

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU37

Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte ska tillämpas för kalenderåret 2022. Skattesatserna för 2022 ska därmed endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2020 och juni 2021.

Förslaget innebär en tillfällig ändring i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 november 2021 och som ska gälla t.o.m. den 31 oktober 2022.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

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

Behandlade förslag

Proposition 2020/21:196 Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022.

Fem yrkanden i följd motioner.

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 av skatten på bensin och diesel för 2022	6
Motionsförslag om tillkännagivanden	7
Reservationer	9
1. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (M)	9
2. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (SD).....	10
3. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (KD).....	11
Särskilt yttrande	13
Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (SD)	13
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	14
Propositionen	14
Följdmotionerna	14
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022

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.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:196 punkterna 1 och 2.

2. Motionsförslag om tillkännagivanden

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:4082 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

2020/21:4083 av Niklas Wykman m.fl. (M) och

2020/21:4084 av Hampus Hagman m.fl. (KD).

Reservation 1 (M)

Reservation 2 (SD)

Reservation 3 (KD)

Stockholm den 9 september 2021

På skatteutskottets vägnar

Jörgen Hellman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jörgen Hellman (S), Niklas Wykman (M), Hillevi Larsson (S), Eric Westroth (SD), Sultan Kayhan (S), Tony Haddou (V), Borianana Åberg (M), David Lång (SD), Patrik Lundqvist (S), Gulan Avci (L), Anne Oskarsson (SD), Rebecka Le Moine (MP), Kjell Jansson (M), Anders Österberg (S), Fredrik Schulte (M), Helena Vilhelmsson (C) och Camilla Brodin (KD).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2020/21:196 Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022. 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.

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

Bakgrund

I budgetpropositionen för 2021 aviserades förändringar i indexeringen av skatten på drivmedel. Med anledning av detta pausades BNP-indexeringen av skatten på drivmedel för kalenderår 2021 (prop. 2020/21:29 Pausad BNP-indexering för drivmedel).

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 utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) vid den årliga omräkningen. Detta sker genom ett schabloniserat årligt tillägg om två procentenheter till KPI-omräkningen. Den tillkommande omräkningen sker av såväl energiskatten som koldioxidskatten men 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 utsläpp av växthusgaser och även bidra till en effektivare energianvändning (prop. 2015/16:1). Det har dock förekommit att BNP-indexering inte har genomförts. Detta har skett när riksdagen har 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 inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel (lagen [2017:1201] om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen). Med reduktionsplikten följer en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel. Vilka konsekvenser detta kan få på priset på drivmedel är svårt att bedöma. Marknadspotentialen på biodrivmedel behöver inte följa priserna på fossila bränslen, och biodrivmedel har än så länge varit dyrare än ren bensin och diesel. Vid sådana 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 ska tillämpas för kalenderåret 2022. Skattesatserna för 2022 ska därmed endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2020 och juni 2021. Förslaget innebär en tillfällig ändring i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 november 2021 och som ska gälla t.o.m. den 31 oktober 2022.

Utskottets överväganden

Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag om att BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensin och diesel inte ska tillämpas för kalenderåret 2022.

Propositionen

BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensin och diesel ska inte tillämpas för kalenderåret 2022. Skattesatserna för 2022 ska endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2020 och juni 2021. Den tillfälliga ändringen i lagen om skatt på energi ska träda i kraft den 1 november 2021 och gälla t.o.m. den 31 oktober 2022.

I budgetpropositionen för 2021 aviserade regeringen att reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten kommer att höjas till 2030 (prop. 2020/21:1, utg.omr. 20, avsnitt 5.4). Regeringen har därefter föreslagit att nya reduktionsnivåer ska träda i kraft den 1 augusti 2021 (prop. 2020/21:180). 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 BNP-indexeringen av skatten på bensin och diesel pausas fram till kontrollstationen för reduktionsplikten 2022.

Ett första steg i arbetet med att pausa BNP-indexeringen beslutades av riksdagen i december 2020. Regleringen trädde i kraft den 1 januari 2021 (prop. 2020/21:29, bet. 2020/21:SkU13, rskr. 2020/21:95). Av författningstekniska skäl genomförs åtgärden för ett kalenderår i taget. Förslaget i propositionen innebär att BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensin och diesel ska pausas även under 2022 och att energiskatten därmed enbart ska räknas om med hänsyn till förändringar i KPI. Förslaget omfattar samtliga bränslen som omfattas av BNP-regeln, dvs. förutom bensin och diesel även flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt. Det säkerställer att ändringarna i beskattningen inte medför något moment som är att anse som statligt stöd.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag syftar till att möta ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå till följd av högre inblandning av biodrivmedel inom reduktionsplikten. När indexeringen pausas innebär det, allt annat lika, att

pumppriserna blir lägre jämfört med om skattesatserna hade BNP-indexerats. Genom inblandningen av biodrivmedel minskar utsläppen av växthusgaser och regeringens förslag syftar därför också till att minska företagens och enskildas kostnader för detta.

Utskottet anser att förslaget om en pausad BNP-indexering för att möta prisökningen till följd av högre inblandning, tillsammans med skärpningarna av reduktionsnivåerna, är i linje med en hög ambitionsnivå i klimatarbetet eftersom reduktionsplikten innebär minskade växthusgasutsläpp från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel.

Utskottet tillstyrker propositionen.

Motionsförslag om tillkännagivanden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tillkännagivanden till regeringen om att sänka skatten på bensin och diesel med 1 krona per liter, att avskaffa BNP-indexeringen samt konsumentprisindexeringen på bensin och diesel, att sänka skattenivåerna på bensin och diesel samt att utreda en ny modell för fordonsbeskattning.

Jämför reservation 1 (M), 2 (SD) och 3 (KD) samt det särskilda yttrandet (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:4083 av Niklas Wykman m.fl. (M) föreslår motionärerna att riksdagen tillkännager för regeringen att skatten på bensin och diesel borde sänkas med 1 krona per liter för att det ska gå att leva och verka i hela landet och för goda förutsättningar för jobb och tillväxt i hela Sverige. De anser 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.

I kommittémotion 2020/21:4082 av Eric Westroth m.fl. (SD) föreslås tillkännagivanden till regeringen om att den bör lämna förslag på att permanent avskaffa BNP-indexeringen av bensin och diesel (yrkande 1) och KPI-indexeringen (yrkande 2) samt om att sänka skattenivåerna på bensin och diesel (yrkande 3). Motionärerna anför bl.a. att de inte kan se att överindexeringen av bränslebeskattningen påtagligt har bidragit till de miljöpolitiska målsättningarna om minskade koldioxidutsläpp eftersom de som behöver köra sin bil i vardagen gör detta ändå. För att ge bättre förutsättningar för hushåll och företag, för fler jobb och en ekonomisk utveckling i hela Sverige, menar motionärerna att skatten på bensin och diesel behöver sänkas från nuvarande nivåer.

I kommittémotion 2020/21:4084 av Hampus Hagman m.fl. (KD) föreslås att regeringen utreder en ny modell för fordonsbeskattning. Motionärerna anför 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.

Utskottets ställningstagande

Utformningen av reglerna för indexering av skattesatserna för bensin- och dieselbränslen härstammar från ambitionen att minska klimat- och miljöpåverkan från transportsektorn. Den styrande effekten av energi- och koldioxidskatterna har genom dessa regler ökats för att stimulera till en omställning till minskade växthusgasutsläpp. Utskottet har så sent som i betänkande 2020/21:SkU13 tagit ställning mot motionsförslag om att förändra reglerna för indexering av drivmedelsskatterna utöver regeringens förslag om att pausa BNP-indexeringen. Utskottet har inte ändrat sin uppfattning i denna fråga. Utskottet finner inte heller skäl att ställa sig bakom förslag om sänkningar av drivmedelsskatterna som går längre än de som regeringen föreslagit. Det finns inte heller skäl enligt utskottets bedömning att nu ställa sig bakom förslag på en utredning av den nuvarande fordonsbeskattningen.

Motionerna avstyrks.

Reservationer

1. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (M)

av Niklas Wykman (M), Boriana Åberg (M), Kjell Jansson (M) och Fredrik Schulte (M).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:4083 av Niklas Wykman m.fl. (M) och
avslår motionerna
2020/21:4082 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 1–3 och
2020/21:4084 av Hampus Hagman m.fl. (KD).

Ställningstagande

Förslaget i regeringens proposition innebär att BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensin och diesel ska pausas även under 2022 och att energiskatten därmed enbart ska räknas om med hänsyn till förändringar i KPI. Vi ser positivt på att regeringen fortsatt medverkar till en, om än ytterst begränsad, justering av skatten på bensin och diesel. Vi 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. Sverige har redan i dag mycket höga drivmedelsskatter och höga fordonskatter. Sverige är samtidigt ett land med långa avstånd där många behöver bilen för att få vardagen att fungera och för att företag och service ska finnas även där människor bor glesare. Regeringens fordonspolitik är skadlig och genomsyras av en oförståelse inför hur Sverige ser ut och fungerar. De senaste skattehöjningarna i form av höjda skatter genom bonus malus och höjd skatt på förmånsbilar är exempel på hur regeringen bara under det senaste året kraftigt försämrat villkoren för de som är beroende av bilen. Svenska företag som verkar på en internationell marknad blir också lidande av de höga drivmedelskostnaderna. Företagens konkurrenskraft minskar och viktiga jobbtilfällen går förlorade när skatterna pressas upp alltför högt. Utsläppen från kol och fossila bränslen behöver minska. Åtgärderna för att bekämpa utsläppen kan dock inte till största del 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

2020/21:4082 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 1–3,

bifaller delvis motion

2020/21:4083 av Niklas Wykman m.fl. (M) och

avslår motion

2020/21:4084 av Hampus Hagman m.fl. (KD).

Ställningstagande

Regeringen har åter föreslagit att pausa den BNP-indexering som varit gällande sedan 2016. Det är ett lovande tecken att regeringen 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. Sverigedemokraterna för fram behovet av att avskaffa BNP-indexeringen av bränslen. Vår inställning skiljer sig dock från regeringens på så vis att vi inte endast vill pausa den. I stället vill vi se att indexeringen avskaffas permanent. Skatten på bränslen har höjts påtagligt under en tid och utvecklingen behöver brytas. Vi kan inte se att överindexeringen av bränslebeskattningen påtagligt har bidragit till de miljöpolitiska målsättningarna om minskade koldioxidutsläpp eftersom de som behöver köra sin bil i vardagen gör detta ändå. Dessutom är Sveriges trafikutsläpp i ett globalt hänseende närmast försumbara. Det innebär att överindexeringen i praktiken inte leder till att uppfylla de förväntade målsättningarna utan enbart blir en överbeskattning av vanligt folk i gles- och landsbygd som arbetar och driver småföretag samt hushåll som också är helt beroende av sina fordon för att få sin vardag att gå ihop. Utöver BNP-indexeringen vill vi även avskaffa KPI-indexeringen på bränsle. Att ha en automatisk uppräknings av skatter utan att det föregås av ett riksdagsbeslut är inte rätt beslutsordning. Dessutom 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. Mot bakgrund av att regeringen dessutom väljer att utöka reduktionsplikten som väntas leda till stigande bränslepriser vid pump, blir det än mer aktuellt att i stället sänka bränsleskatten. Redan i dag är de svenska bränsleskatterna höga, vilket har kommit till av både höga nominella skattebelopp och ovanpå detta överindexeringen. Vi behöver se till att bränsleskatterna har en rimlig nivå, och ett led i detta är att stoppa indexuppräknningen av bränsleskatter permanent för att påbörja en successiv omvändning 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. Sverige har i en internationell jämförelse höga skatter på drivmedel, samtidigt som Sverige är ett land med stora avstånd. För många är bilen en nödvändighet för att få vardagen att fungera. De höga drivmedelsskatterna har en negativ inverkan på svensk konkurrenskraft såväl internationellt som inhemskt. För att ge bättre förutsättningar för hushåll och företag, för fler jobb och en ekonomisk utveckling i hela Sverige, menar vi att skatten på bensin och diesel därför behöver sänkas från nuvarande nivåer.

3. Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (KD)

av Camilla Brodin (KD).

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
2020/21:4084 av Hampus Hagman m.fl. (KD) och
avslår motionerna
2020/21:4082 av Eric Westroth m.fl. (SD) yrkandena 1–3 och
2020/21:4083 av Niklas Wykman m.fl. (M).

Ställningstagande

Regeringen föreslår i propositionen att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bränsle inte ska tillämpas kommande år, 2022. Jag och mitt parti ställer oss bakom att BNP-indexeringen fortsatt pausas. Jag välkomnar att regeringen under hela innevarande mandatperiod har fortsatt bedriva den politik som påbörjades när Kristdemokraternas och Moderaternas budgetreservation fick riksdagens stöd i december 2018. Samtidigt anser jag att frågan behöver en långsiktig lösning. 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 bättre 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. När tekniken används måste man samtidigt värna förarens integritet. Den nya beskattningsmodellen ska inte leda till högre transportskatter. Jag anser att en utredning av denna nya beskattningsmodell måste påbörjas snarast och riksdagen bör därför rikta ett tillkännagivande till regeringen i enlighet med detta.

Särskilt yttrande

Motionsförslag om tillkännagivanden, punkt 2 (SD)

Eric Westroth (SD), David Lång (SD) och Anne Oskarsson (SD) anför:

Eftersom motionsförslagen från Sverigedemokraterna och Moderaterna i stora delar har samma intention om ytterligare sänkningar av skatten på bensin och diesel kommer vi sverigedemokrater, i det fall vår egen reservation 2 i betänkandet skulle falla i kammaren, att ställa oss bakom Moderaternas reservation 1 och rösta på denna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2020/21:196 Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022:

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.

Följdmotionerna

2020/21:4082 av Eric Westroth m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att permanent avskaffa BNP-indexeringen av bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att permanent avskaffa KPI-indexeringen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka skattenivåerna på bensin och diesel och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:4083 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.

2020/21:4084 av Hampus Hagman m.fl. (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en ny modell för fordonsbeskattning och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.1 b §¹

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

För bränslen som avses i

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

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

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.*

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2020:1155.

Denna lag träder i kraft den 1 november 2021.

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

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

Lydelse enligt SFS 2021:000

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §

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

För bränslen som avses i

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

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska *energiskatt och* koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna *skattebeloppen* multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket.

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 november 2022.