

Övriga effekter

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

6.2 Sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk samt kvartalsvis återbetalning

Syfte och alternativa lösningar

Företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna har till följd av högre priser på flera insatsvaror under de senaste åren fått kraftigt ökade kostnader. Denna utveckling ser ut att hålla i sig även kommande år. Erfarenheterna från pandemin tillsammans med det sämre säkerhetspolitiska läget har tydliggjort behovet av en robustare livsmedelskedja. Det är viktigt med konkurrenskraftiga företag inom framför allt jordbruket för att nå det övergripande målet i den nationella livsmedelsstrategin om ökad svensk livsmedelsproduktion. Förslaget om fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel syftar till att stödja företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna under 2024. En alternativ lösning är att inte förlänga den utökade nedsättningen av skatten. Det skulle innebära sämre konkurrenskraft för svenska företag inom de berörda näringarna och riskera att produktionen inom dessa näringar blir mindre. En mindre produktion inom jordbruket vore oförenlig med livsmedelsstrategins mål. Ett annat alternativ är att genomföra en mindre skattenedsättning än den som nu föreslås. Regeringen bedömer emellertid att en fortsatt utökad skattenedsättning i den föreslagna omfattningen är den lämpligaste åtgärden för att stödja de berörda näringarna.

Förslaget om kvartalsvis återbetalning bidrar till att stärka likviditeten hos näringsidkare inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna och på så vis förbättra deras förutsättningar att möta den rådande lågkonjunkturen och de stigande priserna på insatsvaror. En alternativ lösning är att inte genomföra åtgärden, eller att möjliggöra för återbetalning av skatt halvårsvis. En sådan ordning hade emellertid riskerat att försämra likviditeten för många företag inom de berörda näringarna och därigenom äventyrat konkurrens- och motståndskraften hos företagen i det rådande ekonomiska läget med lågkonjunktur och kraftig inflation. En möjlighet till att ansöka om återbetalning månadsvis hade i stället bidragit till en större administrativ börda för såväl företagen som Skatteverket.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget om fortsatt tillfällig nedsättning av skatten på jordbruksdiesel samt förslaget om kvartalsvis återbetalning bedöms vara förenligt med dels energiskattedirektivet, dels reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Förslagen bedöms kunna omfattas av kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Förslagen bedöms därför sammanfattningsvis vara förenliga med EU-rätten.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget om fortsatt tillfälligt utökad nedsättning av skatten för s.k. jordbruksdiesel, beräknas minska skatteintäkterna med 0,72 miljarder kronor år 2024.

Beräkningarna utgår från en prognostiserad växelkurs för 2023 på 11,55 kronor per euro med en marginal på 10 procent som grund för beräkningarna av den förväntade unionsrättsligt tillättna miniminivån för 2024.

Åtgärden innebär en ökad skatteutgift under 2024 avseende drivmedel för diesel till arbetsmaskiner och fartyg inom jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna.

Tabell 4 Förslag om fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2024	Nettoeffekt 2024	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Varaktigt effekt
Offentligfinansiell effekt	-0,90	-0,72	0,00	0,00	-0,02

Källa: Egna beräkningar

Förslaget om att återbetalning ska göras per kalenderkvartal i stället för årsvis påverkar statens lånebehov genom att ge upphov till betalningsförskjutningar. Effekten är dock försumbar och kan beräknas till cirka 3 miljoner för år 2024 samt knappt 2 miljoner kronor per år därefter.

Effekter för företagen

Den tillfälligt utökade nedsättningen av skatten för s.k. jordbruksdiesel fortsätter enligt förslaget så att en utökad nedsättning även ska gälla under 2024. Förslaget innebär att skatten efter nedsättning blir 267 kronor per kubikmeter diesel (miljöklass 1) som används för berörda ändamål under 2024.

Skattelättnaden bedöms mildra den utsatta konkurrenssituation som svenska företag inom de areella näringarna för närvarande befinner sig i och väntas bidra till livsmedelsstrategins mål om ökad produktion och stärkt lönsamhet i livsmedelskedjan. Uppskattningsvis omfattas cirka 25 000 företag inom jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna av nedsättningen. Främst mindre företag omfattas, med undantag från vissa större företag inom skogsindustrin. Förslaget bedöms inte öka företagens administrativa kostnader nämnvärt.

Förslaget med kvartalsvis återbetalning av skatten möjliggör att återbetalningen kommer företagen till godo fortare. För att få återbetalning måste en ansökan lämnas till Skatteverket för varje kvartal.

För de företag som tidigare ansökt om återbetalning årsvis innebär övergången till kvartalsvisa ansökningar att något mer tid kommer att behöva läggas på att fylla i blanketter.

Tidsåtgången för att samla in nödvändig information, sammanställa och överföra den bedöms endast undantagsvis överstiga 50 minuter. Bedömningen är att tiden för de allra flesta företag bör uppgå till mellan 10 minuter och 50 minuter, och att den genomsnittliga tiden inte bör överstiga 30 minuter.

Med antagandena att den genomsnittliga tidsåtgången uppgår till 30 minuter och om ansökan sammanställs och lämnas av en redovisningsekonom kan den genomsnittliga kostnaden för att ansöka om återbetalning beräknas enligt följande. Enligt Statistiska centralbyråns lönestatistik för yrkesgrupper (standard för svensk yrkesklassificering, SSSYK) uppgick den genomsnittliga månadslönen för redovisningsekonomer till 39 900 kronor år 2021.

Enligt Tillväxtverket ska den genomsnittliga månadslönen multipliceras med schablonvärdet 1,84 som inkluderar semesterersättning, arbetsgivaravgifter och olika indirekta kostnader (Tillväxtverket, Ekonomiska effekter av nya regler – Så beräknar du företagets kostnader). Med en årsarbetstid om 2 080 timmar resulterar detta i en genomsnittlig kostnad om cirka 212 kronor per företag och blankett ($39\,900 \cdot 12/2\,080 \cdot 30/60 \cdot 1,84 = 212$).

Skatteverket uppskattar att det kommer att inkomma ungefär 55 000 fler ansökningar per år då de företag som tidigare ansökt om årsvis återbetalning går över till att söka per kvartal. Den administrativa kostnaden för företagen bedöms därmed uppgå till 11,6 miljoner kronor.

Särskild hänsyn till mindre företag vid reglernas utformning bedöms inte vara nödvändig. Mindre företag bedöms inte ha sämre förutsättningar att hantera ansökningsförfarandet än större företag.

Effekter för miljön

Svensk livsmedelsproduktion är vid en internationell jämförelse relativt klimatvänlig och den svenska mjölk- och köttproduktionen har avsevärt lägre klimatpåverkan än andra länders produktion. Klimateffektiviteten i svenskt jordbruk är hög i ett internationellt perspektiv. Därför är det önskvärt att produktion av livsmedel från svenskt jordbruk ökar och tar marknadsandelar från livsmedel som producerats på mer klimatbelastande sätt och importeras till svenska marknaden. Förslaget om fortsatt tillfällig nedsättning av skatten på s.k. jordbruksdiesel bedöms bidra till att bibehålla konkurrenskraften för svenskt jordbruk och minskar därmed risken att klimatpåverkan ökar i andra länder till följd av ökad svensk livsmedelsimport. *Ekonomistyrningsverket* saknar en analys där den föreslagna skattenedsättningen sätts i relation till den tänkta positiva externalitet som följer av att de svenska agrara näringarna tar marknadsandelar samt en diskussion om åtgärdens längd, givet de klimat- och samhällsnyttor det svenska jordbruket tillskrivs i promemorian. Eftersom det är svårt att kvantifiera denna typ av externaliteter och då syftet med nedsättningen främst är att stödja företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna har en utförlig sådan analys inte ingått i underlaget till förslaget.

Det är svårt att bedöma vilken effekt som skattenedsättningen får på utsläppen av växthusgaser i Sverige. Dieselanvändningen i berörda arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar är svår att substituera. Arbetsmaskiner drivs i dag i stor utsträckning av fossila drivmedel och det finns på kort sikt färre alternativ än för lättare fordon, där elektrifieringen har fått större genomslag. Det medför att dieselanvändningen i de berörda sektorerna varit stabil över tid och att aktörerna på kort sikt är relativt prisokänsliga. Att aktörerna är prisokänsliga innebär att de använder diesel i hög

utsträckning trots prisförändringar. Effekten av det lägre pris på diesel som den föreslagna åtgärden innebär leder endast till en mindre temporär ökning av förbrukningen under 2024. Att förbrukningen ökar ger högre koldioxidutsläpp och utsläpp av övriga luftföroreningar, såsom partiklar och kväveoxider. Det kan medföra något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045, vilket flera remissinstanser, däribland *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet* och *Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande*, påpekar. Effekten beräknas dock bli mycket begränsad i synnerhet som åtgärden är tillfällig och den föreslagna ökningen av skattenedsättningen endast gäller under 2024. *Konjunkturinstitutet* betonar att även temporära åtgärder kan ha icke försumbara effekter på utsläppen om de förlängs flera gånger. Effekten beräknas dock även, i förhållande till de totala utsläppen, bli mycket begränsad.

Förslaget om kvartalsvis återbetalning bedöms i sig inte ha några nämnvärda effekter på miljön.

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslagen innebär kostnader för Skatteverket avseende information till berörda företag. Bedömningen är att det inte behövs några informationsinsatser utöver vad som normalt genomförs vid regelförändringar. Förslaget om kvartalsvis återbetalning medför också engångskostnader för återkallanden av tidigare medgivande om kvartalsvis återbetalning. Skatteverkets årliga kostnader för att hantera fler ansökningar om återbetalningar enligt de nya reglerna beräknas till 4 miljoner kronor. Tillkommande kostnader för Skatteverket kan hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar.

Förslagen 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.

Övriga effekter

Förslaget om fortsatt tillfällig nedsättning av skatten för s.k. jordbruksdiesel samt förslaget om kvartalsvis återbetalning bedöms ha en begränsad påverkan på hushållens kostnader och förväntas därför inte påverka fördelning eller den ekonomiska jämställdheten.

Åtgärdernas begränsade effekter på hushållens kostnader samt det förhållandet att sysselsatta inom jordbruket inte anses ha en svag ställning på arbetsmarknaden innebär att förslaget även bedöms ha begränsad påverkan på sysselsättningen.

Förslagen bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner.

Förslagen bedöms inte nämnvärt påverka inflationen.

7 Författningskommentar

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

2 kap.

1 §

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

1 b §

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

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

Ändringen i *andra stycket* är av rättelsekaraktär och innebär ingen förändring i sak.

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

6 a kap.

2 a §

Paragrafen innehåller bestämmelser om lättnad avseende koldioxidskatt och energiskatt för bl.a. omärkt diesel som förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet.

Ändringen i *första stycket* innebär att befrielsen från koldioxidskatt begränsas till 2 456 kronor per kubikmeter för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2024.

Ändringen i *andra stycket* innebär att befrielsen från energiskatt begränsas till 1 470 kronor per kubikmeter för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2024.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

9 kap.

7 §

I paragrafen regleras bl.a. den period som en ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 9 kap. 2–6 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska omfatta.

Ändringen i *första stycket* innebär att en ansökan om återbetalning enligt 2 § alltid ska omfatta en period om ett kalenderkvartal. Ändringen innebär således att i fråga om återbetalning som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § ska återbetalningen inte längre omfatta en period om ett kalenderår.

Ändringen i *andra stycket* är en följdändring med anledning av att en ansökan enligt första stycket enbart omfattar perioder om kalenderkvartal och innebär att en ansökan ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter utgången av respektive kalenderkvartal.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Prop. 2023/24:24

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

2 kap.

1 §

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

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

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Förslaget innebär att lag (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska träda i kraft den 1 januari 2025.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Sammanfattning av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

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

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

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

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

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

Lagförslag i promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Prop. 2023/24:24
Bilaga 2

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

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

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 44 öre per liter 1 kr 14 öre per liter 3 kr 48 öre per liter	2 kr 87 öre per liter 2 kr 87 öre per liter 2 kr 87 öre per liter	6 kr 31 öre per liter 4 kr 01 öre per liter 6 kr 35 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 48 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	7 kr 35 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och	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	
	färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1	1 582 kr per m ³	2 491 kr per m ³	4 073 kr per m ³	
	miljöklass 2	1 940 kr per m ³	2 491 kr per m ³	4 431 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 125 kr per m ³	2 491 kr per m ³	4 616 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 287 kr per 1 000 kg	3 991 kr per 1 000 kg	5 278 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 106 kr per 1 000 m ³	2 840 kr per 1 000 m ³	3 946 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	762 kr per 1 000 kg	3 301 kr per 1 000 kg	4 063 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 48 öre per liter	2 kr 87 öre per liter	6 kr 35 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

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

¹ Senaste lydelse 2022:166.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §²

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

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

För bränslen som avses i

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

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

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

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

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2022.

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

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

² Senaste lydelse 2022:1775.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

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

Prop. 2023/24:24
Bilaga 2

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

Lydelse enligt lagförslag 1.1

2 kap. **1 §**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 2023/24:24
Bilaga 2

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

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

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

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

Förteckning över remissinstanserna

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

Följande remissinstanser har inte svarat. Fossilfritt Sverige, SKGS, Skogsentreprenörerna, Svenska bioenergiföreningen (Svebio).

Därutöver har yttrande kommit in från Biluthyrarna Sverige och Motormännens riksförbund.

Sammanfattning av promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024

Prop. 2023/24:24
Bilaga 4

I promemorian föreslås att den årliga indexeringen av skatt på bränslen inte ska tillämpas för kalenderåren 2024 och 2025.

Vidare föreslås att en utökad skattenedsättning på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025. För sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025 medges nedsättning av koldioxidskatt med 2 242 kronor per kubikmeter och nedsättning av energiskatt med 1 582 kronor per kubikmeter. Ansökan om återbetalning av skatt ska göras per kalenderkvartal.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

Lagförslag i promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 b §, 6 a kap. 2 a § och 9 kap. 7 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §¹

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

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

För bränslen som avses i

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

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

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

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

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2022.

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

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

6 a kap.

2 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 koldioxid-skatt med 2 262 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxid-skatt med 2 242 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.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 582 kronor per kubikmeter.

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.

Befrielse från skatt enligt denna paragraf får dock högst uppgå till de skattebelopp som gäller vid skattskyldighetens inträde för det förbrukade bränslet.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***9 kap.**7 §²

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas elektroniskt. *I fråga om återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § ska dock återbetalningen omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning, får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal. Ett sådant beslut får återkallas om sökanden begär det eller förutsättningar för medgivande inte finns.*

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas elektroniskt.

Ansökan om återbetalning eller kompensation ska lämnas in till

Ansökan om återbetalning eller kompensation ska lämnas in till

² Senaste lydelse 2021:410.

Prop. 2023/24:24
Bilaga 5

beskattningsmyndigheten inom tre
år efter utgången av *kalenderåret*
respektive kalenderkvartalet.

beskattningsmyndigheten inom tre
år efter utgången av kalender-
kvartalet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Förslag till lag om ändring i lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 2023/24:24
Bilaga 5

Härigenom föreskrivs att punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2022/23:69

Föreslagen lydelse

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

1. Denna lag träder i kraft den
1 januari 2026.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttrande över promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024 kommit in från Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Energiföretagen Sverige, Energi marknadsinspektionen, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande, Företagarna, Konjunkturinstitutet, Lantbrukarnas riksförbund, Maskinentreprenörerna, M Sverige, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Regelrådet, Skatteverket, Skogsentreprenörerna, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Småföretagarnas riksförbund, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Svensk Kollektivtrafik, Svenska naturskyddsforeningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket och Transportföretagen.

Energigas Sverige och Sveriges kommuner och regioner har angett att de avstår från att yttra sig.

Ekologiska lantbrukarna, Fossilfritt Sverige, Föreningen Sveriges spannmålsodlare, Lantmännen, Mellanskog, Norra skog, Näringslivets regelnämnd, Svenska bioenergiföreningen, Sveriges Mjölkbönder, Sveriges Nötköttsproducenter och Södra skogsägarna har inte svarat på remissen.

Utöver instanserna på remisslistan har Skattebetalarnas Förening och Näringslivets Transportråd inkommit med yttranden.

Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 oktober 2023

Närvarande: statsrådet Billström, ordförande, och statsråden Ankarberg Johansson, Edholm, Roswall, Forssmed, Forssell, Slottner, M Persson, Kullgren, Liljestrand, Brandberg, Carlson, Pourmokhtari

Föredragande: statsrådet Slottner

Regeringen beslutar proposition Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel