

Skatteutskottets betänkande 2021/22:SkU19

Sänkt energiskatt på bensin och diesel

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022. Förslagen är en följd av ett tillkännagivande från riksdagen (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46).

Förslagen medför ändringar i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

I betänkandet finns en reservation (MP) och fem särskilda yttranden (M, SD, C, V, L)

Behandlade förslag

Proposition 2021/22:84 Sänkt energiskatt på bensin och diesel.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Utskottets överväganden.....	5
Sänkt energiskatt på bensin och diesel	5
Reservation	6
Sänkt energiskatt på bensin och diesel (MP)	6
Särskilda yttranden	7
1. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (M)	7
2. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (SD).....	8
3. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (C)	8
4. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (V).....	9
5. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (L)	9
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	11
Propositionen	11
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	12

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Sänkt energiskatt på bensin och diesel

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
2. lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:84 punkterna 1 och 2.

Reservation (MP)

Stockholm den 17 mars 2022

På skatteutskottets vägnar

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas proposition 2021/22:84 Sänkt energiskatt på bensin och diesel.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Lagförslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådet inte behöver höras. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över förslaget.

Bakgrund

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). I propositionen behandlas riksdagens tillkännagivande. Tillkännagivandet är därmed enligt regeringen tillgodosett och slutbehandlat.

Utskottets överväganden

Sänkt energiskatt på bensin och diesel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar förslaget till sänkt energiskatt på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022.

Jämför reservationen (MP) och särskilt yttrande 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (V) och 5 (L).

Propositionen

Energiskatten på bensin och diesel ska sänkas med 40 öre per liter så att priset på bensin och diesel vid pump sänks med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med förslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter. Förslaget ska enligt riksdagens tillkännagivande träda i kraft den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 s. 57, rskr. 2021/22:46). Priset vid pump inkluderar både energiskatt och mervärdesskatt och för att priset vid pump ska sänkas med 50 öre per liter föreslås att energiskatten sänks med 40 öre per liter. Propositionens förslag utformas i enlighet med detta. Även efter den föreslagna sänkningen av energiskatten på bensin och diesel uppfyller beskattningen föreskrivna minimiskattenivåer i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet. För att säkerställa att förändringarna av beskattningen inte ska medföra något element som är att anse som statligt stöd föreslås förändringarna gälla de generella energiskattesatser som gäller för de drivmedel som definitionsmässigt omfattas av 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Utöver bensin och diesel ingår i dessa definitioner flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

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

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringens förslag är i enlighet med det tillkännagivande som riksdagen har riktat till regeringen i samband med beslut om statens budget 2022. Utskottet har inget att invända mot förslaget som tillstyrks.

Reservation

Sänkt energiskatt på bensin och diesel (MP)

Förslag till riksdagsbeslut

Jag/vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår proposition 2021/22:84 punkterna 1 och 2.

Ställningstagande

Den grundläggande principen bakom en skatt på fossila drivmedel – att förorenaren ska betala – genomsyrar all svensk miljölagstiftning. Att sänka skatten på fossila drivmedel är raka motsatsen till denna princip. Att prissätta utsläpp är dessutom det överlägset mest effektiva sättet att minska utsläppen. Den föreslagna sänkningen om 50 öre per liter innebär därför att Sveriges utsläpp kommer att öka. Om Sverige ska hedra de utsläppsmål som antagits av riksdagen är sänkt pris på utsläpp inte rätt väg att gå. Mot denna bakgrund anser jag att riksdagen bör avslå propositionen.

Särskilda yttranden

1. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (M)

anför:

Lägre skatt på bensin och diesel är en viktig åtgärd som bidrar till ökad sammanhållning i Sverige och underlättar för de som är beroende av bilen. Sverige har mycket höga drivmedelsskatter och höga fordonsskatter. Sverige är samtidigt ett land med långa avstånd där många behöver bilen för att få vardagen att fungera och för att företag och service ska finnas även där människor bor glesare. Regeringen har sedan 2014 höjt skatten på bensin och diesel ett antal gånger vilket har pressat upp priset vid pump med flera kronor per liter.

Det är inte rättvist att den som bor på landsbygden ska dra ett tyngre lass för klimatomställningen än den som bor i storstaden. I dag läggs en allt för stor börda på dem som är beroende av bilen som transportmedel för att färdas i vardagen. Propositionens förslag är ett viktigt steg för att reducera den höga skattebördan som regeringen har lagt på de som behöver bilen i vardagen och för jobbet.

Regeringens fordonspolitik är skadlig och genomsyras av en oförståelse för hur Sverige ser ut och fungerar. Utöver omfattande skattehöjningar på drivmedel så har regeringen genom bonus malus-systemet under kort tid höjt skatten på ett radikalt sätt för dem som är beroende av bilen. Bonus malus-systemet har inte infriat förväntningarna, och enligt flera myndigheters beräkningar går det inte att utläsa någon tydligt positiv effekt när det gäller minskade utsläpp. Det är även uppenbart att reduktionsplikten har lett till höga bränslepriser – vi har betydligt högre krav än EU och på grund av hur regeringen har infört plikten har det kraftigt drivit upp priserna.

Primärt är det den teknikutveckling som leder till effektivare bilmotorer som kommer att bidra till att utsläppen från bensin- och dieseldrivna bilar kommer att minska. I regeringens proposition anges att reduktionsplikten har stor påverkan på möjligheten att uppnå transportsektorns klimatmål, vilket får betraktas som en överdriven tilltro till ett system som uppvisar påtagliga brister. Sättet regeringen har infört reduktionsplikten är behäftat med tydliga risker för hushållen och transportsektorn.

Svenska företag blir också lidande av de höga drivmedelskostnaderna. Företagens konkurrenskraft minskar och viktiga jobbtillfällen går förlorade när skatterna pressas upp alltför högt. Svenska bensin- och dieselpriiser är i nuläget de högsta någonsin. Det mesta talar för att oljepriset kommer att fortsätta stiga den kommande tiden. Framöver anser Moderaterna att ytterligare steg bör tas för att minska skatten på bensin och diesel. Den aktuella propositionen är en följd av att riksdagen har antagit Moderaternas, Sverigedemokraternas och Kristdemokraternas gemensamma budget för 2022. Vi står därmed bakom propositionens förslag.

2. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (SD)

anför:

I propositionen föreslås en sänkning av energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022, vilket tillgodoser riksdagens tillkännagivande för regeringen som beslutades den 24 november 2021. I våra egna förslag har vi dock velat gå längre. Det är av vikt att vi skapar möjligheter för näringsliv och företagande i hela landet, för alla verksamhetsområden och för små, medelstora och stora företag. Inte minst drabbas jord- och skogsbruk av de höga prisnivåerna, vilket är förödande bl.a. för Sveriges livsmedelsproduktion. Vi menar att bränsleskatterna för jord- och skogsbruk behöver sänkas till EU:s miniminivå.

De svenska bensin- och dieselpriserna har på senare tid rusat i höjden. Inte minst på grund av det kraftigt höjda världsmarknadspriset på olja, som orsakats av kriget i Ukraina, men också på grund av de årliga indexuppräkningarna av skatter på drivmedel.

Reseavdraget har stegvis urholkats genom att milersättningen varit fryst i många år, samtidigt som samtliga kostnader förknippade med bilen höjts kraftigt. Mobilitet är grundläggande för att människor ska kunna leva och verka i mindre orter där avstånden till jobb och offentlig service är längre. Bensin- och dieselpriset vid pump måste minska ytterligare, där särskilt dieseln i dag påverkas av en radikal svensk biodrivmedelspolitik som till stor del handlar om att importera ohållbara biodrivmedel från utlandet. Med sänkta skatter på drivmedel, höjd milersättning och en mer hållbar biodrivmedelspolitik kan betydande sänkningar av priset för drivmedel vid pump möjliggöras. För långsiktigt hållbara priser behöver även de årliga indexuppräkningarna av skatter ses över.

Propositionen i detta betänkande bygger på det förslag som utarbetades i förhandling mellan Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna. Vi tillstyrker därför propositionen.

3. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (C)

anför:

För mig och mitt parti är möjligheten att kunna leva och verka i hela landet helt central. De höga drivmedelspriserna har inneburit en tuff situation för många, främst för de som lever på landsbygden och i glesbygden eller som livnär sig inom de gröna näringarna. Samtidigt befinner sig Sverige mitt i en kraftfull grön omställning i hela landet som måste kunna fortsätta. Centerpartiet vill sänka utsläppen för transportsektorn samtidigt som vi behöver underlätta för människor som behöver bilen i sin vardag. Därför kommer Centerpartiet att presentera ett kraftfullt paket som totalt omfattar 7,4 miljarder kronor för att utsläppen ska minska – inte rörligheten. Vårt förslag kommer att innehålla bl.a. sänkt skatt på biodrivmedel som blandas in i bensin

eller diesel inom reduktionsplikten, reformerat reseavdrag med ett ökat landsbygdsfokus och fördubblad dieselnedsättning för jordbruket. Eftersom riksdagsmajoriteten i budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den vi önskar valde vi i de besluten att avstå. Jag tillstyrker därmed förslaget i detta betänkande.

4. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (V)

anför:

Jag och mitt parti menar att fossila bränslen måste fasa ut och det snabbt. Takten i omställningen måste öka för klimatets skull, dessutom är det helt orimligt att vi är sårbara och beroende av auktoritära stater som Ryssland. Vänsterpartiet vill bl.a. att järnvägen och laddinfrastrukturen byggs ut, att tåg ersätter inrikesflyg i betydligt större utsträckning än idag, att kollektivtrafiken byggs ut och priserna sänks samt att utbyggnaden av elkablar till kontinenten och marknadsprissättningen av el på EU-marknaden ses över.

Med anledning av Rysslands aggressionskrig i Ukraina har människor dött, miljontals fått fly från sina hem och människor separerats från sina nära och kära. Sanktioner mot Ryssland har införts, kriget har fördömts och Ryssland står så gott som ensam med hela världen emot sig. Vi hoppas på att Ukraina ska förbli en självständig demokratisk stat och att kriget ska ta slut så snart som möjligt. Sverige ska stå stabilt på Ukrainas sida.

Kriget har för Sveriges del inte bara inneburit att många varor har blivit bristvaror utan också att priser har stigit kraftigt t.ex. på drivmedel. På väldigt kort tid har priserna stigit med flera kronor per liter och såväl enskilda hushåll som företag har fått problem med att klara av de kraftigt ökade kostnaderna. Vänsterpartiet är ett parti som ser människors problem i vardagen och gör något åt dem. Vi menar att staten bör träda in och skydda hushåll och företag från den oljeprischock som nu drabbar Sverige. Vi vill att det ska vara möjligt att leva i hela landet, även där det inte finns kollektivtrafik så som vi skulle önska. Vi vill dämpa prischocken genom tillfälliga sänkningar av drivmedels-skatter och genom en minskning av reduktionsplikten. Mot bakgrund av detta har vi valt att dra tillbaka vår motion på regeringens proposition 2021/22:84 Sänkt energiskatt på bensin och diesel. Jag tillstyrker därför regeringens förslag.

5. Sänkt energiskatt på bensin och diesel (L)

anför:

Budgetbeslutet fattades i december 2021. Därefter har bränslepriserna skenat som en direkt konsekvens av Rysslands invasion av och krig mot Ukraina, samt de tydliga sanktioner som västvärlden har infört. Drivmedelspriserna är på nivåer vi aldrig sett tidigare. Det är centralt att det folkliga stödet för sanktionerna bibehålls och att sanktionsordningen är långsiktigt uthållig om

kriget fortsätter, vilket tyvärr är ett av de scenarier vi måste planera för. En följd av de kraftigt stigande världsmarknadspriserna är att statens skatteintäkter ökar. Men det är inte rimligt att hushåll och företag får ta hela effekten av de höga drivmedelspriser som följt på Putins anfall mot Ukraina, medan staten däremot tjänar pengar. Liberalerna anser därför att det behöver införas en tillfällig kompensation i form av en tidsbegränsad skattesänkning, i första hand på energiskatten medan den miljöstyrande koldioxidskatten däremot bör ligga kvar. Det är viktigt att prissignalen om att elektrifiera och vidta åtgärder för att minska den återstående konsumtionen av bensin och diesel kvarstår. Vid den nu rådande prisnivån kommer den tydligt klimatstyrande effekten av bränslebeskattningen dock att finnas kvar även vid en tillfällig skattesänkning. Trots det som sägs ovan tillstyrker jag förslaget, som är en följdändring av det budgetbeslut som riksdagen redan fattat för 2022.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2021/22:84 Sänkt energiskatt på bensin och diesel:

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 (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

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

*Nuvarande lydelse***2 kap.**1 §¹

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1 – motorbensin	4 kr 13 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 74 öre per liter
		– alkylatbensin	2 kr 08 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	4 kr 69 öre per liter
		b) miljöklass 2	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 05 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	7 kr 66 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro-	909 kr per m ³	3 444 kr per m ³	4 353 kr per m ³

¹ Senaste lydelse 2020:1155.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	cent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 478 kr per m ³	2 262 kr per m ³	4 740 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 797 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 059 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 962 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 224 kr per m ³	
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 168 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg	4 792 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 005 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	3 584 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	692 kr per 1 000 kg	2 997 kr per 1 000 kg	3 689 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – alkylatbensin b) miljöklass 2	3 kr 78 öre per liter 1 kr 71 öre per liter 3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter	6 kr 42 öre per liter 4 kr 35 öre per liter 6 kr 46 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 72 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	7 kr 36 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro-	921 kr per m ³	3 490 kr per m ³	4 411 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	cent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			
	miljöklass 1	2 111 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 403 kr per m ³
	miljöklass 2	2 434 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 726 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 601 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 893 kr per m ³
4.	2711 12 11–2711 19 00			
	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	4 856 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00			
	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 018 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	3 631 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704			
	Kol och koks	701 kr per 1 000 kg	3 037 kr per 1 000 kg	3 738 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31			
	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 46 öre per liter

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

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

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

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

För kalenderåret 2022 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 energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket.

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 2020.

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

1 b §²

För kalenderåret 2023 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2021.

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2022.

² Senaste lydelse 2021:882.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig Prop. 2021/22:84 till tiden före ikraftträdandet.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 b § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2021:883) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2021:883

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §

För kalenderåret 2023 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För 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 2020.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2021.

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