

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU13

Pausad BNP-indexering för drivmedel

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte ska tillämpas för kalenderåret 2021. Det innebär att energiskatten enbart ska räknas om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Förslaget medför ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns två reservationer (M, SD) och ett särskilt yttrande (KD).

Behandlade förslag

Proposition 2020/21:29 Pausad BNP-indexering för drivmedel.

Två yrkanden i följdmotioner.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden.....	6
Pausad BNP-indexering för drivmedel.....	6
Motionsförslag om tillkännagivanden	7
Reservationer	8
1. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (M)	8
2. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (SD).....	9
Särskilt yttrande.....	11
Särskilt yttrande (KD)	11
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	12
Propositionen	12
Följdmotionerna	12
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Pausad BNP-indexering för drivmedel

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:29.

2. Motionsförslag om tillkännagivanden

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att tillkänna för regeringen att drivmedelsskatten på bensin och diesel bör sänkas med 1 krona samt att BNP-indexeringen bör avskaffas.

Därmed avslår riksdagen motionerna

2020/21:3756 av Eric Westroth m.fl. (SD) och

2020/21:3760 av Niklas Wykman m.fl. (M).

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Stockholm den 26 november 2020

På skatteutskottets vägnar

Jörgen Hellman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Per Åsling (C), Niklas Wykman (M), Hillevi Larsson (S), Helena Bouveng (M), Eric Westroth (SD), Sultan Kayhan (S), Tony Haddou (V), Boriana Åberg (M), David Lång (SD), Hampus Hagman (KD), Anna Vikström (S), Gulan Avcı (L), Rebecka Le Moine (MP), Kjell Jansson (M), Anders Österberg (S) och Anne Oskarsson (SD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2020/21:29 Pausad BNP-indexering för drivmedel. Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

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

Två motioner har väckts med anledning av propositionen. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

Bakgrund

Sedan 1994 ska en årlig omräkning göras av såväl koldioxid- som energiskattesatserna på bl.a. bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Syftet med indexeringen är att realvärdesäkra skattesatserna. För bensin och diesel beaktas sedan den 1 januari 2016 även hur bruttonationalprodukten (BNP) utvecklas vid den årliga omräkningen. Detta sker genom ett schabloniserat årligt tillägg om 2 procentenheter till KPI-omräkningen. Såväl energiskatten som koldioxidskatten räknas om men det uttrycks som en höjning av energiskatten. Reglerna om BNP-indexeringen infördes i syfte att spegla en hög ambitionsnivå i klimatarbetet och ge en långsiktig signal om vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och även bidra till en effektivare energianvändning (prop. 2015/16:1). I praktiken har det dock förekommit att BNP-indexeringen inte har genomförts. Detta har hänt i några fall när riksdagen beslutat om faktiska ändringar av skattebeloppen på drivmedel (jfr prop. 2019/20:24, bet. 2019/20:SkU15).

Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för att blanda in biodrivmedel i bensin och diesel genom lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen. Med biodrivmedel avses drivmedel för motordrift som produceras av biomassa, som är en förnybar råvara. Det finns olika tekniker som ger olika typer av bränslen som exempelvis etanol och biodiesel. Syftet med reduktionsplikten är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel för att bidra till regeringens mål inom det klimatpolitiska ramverket och på sikt kunna nå en fossilfri fordonsflotta. En reduktionsplikt innebär en skyldighet att minska utsläppen av 11 växthusgaser från bensin och diesel genom att blanda in biodrivmedel och därmed kostnadseffektivt minska växthusgasutsläppen från vägtransporter med hjälp av hållbart producerade biodrivmedel. Vilka konsekvenser detta kan få på priset på drivmedel på lite längre sikt är svårt att bedöma. Marknadspriset på biodrivmedel behöver inte följa priset på fossilt bränsle, och biodrivmedel har än så länge varit dyrare än

bensin och diesel. Vid sådana relativa prisförhållanden leder en ökad inblandning av biodrivmedel till högre priser på bensin och diesel.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte tillämpas för kalenderåret 2021. Det innebär att energiskatten enbart ska räknas om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Förslaget medför ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Utskottets överväganden

Pausad BNP-indexering för drivmedel

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag att inte tillämpa BNP-indexeringen för drivmedel för kalenderåret 2021.

Propositionen

BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensin och diesel ska inte tillämpas för kalenderåret 2021. Skattesatserna för 2021 ska endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2019 och juni 2020.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2021 aviserat att reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten kommer att höjas till 2030 (prop. 2020/21:1, utg.omr. 20, avsnitt 5.4). Inriktningen är nivåer på 28 procent för bensin och 66 procent för diesel 2030 med en kontrollstation 2022. Till följd av högre produktionskostnader är biodrivmedel än så länge dyrare än bensin och diesel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel bör därför BNP-indexeringen av bl.a. bensin och diesel pausas fram till kontrollstationen för reduktionsplikten 2022. Eftersom osäkerheterna kring de framtida kostnaderna för biodrivmedel är stora anser regeringen inte att det finns skäl att permanent slopa BNP-indexeringen, vilket några remissinstanser framfört. Förslaget innebär därmed att BNP-indexeringen av bl.a. bensin och diesel pausas under kalenderåret 2021 och att energiskatten enbart räknas om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Förslaget omfattar samtliga bränslen som träffas av BNP-regeln, dvs. förutom bensin och diesel även flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt. Därmed säkerställs att ändringarna i beskattningen inte ska medföra något moment som är att anse som statligt stöd.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag till att pausa indexeringen på drivmedel syftar till att möta ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå till följd av högre inblandning av biodrivmedel inom reduktionsplikten. Utskottet har inget att invända mot förslaget och tillstyrker propositionen.

Motionsförslag om tillkännagivanden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att tillkänna för regeringen att drivmedelsskatten på bensin och diesel bör sänkas med 1 krona och att BNP-indexeringen bör avskaffas.

Jämför reservation 1 (M) och 2 (SD).

Motionerna

I motion 2020/21:3760 av Niklas Wykman m.fl. (M) yrkas att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skatten på bensin och diesel ska sänkas med 1 krona per liter och tillkännager detta för regeringen. Motionärerna anför att skattesänkningen behövs för att det ska gå och leva och verka i hela landet, och för att ge goda förutsättningar för jobb och tillväxt i hela Sverige.

I motion 2020/21:3756 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkas att riksdagen ställer sig bakom det motionärerna anför om att BNP-indexeringen på bensin och diesel ska avskaffas permanent och tillkännager detta för regeringen.

Utskottets ställningstagande

Utformningen av reglerna för indexering av skattesatserna för bensin- och dieselbränsle härstammar från ambitionen att minska klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn. Den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna har genom dessa regler ökat för att stimulera till en omställning till minskade växthusgasutsläpp. Utskottet är inte berett att tillmötesgå motionsförslag nu om att förändra reglerna för indexering av drivmedelsskatterna utöver regeringens förslag. Utskottet finner inte heller skäl att ställa sig bakom förslag om sänkningar av drivmedelsskatterna som går längre än de som regeringen föreslagit.

Motionerna avstyrks.

Reservationer

1. **Motionsförslag om tillkännagivanden, 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

2020/21:3760 av Niklas Wykman m.fl. (M) och

avslår motion

2020/21:3756 av Eric Westroth m.fl. (SD).

Ställningstagande

Moderaterna ser positivt på att regeringen medverkar till en, om än ytterst begränsad, justering av skatten på bensin och diesel. Moderaterna anser dock att den sänkning som regeringen föreslår är långt ifrån tillräcklig. Skatten på bensin och diesel är redan i dag för hög. Överindexeringen av skatten bör avskaffas helt och sammantaget bör bensin- och dieselskatten sänkas med 1 krona per liter. Överindexeringen tillsammans med de årliga kraven på ökad inblandning av biodrivmedel leder till kraftigt stegrande drivmedelspriser. Den ökande inblandningen riskerar även att medföra en ökad bränsleförbrukning, eftersom biodrivmedlet har väsentligt lägre energinnehåll. För den som är beroende av bilen blir effekten inte enbart ett högre pumppris, utan också en ökad kostnad för fler liter drivmedel.

Sverige har mycket höga drivmedelsskatter, och vi är ett land med långa avstånd där många behöver bilen för att få vardagen att fungera. Svenska företag som verkar på en internationell marknad blir också lidande av de höga drivmedelskostnaderna. Företagens konkurrenskraft minskar, och viktiga jobb tillfällen går förlorade när skatterna pressas upp alltför högt. Även företag som verkar på den inhemska marknaden påverkas negativt av regeringens mobilitetsfientliga politik, bl.a. genom högre fordonsskatter. Därför är det olyckligt att skatten på bensin och diesel har höjts så pass mycket de senaste åren. Utsläppen från kol och fossila bränslen behöver minska. Men åtgärder för att bekämpa utsläppen kan inte till största delen bygga på åtgärder som innebär att stad ställs mot land. Klimatpolitiken ska vara effektiv och samtidigt ta hänsyn till att livsvillkoren ser olika ut runt om i landet. Annars kommer den inte att få brett stöd. En oproportionerligt stor börda av de klimatpolitiska styrmedlen, såsom drivmedelsskatten, har under de senaste åren lagts på

enskilda människor som är beroende av bilen. För att det ska gå att leva och verka i hela landet, och för goda förutsättningar för jobb och tillväxt i hela Sverige, borde skatten på bensin och diesel sänkas med 1 krona per liter.

2. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (SD)

av Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (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
2020/21:3756 av Eric Westroth m.fl. (SD) och
avslår motion
2020/21:3760 av Niklas Wykman m.fl. (M).

Ställningstagande

Regeringen har i propositionen föreslagit att pausa den BNP-indexering som varit gällande sedan 1994. Det är ett lovande tecken att regeringen nu visar prov på viss insikt. Regeringen visar att man nu förstått att överindexeringen av bränslebeskattningen nu börjat komma till sådana nivåer att det blir tydligt kännbart för människor som bor och verkar på platser som medför ett betydande transportavstånd. Vi kan inte se att överindexeringen av bränslebeskattningen påtagligt har bidragit till de miljöpolitiska målsättningarna om minskade koldioxidutsläpp eftersom de som faktiskt behöver köra sin bil i vardagen kommer att göra detta ändå. Dessutom är Sveriges trafikutsläpp i ett globalt jämförelse närmast försumbara. Det innebär att överindexeringen i praktiken inte leder till att uppfylla de förväntade målsättningarna utan i stället enbart blir en överbeskattning av vanligt folk i gles- och landsbygd som arbetar och driver småföretag – hushåll och småföretagare som också är helt beroende av sina fordon för att få sin vardag att gå ihop. Utöver detta är det särskilt viktigt att bränsleskatterna för jord- och skogsbrukare sänks till EU:s miniminivåer. Vi jämför svenska villkor med danska och ser att jord- och skogsbrukare i Sverige behöver få konkurrenskraftiga villkor, så att svenska jordbrukare inte blir utkonkurrerade av jordbrukare i grannländerna. Det finns också ett stort behov av att förändra reduktionsplikten, vilket vi också budgeterar för, eftersom miljöeffekten av denna är en chimär.

De svenska bränsleskatterna är redan relativt höga, vilket beror på både höga nominella skattebelopp och ovanpå detta överindexeringen. Vi behöver se till att bränsleskatterna har en rimlig nivå, och ett första bra steg är att stoppa

överindexeringen av bränsleskatter permanent för att påbörja en successiv ändring av skattepolitiken på detta område. Boende i gles- och landsbygd, jord- och skogsbrukare, småföretagare och transporter för vårt näringsliv i allmänhet är uppenbara förlorare på regeringens politik.

Sverigedemokraternas ekonomiska politik för fram behovet av att avskaffa BNP-indexeringen av bränslen. Vår inställning skiljer sig dock från regeringens på det sättet att vi inte endast vill pausa den. I stället vill vi se att indexeringen avskaffas permanent.

Särskilt yttrande

Särskilt yttrande (KD)

Hampus Hagman (KD) anför:

Kristdemokraterna ställer sig bakom att BNP-indexeringen av drivmedels-skatten fryses tillfälligt. Vi anser dock att den nuvarande beskattningsmodellen bör ersättas med en modell som tar hänsyn till vilken miljöbelastning ett fordon har på hela trafiksystemet. Modellen måste ta hänsyn till stad och land, trängsel, tid på dygnet samt fordonens miljöpåverkan. Med dagens teknik kan vi skapa en modell som är avsevärt mer rättvis än dagens modell. Om varje fordon har en uppkoppling till ett digitalt trafikövervakningssystem kan man betala skatt månadsvis utifrån vilken zon fordonet har befunnit sig i. Fördelen med denna modell är att vi kan komma bort från dagens överbeskattning av landsbygden samtidigt som vi kan få till en mer styrande beskattning i våra storstäder där trängsel och miljöbelastning är som störst. Vi kan också arbeta med olika beskattning vid olika tider på dygnet vilket gör att vi även här kan skapa en större styrning via beskattningen. Vägtrafiken kommer således att bli mer likvärdig med t.ex. flyget och järnvägen där de ”bästa” avgångstiderna har ett högre värde än de avgångar då resetrycket är lägre. Modellen innebär också en mer likvärdig beskattning av svenska och utländska lastbilar. Den nya beskattningsmodellen kan först prövas för de tunga godstransporterna och därefter utökas till att även omfatta personbilar. Mot bakgrund av att vårt budgetalternativ föll i riksdagens votering om rambeslutet om budgeten 2021 avstår jag från att delta i de aktuella besluten.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2020/21:29 Pausad BNP-indexering för drivmedel:

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

Följdmotionerna

2020/21:3756 av Eric Westroth m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att permanent avskaffa BNP-indexeringen på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3760 av Niklas Wykman m.fl. (M):

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

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

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

*Nuvarande lydelse***2 kap.****1 §¹**

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1 – motorbensin	4 kr 10 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 69 öre per liter
	– alkylatbensin	2 kr 07 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 66 öre per liter
	b) miljöklass 2	4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 02 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 61 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	903 kr per m ³	3 420 kr per m ³	4 323 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro-			

¹ Senaste lydelse 2019:1244.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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	4 kr 13 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 74 öre per liter
		– alkylatbensin	2 kr 08 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	4 kr 69 öre per liter
		b) miljöklass 2	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 05 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	7 kr 66 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	909 kr per m ³	3 444 kr per m ³	4 353 kr per m ³
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst			

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §²

För kalenderåret 2021 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

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

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

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

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

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2019.

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

För kalenderåret 2022 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2020.

² Senaste lydelse 2019:1244.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.