

## Skatteutskottets betänkande 2018/19:SkU22

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

---

## Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till att öka nedsättningen från koldioxidskatt och energiskatten för diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet fr.o.m. den 1 juli 2019 samt att under perioden den 1 juli 2019 t.o.m. 31 december 2019 bestämma skattebeloppen för bensin och diesel genom en omräkning som enbart grundar sig på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI).

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

I betänkandet finns fyra reservationer (M, SD, V) och tre särskilda yttranden (C, KD, L).

### *Behandlade förslag*

Proposition 2018/19:94 Befrielse från koldioxid- och energiskatt.

Fyra yrkanden i tre 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
Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin.....	6
Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin .....	7
Förslag till annan utformning av stöd till glesbygden .....	8
Reservationer .....	10
1. Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin, punkt 1 (V) .....	10
2. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin, punkt 2 (M) .....	11
3. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin, punkt 2 (SD).....	11
4. Förslag till annan utformning av stöd till glesbygden, punkt 3 (V) .....	13
Särskilda yttranden .....	14
1. Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin, punkt 1 (L).....	14
2. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin, punkt 2 (C) .....	15
3. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin, punkt 2 (KD).....	16
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	17
Propositionen .....	17
Följdmotionerna .....	17
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	18

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2018/19:94 och avslår motion 2018/19:3074 av Tony Haddou m.fl. (V) yrkande 2.

*Reservation 1 (V)*

## 2. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin

Riksdagen avslår motionerna

2018/19:3080 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) och

2018/19:3081 av Niklas Wykman m.fl. (M).

*Reservation 2 (M)*

*Reservation 3 (SD)*

## 3. Förslag till annan utformning av stöd till glesbygden

Riksdagen avslår motion

2018/19:3074 av Tony Haddou m.fl. (V) yrkande 1.

*Reservation 4 (V)*

Stockholm den 16 maj 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), Bo Broman (SD), Tony Haddou (V), Boriana Åberg (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Joar Forssell (L), Eric Westroth (SD), Rebecka Le Moine (MP), Kjell Jansson (M) och Sultan Kayhan (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2018/19:94 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut framgår av bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

Tre följdmotioner har väckts med anledning av motionen. Dessa redovisas i bilaga 1.

## Bakgrund

I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) bedömde regeringen, med hänsyn till den utsatta konkurrenssituation som det svenska jord- och skogsbruket befann sig i, att näringarna i dess helhet borde kompenseras för den höjning av energiskatten för diesel som föreslogs ske 2016. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag och detta innebar att den dåvarande befrielsen från en viss del av koldioxidskatten på diesel i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökades med motsvarande belopp som energiskatten på diesel ökades med, dvs. 530 kronor per kubikmeter, eller med andra ord från 900 kronor till 1 430 kronor. Med anledning av det då rådande kritiska läget i mjölksektorn gavs näringarna också en temporär ytterligare befrielse från koldioxidskatten med 270 kronor per kubikmeter till 1 700 kronor per kubikmeter under perioden den 1 januari 2016 t.o.m. den 31 december 2018. Efter förslag i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) beslutade riksdagen att skattenedsättningen även skulle gälla för diesel som förbrukas i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet.

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

Vid behandlingen av regeringens förslag i budgetpropositionen för 2019 (prop. 2018/19:1) biföll riksdagen den 12 december 2018 dels reservation 1 under punkt 1, dels reservation 5 under punkt 2 samt i övriga fall utskottets förslag till riksdagsbeslut i finansutskottets betänkande Statens budget 2019 Rambeslutet (bet. 2018/19:FiU1, rskr. 2018/19:62). Riksdagen tillkännagav därigenom att regeringen skulle återkomma med ytterligare förändringar i

skatte- och avgiftsregler i fråga om bl.a. sänkt skatt för diesel i jord- och skogsbruket samt fryst överindexering av bensinskatt, som ska träda i kraft den 1 juli 2019. Av övriga beskrivningar i tillkännagivandet och reservationen uppfattar regeringen det så att med frysningen av överindexering av bensinskatt avses den omräkning av energi- och koldioxidskatt på bensin och diesel som går utöver förändringar i konsumentprisindex för dessa bränslen (bet. 2018/19:FiU1 s. 130, 137–140). Regeringen anser med detta att tillkännagivandet i dessa delar är tillgodosett.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

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

I propositionen föreslås vidare att skattebeloppen för bensin och diesel som årligen bestäms genom en omräkning utifrån dels faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI), dels ett schabloniserat tillägg av 2 procentenheter för att beakta utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP), under perioden den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 enbart ska grunda sig på faktiska förändringar i KPI.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2019.

# Utskottets överväganden

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

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag till höjd befrielse från koldioxid- och energiskatt samt till förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin.

Jämför reservation 1 (V) och särskilt yttrande 1 (L).

### Propositionen

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

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

Finansutskottet har anfört att Sverige på många sätt ligger i framkant både inom jordbruk och skogsbruk och med rätt förutsättningar kan de gröna näringarna växa ännu mer. Konkurrenskraften behöver värnas och stärkas genom sänkta kostnader, minskat regelkrångel och färre särkrav. Därför bör t.ex. skattenedsättningen öka för lantbruksdiesel i syfte att minska skillnaden gentemot våra konkurrentländer (bet. 2018/19:FiU1 s. 130). Riksdagen har mot den bakgrunden tillkännagett att regeringen ska återkomma med förslag om att befrielse från koldioxidskatt för diesel i arbetsmaskiner i jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet fr.o.m. den 1 juli 2019 ska vara 1 930 kronor per kubikmeter. Under tiden den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 ska koldioxid- och energiskatten vara ytterligare nedsatt med sammanlagt 500 kronor från 1 930 kronor till 2 430 kronor. Förslaget ska enligt riksdagens tillkännagivande träda i kraft den 1 juli 2019 (bet. 2018/19:FiU1 s. 131 och 140, rskr. 2018/19:62).

Skattebeloppen för bensin och diesel, som årligen bestäms genom en omräkning som grundar sig på dels faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI), dels ett schablonlägg av 2 procentenheter för att beakta

utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP), ska under perioden den 1 juli 2019 t.o.m. den 31 december 2019 enbart grunda sig på faktiska förändringar i KPI. Ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2019.

### **Motionen**

I kommittémotion 2018/19:3074 av Tony Haddou m.fl. (V) yrkande 2 anförs att regeringens förslag om att öka skattenedsättningen inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter går i motsatt riktning för vad som krävs för att uppnå hållbara näringar med låga klimatutsläpp. I stället för att fasa ut klimatskadliga subventioner förstärker man dessa och minskar incitamentet att minska utsläppen inom näringarna. Därutöver överger man principen att förorenaren betalar och försvagar kostnadseffektiviteten för att uppfylla våra klimatmål. Motionärerna anser därför att den föreslagna ökade skattenedsättningen bör avslås.

### **Utskottets ställningstagande**

Genom sitt beslut den 12 december 2018 meddelade riksdagen att regeringen skulle återkomma med ytterligare förändringar i skatte- och avgiftsregler avseende bl.a. sänkt skatt för diesel i jord- och skogsbruket samt fryst överindexering av bensinskatt, som ska träda i kraft den 1 juli 2019. Utskottet har inget att invända mot det förslag regeringen nu har lämnat. Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund propositionen och avstyrker motionen.

## **Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att permanent ta bort schablon tillägget för skatt på diesel och bensin samt att sänka skatten för diesel i arbetsmaskiner etc. till lägsta tillåtna nivå inom EU.

Jämför reservation 2 (M) och 3 (SD) samt särskilt yttrande 2 (C) och 3 (KD).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2018/19:3080 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) föreslås att skatten för diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet sänks till lägsta tillåtna nivå. För att jordbrukets lönsamhet ska öka bör enligt motionärerna dieselskatten för jordbruksmaskiner sänkas till dansk nivå, ca 7 öre per liter, vilket är så lågt som EU-regelverket tillåter. Det bör också göras permanent

och inte tillfälligt, så att lantbrukarna får långsiktiga spelregler och rimliga möjligheter att planera för framtiden. Annars finns inte förutsättningar för de investeringar som är nödvändiga för att motverka produktionsbortfall på grund av väderhändelser och för fortsatt hög produktivitet och lönsamhet. Även investeringar för djurvälstånd och miljöhänsyn försvåras om den långsiktiga lönsamheten är svag eller osäker.

I kommittémotion 2018/19:3081 av Niklas Wykman m.fl. (M) föreslås att skattebeloppen för bensin och diesel ska räknas om enbart på faktiska förändringar i KPI även efter den 31 december 2019. Motionärerna anför att det steg som togs i budgeten för 2019 var ett första steg och anser att det är av vikt att skattebeloppen för bensin och diesel räknas om enbart på faktiska förändringar i KPI även efter den 31 december 2019.

### **Utskottets ställningstagande**

Regeringen har efter riksdagens tillkännagivande lämnat förslag till höjd nedsättning på koldioxid- och energiskatt för flera branscher samt till förändrad omräkning av skatt på diesel och bensin. Utskottet är inte berett att tillstyrka de förslag till andra ändringar som motionärerna har lämnat. Motionerna avstyrks.

## **Förslag till annan utformning av stöd till glesbygden**

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att utreda förslag på kompensatoriska åtgärder för att återföra medel till glesbygden med anledning av höjda drivmedelsskatter.

Jämför reservation 4 (V).

### **Motionerna**

I kommittémotion 2018/19:3074 av Tony Haddou m.fl. (V) yrkande 1 anförts att regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygden med anledning av höjda drivmedelsskatter. Motionärerna anser att skatt på drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska bilismens klimatpåverkan. Det är dock helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för de med låga inkomster i glesbygden som saknar alternativ till bilen. Glesbygden bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning.



### **Utskottets ställningstagande**

Syftet med förändringarna som regeringen har föreslagit är bl.a. att förbättra konkurrenskraften för jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter på ett sätt som är förenligt med gällande EU-bestämmelser. Utskottet noterar samtidigt att regeringen i den sakpolitiska överenskommelse som ingåtts mellan S, MP, C och L bl.a. har aviserat en utredning av hur det svenska jordbrukets konkurrenskraft ska stärkas och hur möjligheterna att leva och bo på landsbygden ska öka. Utskottet är därför inte berett att nu stödja förslag om att utreda villkoren för glesbygden. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionen.

## Reservationer

### **1. Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin, punkt 1 (V)**

av Tony Haddou (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motion

2018/19:3074 av Tony Haddou m.fl. (V) yrkande 2 och avslår proposition 2018/19:94.

#### *Ställningstagande*

Sverige har på global nivå engagerat sig i arbetet för att fasa ut subventioner av fossila drivmedel. Utfasning av miljöskadliga subventioner har diskuterats i flera internationella processer, bl.a. inom EU, OECD och G20. I riksdagen har Vänsterpartiet under lång tid lyft behovet av att miljö- och klimatskadliga subventioner fasas ut i Sverige. Enligt OECD kan en subvention definieras som miljöskadlig om den uppmuntrar till att mer miljömässig skada sker än vad som varit fallet utan subventionen. Att subventionera miljöskadliga aktiviteter samtidigt som arbete görs för att lindra skada och undvika miljöskadliga aktiviteter är inte ett lämpligt sätt att använda samhällets resurser. Det är även avsteg från den vägledande principen i Sveriges miljö- och klimatpolitik om att förorenaren betalar för sin miljöpåverkan. Ett antal EU-länder har redan sedan 2013 avskaffat subventioner till bränslen och drivmedel inom jordbruket. Med regeringens förslag om att öka skattenedsättningen inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheter går man i motsatt riktning för vad som krävs för att uppnå hållbara näringar med låga klimatutsläpp. I stället för att fasa ut klimatskadliga subventioner förstärker man dessa och minskar incitamentet att minska utsläppen inom näringarna. Därutöver överger man principen att förorenaren betalar och försvagar kostnadseffektiviteten för att uppfylla våra klimatmål. Jag anser därför att den föreslagna ökade skattenedsättningen bör avslås.

## **2. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin, punkt 2 (M)**

av Niklas Wykman (M), Helena Bouveng (M), Boriana Åberg (M) och Kjell Jansson (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  
2018/19:3081 av Niklas Wykman m.fl. (M) och  
avslår motion  
2018/19:3080 av Staffan Eklöf m.fl. (SD).

### *Ställningstagande*

Sverige är ett land med stora avstånd. Många av dem som bor på landsbygden saknar fungerande kollektivtrafik. Dessa människor har i stor utsträckning påverkats av den rödgröna regeringens skattehöjningar på drivmedel. Detta motsätter vi oss. Alla de som är beroende av bilen för jobb och försörjning ska inte missgynnas med en straffbeskattning på bensin och diesel för att de bor utanför storstäderna eller långt ifrån en tågstation.

Moderaternas och Kristdemokraternas budget medför en frysning av överindexeringen av drivmedelsskatter och innebär att skatten på drivmedel 2019 i stället ska räknas upp i takt med andra prisökningar i samhället, dvs. konsumentprisindex (KPI), och inte med KPI plus 2 procentenheter. Denna ändring ska ske från den 1 juli 2019 men upphör enligt regeringens proposition 2018/19:94 den 31 december 2019 då skatten höjs med KPI plus 2 procentenheter igen. Det steg som togs i budgeten för 2019 var för Moderaternas del ett första steg, och vi inom Moderaterna anser att det är av vikt att skattebeloppen för bensin och diesel räknas om enbart på faktiska förändringar i KPI även efter den 31 december 2019.

## **3. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin, punkt 2 (SD)**

av Bo Broman (SD), David Lång (SD) och Eric Westroth (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  
2018/19:3080 av Staffan Eklöf m.fl. (SD) och  
avslår motion  
2018/19:3081 av Niklas Wykman m.fl. (M).

### *Ställningstagande*

Vi ser positivt på att regeringen nu levererar det riksdagen uttryckt som sin vilja. Men sedan reservationerna i betänkande 2018/19:FiU1 antogs har inga signaler kommit om att situationen för landets lantbrukare skulle ha förbättrats. Snarare finns en oro för vad som kommer att hända om även nästa odlingssäsong skulle bli alltför torr eller svår på annat sätt, samtidigt som marginalerna är förbrukade. Grundproblemet är jordbrukets svaga lönsamhet. Den har varit svag i många år, något som har resulterat i många nedlagda jordbruk med följd att allt färre jordbruk finns i vissa regioner. Antalet jordbruk närmar sig och understiger i vissa fall en kritisk massa när lantbrukets infrastruktur av bl.a. kring företag försvinner från bygden. Det förvärrar situationen. Det är alltså helt avgörande för en fungerande lantbruksnäring att fortsatta nedläggningar förhindras. För att detta ska undvikas är det i sin tur avgörande att grundlönsamheten höjs.

För att jordbrukets lönsamhet ska öka bör dieselskatten för jordbruksmaskiner sänkas till dansk nivå, ca 7 öre per liter, vilket är så lågt som EU-regelverket tillåter. Det bör också göras permanent och inte tillfälligt, så att lantbrukarna får långsiktiga spelregler och rimliga möjligheter att planera för framtiden. Annars finns inte förutsättningar för de investeringar som är nödvändiga för att motverka produktionsbortfall på grund av väderhändelser och för fortsatt hög produktivitet och lönsamhet. Även investeringar för djurvälstånd och miljöhänsyn försvåras om den långsiktiga lönsamheten är svag eller osäker.

Vi bedömer att lönsamheten är väsentligt bättre inom skogsnäringen, varför ytterligare dieselskattesänkning skulle kunna riktas in på enbart jordbruksmaskiner. Men många lantbrukare bedriver även skogsbruk. En ytterligare dieselskattesänkning för skogsmaskiner skulle därför också förbättra lantbruksföretagens lönsamhetsförutsättningar, inte minst i skogs- och mellanbygd, där de största lönsamhetsproblemen finns i dag. Dessutom undviker man det krångel och den administration som skulle följa med att lantbruksföretagen måste hålla isär diesel för jordbruk respektive skogsbruk.

#### **4. Förslag till annan utformning av stöd till glesbygden, punkt 3 (V)**

av Tony Haddou (V).

##### *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  
2018/19:3074 av Tony Haddou m.fl. (V) yrkande 1.

##### *Ställningstagande*

Jag ser att det finns skäl att stärka vår nationella jordbruksproduktion för att öka vår självförsörjningsgrad av livsmedel. Därutöver är ett hållbart jordbruk en förutsättning för att naturen ska kunna fortsätta att leverera tjänster som är till nytta för oss alla. Vänsterpartiet anser att stöd bör utformas så att det minimerar negativ miljö- och klimatpåverkan. En kompensation bör därför i stället ges till jordbruket som minskar den totala skattekvoten på sektorn och som samtidigt bidrar till åtgärder som stärker den ekologiska hållbarheten och minskar utsläppen. Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder som minskar den totala skattekvoten för jordbrukssektorn och samtidigt bidrar till stärkt ekologisk hållbarhet och minskat beroende av fossila bränslen. Vänsterpartiet anser att skatt på drivmedel är ett viktigt verktyg för att minska bilismens klimatpåverkan. Det är dock helt nödvändigt att införa kompensatoriska åtgärder för de med låga inkomster i glesbygden som saknar alternativ till bilen. Det kan bl.a. göras genom att stärka möjligheterna till kollektivtrafik i glesbygd och förändra reseavdraget. Glesbygden bör ekonomiskt kompenseras för höjda skatter på bensin och diesel genom att pengar återförs för att stimulera en hållbar klimatomställning. Regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att återföra medel till glesbygden med anledning av höjda drivmedelsskatter.

# Särskilda yttranden

## 1. Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensen, punkt 1 (L)

Joar Forssell (L) anför:

Klimatavtalet i Paris underströk vikten av att avskaffa olika former av subventioner och stöd till fossila bränslen. Liberalerna gjorde detsamma i sin höstbudgetmotion och stöder därför inte regeringens förslag. Tvärtom måste alla miljöskadliga subventioner snarast fasas ut, t.ex. genom ett slopande av nedsättningen av energi- och koldioxidskatt för diesel inom gruvindustriell verksamhet. Dieselsubventionerna inom jordbruket bör också successivt avskaffas och en europeisk flygskatt måste införas.

Det enda rimliga är att den som använder bränslen som orsakar utsläpp som driver på den framväxande klimatkatastrofen själv får stå för de kostnader hen orsakar. Det kommer att vara jobbigt att ställa om samhället både till att sluta skada klimatet och till att parera de förändringar som redan sker och kommer att ske. Alternativet, att alla fritt får släppa ut helt utan att ta ansvar för konsekvenserna, är moraliskt förkastligt och definitivt ännu jobbigare.

Det räcker såklart inte med att bromsa klimatförändringens acceleration genom höga priser på utsläpp. Det krävs ny teknik, innovation för smartare persontransporter och bättre bränslen. Det krävs också att vi investerar i teknik för att samla och lagra den koldioxid som redan släppts ut. Detta kan i sin tur drivas på och finansieras med höga skatter på miljöskadlig verksamhet.

Det totala skattetrycket i Sverige behöver sänkas genom kraftigt sänkta marginalsatser på arbete. Miljöskatter ska inte primärt ses som en intäkt till staten utan som en internaliserande åtgärd för de resurser den som släpper ut faktiskt förbrukar. Dessa två saker, höjda miljöskatter och sänkta inkomstskatter hänger dock ihop i arbetet med en grön skatteväxling, vilket är en del i januariavtalet.

Denna proposition behandlar inte punkten om grön skatteväxling i januariavtalet utan är en konsekvens av Moderaternas och Kristdemokraternas budget. Det är vidare uppenbart att det inom ramen för behandlingen av betänkande 2018/19:SkU22 inte heller finns någon majoritet för att stoppa subventionerna av miljöskadlig verksamhet. Därför har jag valt att inte lägga fram något eget förslag. Jag ser däremot fram emot en grön skatteväxling där skatterna på miljöskadlig verksamhet höjs och skatterna på arbete sänks. I väntan på detta väljer jag att stödja vår överenskommelse och regeringens förslag.

## 2. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensen, punkt 2 (C)

Per Åsling (C) anför:

Skattesystemet behöver vara rättvist, oavsett var i landet man bor. Det totala skattetrycket behöver minska. Det är särskilt angeläget med en skattepolitik som ger likvärdiga förutsättningar att bo, leva och driva företag i alla delar av landet. Myndigheten för trafikanalys har i en rapport för 2019 konstaterat att personbilstrafiken är kraftigt överinternaliserad på landsbygden (står alltså för mer än sin egen kostnad vad gäller t.ex. luftföroreningar och vägslitage) men underinternaliserad i tätorter. När en enskild skatt får snedvridna konsekvenser för någon del av landet, behöver mer jämlika förutsättningar skapas genom andra reformer. Ett steg mot detta är exempelvis ett avståndsbaserat reseavdrag, men mer behövs givetvis.

Att beakta BNP-utvecklingen vid beskattningen av bensen och diesel, KPI plus 2 procentenheter, är något som enligt Centerpartiet ska kräva ett aktivt beslut varje enskilt budgetår. Det är viktigt att ett påslag av denna karaktär återkommande analyseras. Det ska inte automatiskt genomföras.

Skatten på bensen och diesel har en viktig miljöstyrande effekt. Det är viktigt att denna effekt inte urholkas, samtidigt som det är angeläget att skatten inte blir orättvis ur ett regionalt fördelningspolitiskt perspektiv. Skatten riskerar att slå hårdast där tillgången till kollektiva färdmedel är som lägst. Den som bor på landsbygden kan ofta inte välja bort bilen till förmån för kollektivtrafik eller samåkning. För företagen är såväl lastbilburna som bilburna transporter en nödvändighet och en förutsättning för att kunna bedriva verksamhet.

I sammanhanget är det viktigt att understryka att ingen regering har sänkt den sammanlagda skatten på bensen och diesel för bilister sedan indexeringen infördes för drygt 20 år sedan. Inte heller i den budget som styr beskattningen för 2019 sänktes skatten på bensen och diesel. Tvärtom höjdes skatten i och med Moderaternas och Kristdemokraternas gemensamma budgetreservation.

Beslut om enskilda punktskatter där såväl valutor som marknadstillgång styr priset innebär alltid svåra avvägningar. Bensen och diesel handlas på en marknad som innehåller såväl valuta- som produktspecifika variationer, t.ex. utbudsvariationer. I grunden styrs marknadspriset till stor del av hur de oljeproducerande nationerna inom ramen för Opec agerar. Vilket pris som i slutändan betalas vid en pumpstation kan enbart säljaren av produkten besluta. Det är viktigt att understryka att effekten av en skatthöjning eller skattesänkning enbart är en del av slutpriset vid pumpen. Vilken effekt en sänkning eller höjning av skatten får på priset vid pumpen ska inte politiken reglera. Denna typ av prisreglering är därför inte aktuell, anser Centerpartiet.

Sammanfattningsvis vill Centerpartiet understryka att skatten på bensen och diesel inte höjs under 2019 genom en extra BNP-indexering. Det finns heller inget beslut fattat om ytterligare en höjning. Framtida beslut måste ta fasta på

att personbilstrafiken på landsbygden kraftigt överinternaliserar negativa externa effekter som vägslitage, buller och luftföroreningar.

Mot denna bakgrund stöder jag regeringens förslag till förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin.

### **3. Permanent borttagande av viss indexering och andra skattenedsättningar på diesel och bensin, punkt 2 (KD)**

Hampus Hagman (KD) anför:

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, då varken cyklar eller kollektivtrafik hanterar vardagspusslet på landsbygden. I den budget som riksdagen antagit efter förslag från Kristdemokraterna och Moderaterna pausade vi därför överindexeringen av skatten på bensin och diesel under ett halvår, vilket har lett fram till den proposition som nu ligger på riksdagens bord.

Framöver behöver mer göras. I dag finns det en tydlig målkonflikt mellan miljönytta och enskilda medborgares möjligheter att leva sina liv på ett bra sätt. Därför behövs en ny modell – som förbättrar miljön samtidigt som den möjliggör att medborgare känner 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 av 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 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. Innan en ny modell, som hanterar denna problematik bättre, finns på plats är det bra att den budget som riksdagen antagit efter förslag från Kristdemokraterna och Moderaterna – med pausad överindexering av skatten på bensin och diesel under ett halvår – nu får genomslag. Det är tack vare denna budget som propositionen från regeringen nu läggs fram, och jag ställer mig därför bakom densamma.



BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2018/19:94 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin:*

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

### Följdmotionerna

*2018/19:3074 av Tony Haddou m.fl. (V):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på kompensatoriska åtgärder för att ekonomiskt återföra medel till glesbygden med anledning av höjda drivmedelsskatter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen avslår regeringens proposition 2018/19:94 Befrielse från koldioxid- och energiskatt och förändrad omräkning av skatt för diesel och bensin.

*2018/19:3080 av Staffan Eklöf m.fl. (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skatten för diesel i arbetsmaskiner samt i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet bör sänkas till lägsta tillåtna nivå och tillkännager detta för regeringen.

*2018/19:3081 av Niklas Wykman m.fl. (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skattebeloppen för bensin och diesel ska räknas om enbart på faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI) även efter den 31 december 2019 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 §§ och 6 a kap. 2 a § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

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

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för  a) miljöklass 1 – motorbensin  – alkylatbensin  b) miljöklass 2	3 kr 87 öre per liter    1 kr 96 öre per liter   3 kr 90 öre per liter	2 kr 57 öre per liter    2 kr 57 öre per liter   2 kr 57 öre per liter	6 kr 44 öre per liter  4 kr 53 öre per liter  6 kr 47 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 74 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	7 kr 31 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som  a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst	869 kr per m <sup>3</sup>	3 292 kr per m <sup>3</sup>	4 161 kr per m <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2017:1231.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 341 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 532 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 639 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 830 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 794 kr per m <sup>3</sup>	2 191 kr per m <sup>3</sup>	4 985 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 463 kr per 1 000 kg	3 463 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 117 kr per 1 000 kg	3 463 kr per 1 000 kg	4 580 kr per 1 000 kg	
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för			
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	961 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 465 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 426 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	661 kr per 1 000 kg	2 865 kr per 1 000 kg	3 526 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 90 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 47 öre per liter

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

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 95 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>

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 motordrivnet 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 motordrivnet 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 flygfotoget (KN-nr 2710 19 21).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 b §<sup>2</sup>

För kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

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

För bränslen som avses i

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

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

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

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

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2017.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2018.

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

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

**6 a kap.**2 a §<sup>3</sup>

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

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller

2. vattenbruksverksamhet.

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

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

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller

2. vattenbruksverksamhet.

---

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

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

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

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