

# Skatteutskottets betänkande 2023/24:SkU7

## Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel

---

### Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i energiskattelagen.

Lagändringarna innebär att skatten på bensin och diesel (med undantag för alkylatbensin) sänks i jämförelse med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler, att en utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel ska gälla även för 2024 samt att perioden för ansökan om återbetalning av energi- och koldioxidskatt för jordbruksdiesel ändras.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024 respektive den 1 januari 2025. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före respektive ikraftträdande.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns två reservationer (C) och fyra särskilda yttranden (S, V, C, MP). Ledamöterna från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet avstår från ställningstagande när det gäller regeringens förslag om lagändringar i energiskattelagen och redovisar i stället sina överväganden i särskilda yttranden.

### *Behandlade förslag*

Proposition 2023/24:24 Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel.

Fem yrkanden i följdmotioner.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden.....	5
Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel.....	5
Särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen.....	11
Permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag .....	12
Reservationer .....	13
1. Särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen, punkt 2 (C) .....	13
2. Permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag, punkt 3 (C) .....	13
Särskilda yttranden .....	15
1. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (S).....	15
2. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (V).....	15
3. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (C) .....	16
4. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (MP) .....	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	19
Propositionen .....	19
Följdmotionerna .....	19
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	20

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
2. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
3. lag om ändring i lagen (2023:362) om ändring i lagen (1994:1776)

om skatt på energi.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2023/24:24 punkterna 1–3 och avslår motionerna

2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 1,

2023/24:2767 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) och

2023/24:2768 av Linus Lakso m.fl. (MP).

## 2. Särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen

Riksdagen avslår motion

2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 2.

*Reservation 1 (C)*

## 3. Permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag

Riksdagen avslår motion

2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3.

*Reservation 2 (C)*

Stockholm den 23 november 2023

På skatteutskottets vägnar

*Niklas Karlsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Karlsson (S)\*, Per Söderlund (SD), Boriana Åberg (M), Hanna Westerén (S)\*, Eric Westroth (SD), Patrik Björck (S)\*, Fredrik Ahlstedt (M), Ida Ekeröth Clausson (S)\*, David Lång (SD), Mathias Tegnér (S)\*, Marie Nicholson (M), Ilona Szatmári Waldau (V)\*, Cecilia Engström (KD), Helena Lindahl (C)\*, Bo Broman (SD), Linus Lakso (MP)\* och Martin Melin (L).

\* Avstår från ställningstagande under punkt 1, se särskilda yttranden.

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2023/24:24 Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel. 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.

Tre följdmotioner har väckts med anledning av propositionen. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

## 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. Den sammanlagda 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 den sammanlagda 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 höjs enligt förslaget 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 jord-, skogs- 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.

# Utskottets överväganden

## Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om sänkt skatt på bensin och diesel (med undantag för akrylatbensin) och om att en utökad nedsättning av skatten på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk bör gälla även under 2024 samt om ändring av perioden för ansökan om återbetalning av skatten på sådan diesel. Därmed avslår riksdagen motionsyrkanden om avslag på regeringens förslag.

Jämför särskilt yttrande 1 (S), 2 (V), 3 (C) och 4 (MP).

### Bakgrund och gällande rätt

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 12.13 och 12.14) gjorde regeringen bedömningen att skatten på bensin och diesel (med undantag för alkylatbensin) bör sänkas, att en utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel bör gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och att ansökan om återbetalning av energi- och koldioxidskatt för jordbruksdiesel bör göras per kalenderkvartal.

### *Sänkt skatt på bensin och diesel*

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 minimiskattenivåer som föreskrivs i direktivet.

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. Regeringen ska 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, rskr. 2021/22:201, prop. 2021/22:221, bet. 2021/22:FiU39, rskr. 2021/22:248, prop. 2022/23:17, bet 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

### *Sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk*

Diesel och andra bränslen som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet kallas ofta förenklat för jordbruksdiesel. I 6 a kap. 2 a § LSE finns bestämmelser om befrielse från koldioxidskatt respektive energiskatt för sådan bränsleanvändning.

En nedsättning av koldioxidskatten 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 dels genom förändrade återbetalningsbelopp för koldioxidskatt, dels genom återbetalning även av energiskatt (se prop. 2021/22:269, bet. 2021/22:FiU49, rskr. 2021/22:459, prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471 och prop. 2022/23:69, bet. 2022/23:SkU17, rskr. 2022/23:200). Nedsättningen av skatten på bränsle som förbrukas i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- 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 energiskattedirektivet.

### *Kvartalsvis återbetalning av energi- och koldioxidskatt*

Befrielse från energi- och koldioxidskatt 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.

## Propositionen

I proposition 2023/24:24 Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel föreslår regeringen följande ändringar när det gäller energi- och koldioxidskatt.

### *Sänkt skatt på bensin och diesel*

Regeringen föreslår att 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. Den sammanlagda energi- och koldioxidskatten för sådan bensin blir då 60 öre lägre per liter 2024 än 2023. Energiskatten för övrig bensin, utom alkylatbensin, bestäms till nivåer som innebär att den sammanlagda 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 för 2024 föreslås träda i kraft den 1 januari 2024 och för 2025 den 1 januari 2025. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Regeringen anför som skäl för förslagen att den sammanlagda skatten på bensin och diesel bör sänkas från de nivåer som skulle gälla 2024 enligt gällande omräkningsregler för att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser. Energiskatten på alkylatbensin höjs dock 2024, för att tillsammans med koldioxidskattebeloppet motsvara den beräknade minimiskattenivån på bensin.

Enligt regeringen leder förslaget, sett isolerat, till ökade territoriella utsläpp och 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. Regeringen anför att 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. Enligt regeringen är det alltså möjligt att förslaget inte bidrar till ökade europeiska utsläpp.

### *Sänkt skatt på diesel inom jord-, skogs- och vattenbruk*

Regeringen föreslår att en utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet ska gälla för sådan förbrukning som sker under 2024. För sådan förbrukning som sker under 2024 ska återbetalning av koldioxidskatt medges med 2 456 kronor per kubikmeter och av energiskatt med 1 470 kronor per kubikmeter.

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 jord-, skogs- 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 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. Regeringen konstaterar också att Sveriges försörjningsberedskap inom viktiga samhällsfunktioner som produktionen av livsmedel bygger på att företagen verksamma inom de aktuella näringarna är livskraftiga.

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

När det gäller effekten för miljön gör regeringen bedömningen att effekten av det lägre pris på diesel som den föreslagna åtgärden innebär endast leder 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 enligt regeringen medföra något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045. Effekten beräknas dock bli mycket begränsad, i synnerhet som åtgärden är tillfällig och den föreslagna utökningen av skattenedsättningen endast gäller under 2024.

När det gäller nedsättningens storlek anför regeringen att för att nedsättningen av energi- och koldioxidskatt ska utgöra tillåtet statsstöd inom ramen



för GBER, får skatten på sådan diesel efter nedsättning inte understiga minimiskattenivån enligt energiskattedirektivet. För att iakttä energiskattedirektivets bestämmelser om minimiskattenivån föreslår regeringen 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.

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

### *Kvartalsvis återbetalning av energi- och koldioxidskatt*

Regeringen anför att livskraftiga företag inom främst jordbruket är en förutsättning för en motståndskraftig inhemsk livsmedelsproduktion, och att en övergång från helårsvis återbetalning av energi- och koldioxidskatt för jordbruksdiesel 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 enligt regeringen 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.

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

## **Motionerna**

I kommittémotion 2023/24:2767 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V) föreslås att riksdagen avslår propositionen. Motionärerna anför bl.a. att förslagen leder till att konsumtionen av fossila drivmedel ökar och att Vänsterpartiet inte kan stå bakom förslag som ökar konsumtionen av fossila drivmedel när det samtidigt saknas åtgärder som på andra sätt kan motverka de negativa effekterna på klimatet. När det gäller den förstärkta nedsättningen av skatten på jordbruksdiesel anför motionärerna bl.a. att Vänsterpartiet länge har förespråkade klimatskadliga subventioner bör fasas ut och att stöd bör ges till jordbruket för att möjliggöra en övergång till fossilfritt jordbruk och stärkt självförsörjning av drivmedel inom landet.

I kommittémotion 2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 1 föreslås att riksdagen avslår propositionen i den del som avser sänkt skatt på bensin och diesel. Centerpartiet vill i stället införa ett särskilt landsbyggsavdrag, se vidare nedan. När det gäller regeringens förslag om förlängd nedsättning av skatten på jordbruksdiesel välkomnar motionärerna förslaget. Centerpartiet vill dock att det nuvarande avdraget för jordbruksdiesel fr.o.m.

2025 görs om till ett permanent teknikneutralt jordbruksavdrag som behandlar alla drivmedel lika, se vidare nedan.

I kommittémotion 2023/24:2768 av Linus Lakso m.fl. (MP) föreslås att riksdagen avslår propositionen. När det gäller förslaget om att sänka skatten på bensin och diesel anför motionärerna bl.a. att det är rätt att stötta hushållen i det rådande läget men att man måste göra det på ett sätt som inte förvärrar klimatkrisen. När det gäller förslaget om sänkt skatt på jordbruksdiesel anför motionärerna att det är viktigt att stötta lantbruket utan att undergräva omställningen till ett fossilfritt lantbruk med ökad miljö- och klimatnytta. Det krävs därför enligt motionärerna nya stödformer som inte fördjupar beroendet av fossila bränslen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet instämmer i regeringens uppfattning att skatten på bensin och diesel bör sänkas för att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser, samt att energiskatten på akrylatbensin bör höjas för att tillsammans med koldioxidskattebeloppet motsvara den beräknade minimiskattenivån på bensin. Utskottet delade också regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2024 om att skatten på bensin och diesel skulle ändras (yttr. 2023/24:SkU1y). Vidare konstaterar utskottet att det enligt regeringens bedömning är möjligt att förslaget inte bidrar till ökade europeiska utsläpp.

När det gäller förslaget om en utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel har utskottet i yttrande 2023/24:SkU1y delat regeringens bedömning att nedsättningen bör gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 samt att en ansökan om återbetalning av skatten bör omfatta ett kalenderkvartal i stället för ett helår, för att förbättra konkurrenskraften inom svensk livsmedelsproduktion och för att de förhållanden som motiverade en tillfälligt utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel i första läget alltjämt kvarstår. Vidare konstaterar utskottet att förslaget enligt regeringens bedömning kan medföra något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045 men att effekten beräknas bli mycket begränsad, i synnerhet som åtgärden är tillfällig och den föreslagna utökningen av skattenedsättningen endast gäller under 2024. Utskottet ser därför inte någon anledning att nu ändra sitt tidigare ställningstagande.

Mot denna bakgrund tillstyrker utskottet propositionen och avstyrker motionerna.

Utskottet övergår nu till att under särskilda rubriker behandla två motionsyrkanden som innehåller förslag om tillkännagivanden i frågor som anknyter till lagförslagen.

## Särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om ett särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen.

Jämför reservation 1 (C).

### Motionen

I kommittémotion 2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 2 föreslås ett tillkännagivande om ett särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen vid pump. Motionärerna anför bl.a. att genom att skattesänkningen på bensin och diesel har spridits ut på alla hushåll, där huvuddelen gått till stadspendlare som har god tillgång till kollektivtrafik och reser kortare avstånd, har effekten spänts ut så att nästan ingen effekt uppnåtts. Motionärerna vill genom ett särskilt landsbygdsavdrag rikta resurserna direkt till de personer i våra landsbygder som är beroende av bilen. Motionärerna anför att alla därigenom direkt kan få 3 kronor lägre bränslepris vid pump. Nedsättningen ska dessutom inte bara gälla fossila bränslen utan även klimatvänliga dito, såsom biodiesel och etanol. Det sker genom att alla vuxna personer boende i landsbygdskommuner ska erbjudas traditionella bensincheckar som går att lösa in hos bensinbolagen fysiskt eller digitalt vid tanktillfället med 3 kronor per liter tankat bränsle. Bensincheckarna ska motsvara bilägares genomsnittliga årliga drivmedelskonsumtion på landsbygden.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har tillstyrkt regeringens lagförslag om sänkt skatt på bensin och diesel för att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser. Utskottet är därmed inte berett att nu rikta ett tillkännagivande till regeringen om att införa ett särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionsyrkandet.

## Permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om ett permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag.

Jämför reservation 2 (C).

### Bakgrund

Regeringen tillsatte under februari 2020 en utredning med uppdrag att föreslå åtgärder och styrmedel för att stödja en utveckling mot ett fossiloberoende jordbruk. Utredningen lämnade i juli 2021 sitt betänkande Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67). I betänkandet föreslås bl.a. att det införs ett jordbruksavdrag som baseras på företagens intäkter. Jordbruksavdraget ska omfatta företag inom jord-, skogs- och vattenbruk. Utredningen anför att skattekompensationen medför sänkt skatt på jobb och företagande och ska betraktas som en del i en grön skatteväxling. Den andra delen av skatteväxlingen innebär en stegvis utfasning av den återbetalning av energi- och koldioxidskatten på diesel som jord-, skogs- och vattenbruksföretag i dag kan ansöka om. I betänkandet föreslås även andra åtgärder som att en biopremie för rena biodrivmedel införs och att den befintliga klimatpremien utvidgas.

Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### Motionen

I kommittémotion 2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3 föreslås ett tillkännagivande om ett permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag. Motionärerna anför att de välkomnar regeringens förslag om att förlänga den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på jordbruksdiesel men att de gröna näringarna behöver långsiktigt förbättrade villkor. Motionärerna vill därför att det nuvarande avdraget för jordbruksdiesel fr.o.m. 2025 görs om till ett permanent teknikneutralt jordbruksavdrag som behandlar alla drivmedel lika.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att betänkandet Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67) bereds inom Regeringskansliet. Utskottet anser att denna beredning inte ska föregripas och är därmed inte berett att nu rikta ett tillkännagivande till regeringen om att dagens nedsättning av dieselskatten ska ersättas av ett permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionsyrkandet.

# Reservationer

## 1. Särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen, punkt 2 (C)

av Helena Lindahl (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Ett av Tidöregeringens allra största löftessvek är bränslepolitiken. I valrörelsen gjordes helt orimliga utfästelser om 5 kronor, 9 kronor och 10 kronor sänkt pris vid pump. Resultatet har i stället blivit både högre priser och utsläpp. Genom att sprida ut skattesänkningen på bensin och diesel på alla hushåll, där huvuddelen gått till stadspendlare som har god tillgång till kollektivtrafik och reser kortare avstånd, har effekten späts ut så att nästan ingen effekt uppnåtts. I nästa steg har bensinbolagen tagit en stor del av skattesänkningen, och dieselpriserna är nu tillbaka eller förbi där de var före regeringens försök att infria sina orealistiska vallöften.

Jag vill till skillnad från regeringen genom ett särskilt landsbygdsavdrag rikta resurserna direkt till de personer i våra landsbygder som är beroende av bilen. Alla kan därigenom direkt få 3 kronor lägre bränslepris vid pump. Nedsättningen ska dessutom inte bara ska gälla fossila bränslen utan även klimatvänliga dito, såsom biodiesel och etanol. Det sker genom att alla vuxna personer boende i landsbygdskommuner ska erbjudas traditionella bensincheckar som går att lösa in hos bensinbolagen fysiskt eller digitalt vid tanktillfället, med 3 kronor per liter tankat bränsle. Bensincheckarna ska motsvara bilägares genomsnittliga årliga drivmedelskonsumtion på landsbygden. Detta bör riksdagen tillkänna för regeringen.

## 2. Permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag, punkt 3 (C)

av Helena Lindahl (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C) yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i svenskt jord- och skogsbruk infördes på grund av kraftiga prisökningar inom dessa näringar, till stor del på grund av kriget i Ukraina. En ytterligare motivation var behovet av att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion under den extraordinära situation som uppstod på grund av händelser i omvärlden. Den tillfälliga utökningen av skattenedsättningen upphör den 31 december 2023, och regeringen föreslår därför att den tillfälliga utökningen av skattenedsättningen ska förlängas och omfatta hela året 2024. Jag välkomnar regeringens förslag om att förlänga nedsättningen, men de gröna näringarna behöver långsiktigt förbättrade villkor. Detta är avgörande för att de ska kunna fatta kloka beslut när det gäller investeringar och framtidsplaner. Jag vill därför att det nuvarande avdraget för jordbruksdiesel fr.o.m. 2025 görs om till ett permanent teknikneutralt jordbruksavdrag som behandlar alla drivmedel lika. Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen.

# Särskilda yttranden

## 1. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (S)

Niklas Karlsson (S), Hanna Westerén (S), Patrik Björck (S), Ida Ekeröth Clausson (S) och Mathias Tegnér (S) anför:

Vårt land genomgår den svåraste ekonomiska krisen sedan 1990-talet. Inflationen har nått rekordhöga nivåer, svensk ekonomi krymper och arbetslösheten stiger. Det slår hårt mot hushållen. Vanliga familjer med vanliga inkomster får allt svårare att betala räkningarna.

De höga drivmedelspriserna fortsätter gröpa håll i hushållskassan för vanligt folk. Det är mest kännbart där man är som mest beroende av bilen. SD-regeringens föreslagna bränslebluff kostar över 5 miljarder kronor, men kommer inte att innebära att vanligt folk får mer än några ören per liter billigare bensin eller diesel vid pump. Det är en felriktad ekonomisk politik i den ekonomiska krisen. Vanliga hushåll behöver få reellt stöd att klara sin vardagsekonomi. Därför föreslås i Socialdemokraternas budgetmotion att vanliga svenska familjer ska få en rättvis skattesänkning, en extra utbetalning av barnbidraget, samt höjt underhållsstöd. För att särskilt möta de höga bränslepriserna föreslår Socialdemokraterna en tankrabatt. Konkret innebär den att den som äger en bil får en direkt utbetalning som inte riskerar att ätas upp av fluktuationer i världsmarknadspriset på olja eller för att bränslebolagen skär emellan. För en person boende på landsbygden som äger en bil innebär det ett stöd om 2 000 kronor per bil. Det skulle göra skillnad på riktigt. I ärendet om skatten på bensin och diesel hänvisar vi därför till vår egen budgetmotion för 2024.

Det svenska jordbruket har pressats hårt av kostnadskrisen och av de senaste årens ogynnsamma väder. Priserna på insatsvaror har ökat och allt fler företag får svårt att klara sin ekonomi. Sverige är beroende av ett starkt jordbruk. Det är viktigt för jobb och tillväxt i hela landet, för att säkra vår livsmedelsberedskap och för att vi ska ha fler svenska högkvalitativa produkter på våra bord. Den socialdemokratiskt ledda regeringen införde en utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel för att stötta svenska jordbruksföretag. Det är bra att den tillfälliga nedsättningen ligger fast under den tid det svåra ekonomiska läget kvarstår. Socialdemokraterna är därför positiva till de delar av propositionen som avser skattenedsättningar på jordbruksdiesel.

För att värna en ordnad och sammanhållen budgetprocess avstår vi emellertid från att delta i beslutet.

## 2. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (V)

Ilona Szatmári Waldau (V) anför:

Regeringen konstaterar i sin konsekvensanalys av förslagen att de sänkta bensin- och dieselskatterna innebär att drivmedelsskatternas styrning mot minskad klimat- och miljöpåverkan minskar. Regeringen noterar vidare att detta leder till att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas. Förslagen leder därmed till att konsumtionen av fossila drivmedel ökar. Förslagen är synnerligen anmärkningsvärda då världen står inför ett klimatnödläge. Vänsterpartiet kan inte stå bakom förslag som ökar konsumtionen av fossila drivmedel när det samtidigt saknas åtgärder som på andra sätt kan motverka de negativa effekterna på klimatet. För att stötta personer på landsbygden föreslår Vänsterpartiet i stället andra åtgärder i vårt eget förslag till budget.

Skatten på diesel som används i arbetsmaskiner i jord- och skogsbruket har länge varit nedsatt. Denna nedsättning förstärkte regeringen i samband med budgetpropositionen för 2023. Vänsterpartiet kan se många andra sätt att stödja jordbruket som inte bidrar till en ökning eller bevarande av dagens fossila utsläpp.

Vänsterpartiet anser att propositionen borde avslås. Med anledning av skatteutskottets praxis att ledamöter under innevarande år inte reserverar sig mot förslag i särpropositioner som utgår från den beslutade rambudgeten avstår jag emellertid från att yrka på vår motion och från att delta i beslutet.

### **3. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (C)**

Helena Lindahl (C) anför:

I budgetpropositionen för 2024 föreslår regeringen att energiskatten på bensin (miljöklass 1) ska sänkas med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler, vilket innebär att energi- och koldioxidskatten för sådan bensin då blir 60 öre lägre per liter. 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. Regeringen föreslår vidare att en utökad skattenedsättning på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024.

Ett av Tidöregeringens allra största löftessvek är bränslepolitiken efter att i valrörelsen ha gjort helt orimliga utfästelser om flera kronor sänkt pris vid pump. Resultatet har i stället blivit både högre priser och utsläpp. Genom att sprida ut skattesänkningen på bensin och diesel på alla hushåll, där huvuddelen gått till stadspendlare med god tillgång till kollektivtrafik, har effekten spåtts ut så att nästan ingen effekt uppnåtts. I nästa steg har bensinbolagen tagit en stor del av skattesänkningen, och dieselpriiserna är nu tillbaka eller förbi där de var före regeringens fumliga försök att infria sina orealistiska vallöften.



Till skillnad från regeringen vill Centerpartiet, med hänvisning till vår budgetmotion för 2024, rikta resurserna direkt till de personer i våra landsbygder som är beroende av bilen, genom ett särskilt landsbygdsavdrag. Nedsättningen skulle dessutom inte bara gälla fossila bränslen utan även klimatvänliga dito, såsom biodiesel och etanol genom bensincheckar till alla vuxna personer boende i landsbygdskommuner som går att lösa in hos bensinbolagen fysiskt eller digitalt vid tanktillfället med 3 kronor per liter tankat bränsle.

Den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i svenskt jord- och skogsbruk infördes på grund av kraftiga prisökningar inom dessa näringar, till stor del på grund av kriget i Ukraina. En ytterligare motivation var behovet av att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion under den extraordinära situation som uppstod på grund av händelser i omvärlden. Den tillfälliga ökningen av skattenedsättningen upphör den 31 december 2023, och regeringen föreslår därför att den tillfälliga ökningen av skattenedsättningen ska förlängas och omfatta hela året 2024. Centerpartiet välkomnar regeringens förslag om att förlänga nedsättningen. De gröna näringarna behöver dock långsiktigt förbättrade villkor, något som är avgörande för att de ska kunna fatta kloka beslut när det gäller investeringar och framtidsplaner. Centerpartiet vill därför, med hänvisning till vår budgetmotion för 2024, att det nuvarande avdraget för jordbruksdiesel fr.o.m. 2025 görs om till ett permanent teknikneutralt jordbruksavdrag som behandlar alla drivmedel lika.

För att värna en ordnad och sammanhållen budgetprocess avstår jag emellertid från att delta i beslutet.

#### **4. Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel, punkt 1 (MP)**

Linus Lakso (MP) anför:

Att sänka skatten på bensin och diesel ökar utsläppen och eldar på klimatkrisen. Regeringens och SD:s politik på transportområdet kommer redan under nästa år att öka utsläppen med nära 50 procent jämfört med nuvarande lagstiftning. Sänkningen av skatten på bensin och diesel är en i raden av åtgärder som gör att Sverige nu är på väg att missa klimatmålet för transportsektorn till 2030 – ett mål som vi tidigare var på väg att nå.

Likt regeringen anser vi att det är rätt att stötta hushållen i det rådande läget, men när man stöttar hushållen måste man göra det på ett sätt som inte förvärrar klimatkrisen. Vi har därför föreslagit att man ska sänka skatten i glesbygd – ett förslag som skulle ge glesbygdsbilister mer i plånboken än vad man får av regeringens skattesänkning på bensin. Utöver detta driver Miljöpartiet flera andra satsningar som underlättar situationen för hushåll som kämpar med ökande kostnader. Vi vill bl.a. se ett Sverigekort för all lokal och regional kollektivtrafik med ett enhetligt lågt pris i hela landet, ett leasingstöd för elbilar riktat mot personer med lägre inkomster samt återinförd bonus för köp

av elbil. Dessutom vill vi inflationssäkra flera stöd som är viktiga för Sveriges barnfamiljer, däribland barnbidraget och bostadsbidraget för barnfamiljer. Det går att träffsäkert stötta svenska hushåll utan att öka utsläppen.

Den kostnadschock som drabbat det svenska jordbruket efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och höga energipriser har tydligt påvisat riskerna med Sveriges beroende av fossila bränslen. Det höga kostnadsläget för många av jordbrukets viktiga insatsvaror har lett till ett svårt läge för svenskt lantbruk. Det är viktigt att stötta lantbruket utan att undergräva omställningen till ett fossilfritt lantbruk med ökad miljö- och klimatnytta. Miljöpartiet vill se ett levande lantbruk i hela Sverige som säkrar en hög självförsörjning av livsmedel, foder, energi och råvaror. Det krävs därför nya stödformer som inte fördjupar beroendet av fossila bränslen.

För att ställa om jordbruket behöver energin i maskiner och transporter komma från förnybara bränslen och el. Att sänka skatten på jordbruksdiesel missgynnar de lantbrukare som har investerat i att minska sin dieselanvändning. I stället för att fördjupa beroendet av fossila bränslen vill vi att det införs ett jordbruksavdrag samt en biopremie för lantbruket.

Med anledning av det som anförs ovan anser Miljöpartiet att skatten på bensin och diesel samt skatten på jordbruksdiesel inte bör sänkas. Vi förordar i stället mer träffsäkra stöd som inte ökar utsläppen. För att värna en ordnad och sammanhållen budgetprocess avstår jag emellertid från att delta i beslutet.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2023/24:24 Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel:*

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.

### Följdmotionerna

*2023/24:2766 av Helena Lindahl m.fl. (C):*

1. Riksdagen avslår propositionen i den del som avser sänkt skatt på bensin och diesel.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett särskilt landsbygdsavdrag för samtliga bränslen vid pump och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett permanent och teknikneutralt jordbruksavdrag och tillkännager detta för regeringen.

*2023/24:2767 av Ilona Szatmári Waldau m.fl. (V):*

Riksdagen avslår regeringens proposition 2023/24:24 Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel.

*2023/24:2768 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

Riksdagen avslår proposition 2023/2024:24 Sänkt skatt på bensin och diesel och sänkt skatt på jordbruksdiesel.

## 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 §§, 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,	279 kr per m <sup>3</sup>	3 793 kr per m <sup>3</sup>	4 072 kr per m <sup>3</sup>
		b) inte har försetts med			

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 <sup>3</sup>	2 491 kr per m <sup>3</sup>	4 073 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	1 940 kr per m <sup>3</sup>	2 491 kr per m <sup>3</sup>	4 431 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 125 kr per m <sup>3</sup>	2 491 kr per m <sup>3</sup>	4 616 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	3 991 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 <sup>3</sup>	2 840 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 840 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 106 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 840 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 946 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
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 §<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	2 kr 57 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	5 kr 71 öre per liter
			1 kr 42 öre per liter	3 kr 14 öre per liter	4 kr 56 öre per liter
			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,	305 kr per m <sup>3</sup>	3 887 kr per m <sup>3</sup>	4 192 kr per m <sup>3</sup>

<sup>1</sup> 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 <sup>3</sup>	2 723 kr per m <sup>3</sup>	4 193 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	1 868 kr per m <sup>3</sup>	2 723 kr per m <sup>3</sup>	4 591 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 074 kr per m <sup>3</sup>	2 723 kr per m <sup>3</sup>	4 797 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	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 <sup>3</sup>	3 104 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 104 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 209 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 104 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 313 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
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 §<sup>2</sup>

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

För bränslen som avses i

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

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

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

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

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

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

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 2024.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2022:1775.



**6 a kap.****2 a §<sup>3</sup>**

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxidskatt med 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 §<sup>4</sup>**

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

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2023:437.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2021:410.

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

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 <sup>3</sup>	3 887 kr per m <sup>3</sup>	4 192 kr per m <sup>3</sup>
	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 <sup>3</sup>	2 723 kr per m <sup>3</sup>	4 193 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 2	1 868 kr per m <sup>3</sup>	2 723 kr per m <sup>3</sup>	4 591 kr per m <sup>3</sup>
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 074 kr per m <sup>3</sup>	2 723 kr per m <sup>3</sup>	4 797 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 b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg	4 363 kr per 1 000 kg
		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 b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 104 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 104 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
		1 209 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 104 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 313 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
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		Summa skatt
			Energiskatt	Koldioxidskatt	
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	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 <sup>3</sup>	4 048 kr per m <sup>3</sup>	4 366 kr per m <sup>3</sup>
		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 <sup>3</sup>	2 836 kr per m <sup>3</sup>	4 451 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 037 kr per m <sup>3</sup>	2 836 kr per m <sup>3</sup>	4 873 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 256 kr per m <sup>3</sup>	2 836 kr per m <sup>3</sup>	5 092 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	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 <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 259 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 233 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	4 492 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
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 hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

### 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.