

# Skatteutskottets betänkande 2019/20:SkU15

## Sänkt skatt på drivmedel

---

### Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om att sänka koldioxid- och energiskatten på bensin och diesel. Förslaget innebär att koldioxidskatten på bensin sänks med 8 öre per liter och på diesel med 3 öre per liter. Energiskatten sänks med 5 öre per liter bensin och med 6,3 öre per liter diesel.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns två reservationer (M, SD) och ett särskilt yttrande (KD). Ledamoten från Kristdemokraterna avstår från ställningstagande och redovisar i stället sina överväganden i ett särskilt yttrande.

#### *Behandlade förslag*

Proposition 2019/20:24 Sänkt skatt på drivmedel.

Två yrkanden i följdmotioner.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden.....	6
Koldioxid- och energiskatt på bensin och diesel .....	6
Indexering av skatt på drivmedel m.m. ....	6
Reservationer .....	8
1. Indexering av skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (M) .....	8
2. Indexering av skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (SD).....	8
Särskilt yttrande.....	10
Sänkt skatt på drivmedel, punkt 1 och 2 (KD) .....	10
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	11
Propositionen .....	11
Följdmotionerna .....	11
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	12

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. **Koldioxid- och energiskatt på bensin och diesel**

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:24.

## 2. **Indexering av skatt på drivmedel m.m.**

Riksdagen avslår motionerna

2019/20:3419 av Eric Westroth m.fl. (SD) och

2019/20:3420 av Niklas Wykman m.fl. (M).

*Reservation 1 (M)*

*Reservation 2 (SD)*

Stockholm den 28 november 2019

På skatteutskottets vägnar

*Jörgen Hellman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Hillevi Larsson (S), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Peter Persson (S), Tony Haddou (V), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD)\*, Anna Vikström (S), Joar Forssell (L), Johnny Skalin (SD), Rebecka Le Moine (MP), Kjell Jansson (M) och Fredrik Schulte (M).

\* Avstår från ställningstagande under punkt 1 och 2, se särskilt yttrande.

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2019/20:24 Sänkt skatt på drivmedel. Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

Det har väckts två följdmotioner i ärendet (M, SD).

## Bakgrund

Koldioxidskatt och energiskatt tas ut på bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Sedan 1994 ska det göras en årlig indexomräkning av koldioxid- och energiskattesatserna på bl.a. bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Syftet med indexeringen är att realvärdesäkra skattesatserna. För bensin och diesel beaktas sedan den 1 januari 2016 även utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) vid den årliga omräkningen.

För perioden fr.o.m. den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 är däremot skattebeloppen för bensin och diesel bestämda endast utifrån faktiska förändringar av KPI. Den förändringen är en följd av riksdagens tillkännagivande i betänkandet Statens budget 2019 Rambeslut (bet. 2018/19:FiU1, rskr. 2018/19:62). Vid riksdagsbehandlingen biföll riksdagen reservation 1 under punkt 1, reservation 5 under punkt 2 och i övriga fall utskottets förslag till riksdagsbeslut. Tillkännagivandet innebar bl.a. att skatten på bensin och diesel skulle sänkas motsvarande BNP-indexeringen för andra halvåret 2019. De reservationer som bifölls av riksdagen innebar att medel avsattes för en sänkning under 2019 men däremot inte för sänkningar under efterkommande kalenderår. Indexering ska enligt gällande regler återigen göras utifrån förändringar i både KPI och BNP från den 1 januari 2020. Beräkningen av 2020 års koldioxid- och energiskattesatser ska göras utifrån den faktiska förändringen i KPI under perioden juni 2018 till juni 2019.

Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54). Syftet med reduktionsplikten är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel för att på sikt kunna nå en fossilfri fordonsflotta. En reduktionsplikt innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel. I samband med att reduktionsplikten infördes ändrades skattereglerna för bensin och diesel på så sätt att samma koldioxidskattenivå gäller för hela bränsleblandningen med bensin och diesel. Tidigare var det inblandade biobränslet skattebefriat.

I ett inledningsskede bedömdes det vara viktigt att sätta reduktionsnivåerna utifrån andelen biodrivmedel i bensin och diesel för att marknaden skulle få

tid för anpassning av produktionen av biodrivmedel. I samband med införandet beslutade riksdagen att reduktionsnivåerna skulle ändras fr.o.m. den 1 juli 2018, den 1 januari 2019 och den 1 januari 2020.

Regeringen aviserade redan vid införandet av reduktionsplikten (prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 6.15 s. 373) att schablonen för hur stor andel av bensinen respektive dieseln som utfås av biomassa kommer att behöva uppdateras över tid med förändringar av uttaget av koldioxidskatt som följd. Man bedömde då att den första sådana uppdateringen borde genomföras inför ikraftträdandet av de reduktionsnivåer i reduktionsplikten som sker den 1 januari 2020. Regeringen föreslog också en justering av energiskatten på drivmedlen inom reduktionsplikten för att motverka höjda priser på drivmedlen till konsument, de s.k. pumppriserna.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår att koldioxidskatten på bensin sänks med 8 öre per liter och på diesel med 3 öre per liter. Energiskatten sänks med 5 öre per liter bensin och med 6,3 öre per liter diesel.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

# Utskottets överväganden

## Koldioxid- och energiskatt på bensin och diesel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag om att sänka koldioxidskatten på bensin med 8 öre per liter och på diesel med 3 öre per liter, samt att sänka energiskatten med 5 öre per liter bensin och med 6,3 öre per liter diesel.

### Propositionen

Regeringen föreslår att koldioxidskatten på bensin sänks med 8 öre per liter och på diesel med 3 öre per liter. Energiskatten sänks med 5 öre per liter bensin och med 6,3 öre per liter diesel. Regeringen motiverar sitt förslag med att man vill motverka de ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå när inblandningen av biodrivmedel ökar till följd av reduktionsplikten samt genom indexering av drivmedelsskatter 2020. Den sänkta koldioxidskatten medför att den generella skattenivån på fossilt kol upprätthålls även 2020 när andelen biodrivmedel i bensin och diesel är högre. Förslagen medför att skatten vid pump, utöver vad som följer av indexeringen med KPI, inte höjs 2020.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2020.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag och tillstyrker propositionen.

## Indexering av skatt på drivmedel m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att avskaffa indexeringen på drivmedel och att sänka skatten på bensin och diesel ytterligare.

Jämför reservation 1 (M) och 2 (SD).

### Motionerna

I motion 2019/20:3419 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkas att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte höja skatten på drivmedel och tillkännager detta för regeringen. Motionärerna anför att den aktuella propositionens titel är uppenbart missvisande, eftersom sifforna klart och tydligt anger en höjning av skatten. I ett större perspektiv är den aktuella

höjningen, 12 öre per liter motorbensin miljöklass 1, inte stor, men den generella trenden mot allt högre drivmedelsskatter bör vändas.

I motion 2019/20:3420 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkas att riksdagen ställer sig bakom en ytterligare sänkning av skatten på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen. Motionärerna anför att överindexeringen av skatten bör avskaffas och att bensin- och dieselskatten sammantaget bör sänkas med 1 krona per liter.

### **Utskottets ställningstagande**

Utformningen av reglerna för indexering av skattesatserna för bensin- och dieselbränsle härstammar från ambitionen att minska klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn. Den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna har genom dessa regler ökat för att stimulera till en omställning till minskade växthusgasutsläpp. Utskottet är inte berett att nu tillmötesgå motionsförslag om att förändra reglerna för indexering av drivmedelsskatterna.

Den förväntade utvecklingen av konsumentprisindex respektive bruttonationalprodukten för 2020 leder till skattehöjningar på bensin och diesel med sammanlagt 25 öre per liter bensin och 17,5 öre per liter diesel, båda i miljöklass 1. Priseffekterna av indexeringens påverkan på koldioxid- och energiskatten på dessa drivmedel minskas genom regeringens förslag om att sänka koldioxid- respektive energiskatten med sammanlagt 13 öre per liter bensin och 9,3 öre per liter diesel. Att inte göra några förändringar av koldioxid- och energiskatten skulle innebära att priset vid pump blir högre och att koldioxidskatten inte skulle spegla den högre andelen biodrivmedel i bensin och diesel. Utskottet finner inte skäl att ställa sig bakom förslag om sänkningar av drivmedelsskatterna som går längre än de som regeringen föreslagit.

Motionerna avstyrks.

# Reservationer

## 1. Indexering av skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (M)

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Kjell Jansson (M) och Fredrik Schulte (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2019/20:3420 av Niklas Wykman m.fl. (M) och  
avslår motion  
2019/20:3419 av Eric Westroth m.fl. (SD).

### *Ställningstagande*

Sverige är ett land med stora avstånd, och en stor andel av befolkningen är beroende av bilen i vardagen. Därför är det olyckligt att skatten på bensin och diesel har höjts så pass mycket de senaste åren.

Det är uppenbart att utsläppen från fossila bränslen måste minska. Men det får inte göras så att stad ställs mot land. Klimatpolitiken ska vara effektiv och samtidigt ta hänsyn till att livsvillkoren ser olika ut runt om i landet. Annars kommer den inte att få brett stöd. En oproportionerligt stor börda har genom de klimatpolitiska styrmedlen, såsom drivmedelsskatten, under de senaste åren lagts på enskilda som är beroende av bilen.

Det är välkommet att regeringen nu verkar för en, om än mycket begränsad, justering av skatten på bensin och diesel. Vi anser dock att den sänkning som regeringen föreslår är långt ifrån tillräcklig. Här krävs ett omtag. I stället bör överindexeringen av skatten avskaffas, och sammantaget bör bensin- och dieselskatten sänkas med 1 krona per liter. En skattesänkning i den storleken skulle innebära en återställning av regeringens extra skattehöjningar på drivmedel under de senaste fem åren.

## 2. Indexering av skatt på drivmedel m.m., punkt 2 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Johnny Skalin (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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



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

Därmed bifaller riksdagen motion

2019/20:3419 av Eric Westroth m.fl. (SD) och  
avslår motion

2019/20:3420 av Niklas Wykman m.fl. (M).

### *Ställningstagande*

Ingen ifrågasätter att bränsle ska beskattas och att vägtrafiken ska bidra med intäkter till statens kassa, inte minst för att infrastrukturen måste finansieras. I den svenska debatten har dock en mycket märklig diskussion uppstått, där biltransporter utmålas som dåliga för samhället och därför måste beskattas maximalt. Det resulterar i ett ogenerat insamlande av pengar som motiveras med miljöhänsyn. Sverigedemokraterna står inte bakom denna politik utan vill tvärtom se en utveckling mot billigare drivmedel.

Den aktuella propositionens titel är uppenbart missvisande eftersom siffrorna klart och tydligt anger en höjning av skatten. Regeringen hade, med uttrycklig hänvisning till konsumentprisindex, kunnat kalla det en frysning eller ett bevarande av skatten. I vilket fall som helst kan en höjning inte kallas för en sänkning.

I ett större perspektiv är den aktuella höjningen – 12 öre per liter motorbensin miljöklass 1 – inte stor, men den generella trenden mot allt högre drivmedelsskatter bör vändas.

# Särskilt yttrande

## **Sänkt skatt på drivmedel, punkt 1 och 2 (KD)**

Hampus Hagman (KD) anför:

I den budget som riksdagen antog 2018 efter förslag från Kristdemokraterna och Moderaterna pausades överindexeringen av skatten på bensin och diesel under ett halvår. I regeringens budget, som antas i år, sänks skatten återigen, dock genom ett annat förfarande.

I dag finns det en tydlig målkonflikt mellan miljönytta och enskilda medborgares möjligheter att leva sina liv på ett bra sätt. Det är uppenbart att dagens bränslebeskattning innebär en straffbeskattning av befolkningen på landsbygden, där många är beroende av bilen för att kunna hantera vardagen. Det finns inga andra realistiska alternativ, varken cyklar eller kollektivtrafik löser vardagspusslet på landsbygden. Därför behövs en ny modell som förbättrar miljön samtidigt som den möjliggör för medborgare att känna att kostnaderna fördelas på ett rättvist sätt mellan olika grupper. Om politiken misslyckas med att hålla denna balans finns risken att allt fler medborgare uppfattar miljöpolitiken som ett storstadsfenomen som hanteras av politiker som inte förstår landsbygdens vardagsproblem.

Jag anser därför att det i framtiden krävs en helt annan beskattningsmodell för trafiken än den som finns i dag. En framtida beskattningsmodell behöver ta hänsyn till parametrar såsom var en bil körs, vad det är för bil och när den används. Det borde då exempelvis vara billigare att använda bil där det inte finns en väl fungerande kollektivtrafik. Det borde också vara billigare att använda en mer miljövänlig bil – och billigare att använda den under timmar på dygnet när trafiken är mindre intensiv. Ju fler av dessa parametrar som är uppfyllda, desto lägre blir beskattningen, och tvärtom. Dagens situation, där större delen av skatten hanteras vid tankningen av bilen, leder till orimliga konsekvenser för dem som är beroende av bilen om vi samtidigt ska ha en verksam styrning mot minskade utsläpp för Sverige som helhet.

I enlighet med riksdagens rambeslutsprocess ställs regeringens budgetförslag och oppositionspartiernas budgetförslag mot varandra som helheter, och budgeten beslutas sedan i två steg. Kristdemokraternas budgetförslag är en sammanhållen helhet. Eftersom riksdagen i steg ett, rambeslutet, har ställt sig bakom regeringens förslag till ekonomiska ramar för statsbudgeten och inriktning på budgetpolitiken deltar jag inte i det aktuella beslutet. I stället framför jag i detta särskilda yttrande synpunkter på regeringens förslag.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2019/20:24 Sänkt skatt på drivmedel:*

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

### Följdmotionerna

*2019/20:3419 av Eric Westroth m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inte höja skatten på drivmedel och tillkännager detta för regeringen.

*2019/20:3420 av Niklas Wykman m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ytterligare sänkning av skatten på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

## BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

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

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

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

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för  a) miljöklass 1 – motorbensin  – alkylatbensin  b) miljöklass 2	3 kr 95 öre per liter  2 kr 00 öre per liter  3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter  2 kr 62 öre per liter  2 kr 62 öre per liter	6 kr 57 öre per liter  4 kr 62 öre per liter  6 kr 60 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 84 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	7 kr 46 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som  a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst	887 kr per m <sup>3</sup>	3 360 kr per m <sup>3</sup>	4 247 kr per m <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2019:447.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 389 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	4 625 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 694 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	4 930 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 852 kr per m <sup>3</sup>	2 236 kr per m <sup>3</sup>	5 088 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 140 kr per 1 000 kg	3 535 kr per 1 000 kg	4 675 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	981 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 516 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 497 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	675 kr per 1 000 kg	2 924 kr per 1 000 kg	3 599 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 98 öre per liter	2 kr 62 öre per liter	6 kr 60 öre per liter

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

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

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

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

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

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

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

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

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

1 §<sup>2</sup>

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för  a) miljöklass 1 – motorbensin  – alkylatbensin  b) miljöklass 2	4 kr 10 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 69 öre per liter
			2 kr 07 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 66 öre per liter
			4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 02 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 61 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	903 kr per m <sup>3</sup>	3 420 kr per m <sup>3</sup>	4 323 kr per m <sup>3</sup>

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2019:447.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 461 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	4 707 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 777 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	5 023 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 941 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	5 187 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 160 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	4 758 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	998 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 559 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	687 kr per 1 000 kg	2 976 kr per 1 000 kg	3 663 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 öre per liter

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

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

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

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

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

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

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

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

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

##### 1 b §<sup>3</sup>

För kalenderåret 2020 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För kalenderåret 2021 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 2018.

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 2019.

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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2019:447.



- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.
  2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.