

Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024

April 2023

Innehållsförteckning

1	Lagtext.....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	4
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	7
2	Pausad indexering av skatt på bränslen.....	8
2.1	Bakgrund och gällande rätt.....	8
2.2	Indexering av skatt på bränslen pausas	8
2.3	Konsekvensanalys	10
3	Nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel.....	15
3.1	Bakgrund och gällande rätt.....	15
3.2	Fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel och kvartalsvis återbetalning.....	16
3.3	Konsekvensanalys	18
4	Författningskommentar.....	23
4.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	23
4.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	24

Inledning

I den sakpolitiska överenskommelsen mellan Sverigedemokraterna, Moderaterna, Kristdemokraterna och Liberalerna (Tidöavtalet) redovisas ett antal reformambitioner på skatteområdet som ska förverkligas under mandatperioden. Tidpunkten för när de olika reformerna ska genomföras är beroende av kommande bedömningar av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet. När regeringen tillträdde inleddes arbetet med de olika reformerna. Därutöver har ett antal andra skattefrågor aktualiserats på olika politiska områden.

Inför budgetpropositionen för 2024 är det angeläget att skatteförslagen kan förberedas genom remittering och i vissa fall granskning av Lagrådet. För att möjliggöra en samlad behandling av skatteförslag med budgeteffekter remitteras därför denna promemoria från Finansdepartementet. Om de skatteåtgärder som nu remitteras kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2024, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, blir beroende av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen.

I denna promemoria finns förslag om att den årliga indexeringen av skatt på bränslen inte ska tillämpas för kalenderåren 2024 och 2025.

Vidare föreslås att en utökad skattenedsättning på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025. För sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025 medges nedsättning av koldioxidskatt med 2 242 kronor per kubikmeter och nedsättning av energiskatt med 1 582 kronor per kubikmeter. Ansökan om återbetalning av skatt ska göras per kalenderkvartal.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

1 Lagtext

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

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 b §, 6 a kap. 2 a § och 9 kap. 7 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §¹

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

För kalenderåret 2026 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

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

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

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

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

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

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2024.

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

2 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 koldioxid-skatt med 2 262 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

För drift av skepp och båtar utan medgivande enligt 2 kap. 9 § samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar medges befrielse från koldioxid-skatt med 2 242 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller
2. vattenbruksverksamhet.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 582 kronor per kubikmeter.

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

Befrielse från skatt enligt denna paragraf får dock högst uppgå till de skattebelopp som gäller vid skattskyldighetens inträde för det förbrukade bränslet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

7 §²

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas elektroniskt. *I fråga om återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § ska dock återbetalningen omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning, får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal. Ett sådant beslut får återkallas om sökanden begär det eller förutsättningar för medgivande inte finns.*

Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas elektroniskt.

Ansökan om återbetalning eller kompensation ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre

Ansökan om återbetalning eller kompensation ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre

² Senaste lydelse 2021:410.

år efter utgången av *kalenderåret* år efter utgången av kalender-
respektive kalenderkvartalet. kvartalet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2022/23:69

Föreslagen lydelse

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2024.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

2 Pausad indexering av skatt på bränslen

2.1 Bakgrund och gällande rätt

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet, är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och elektrisk kraft.

På nationell nivå regleras beskattningen av bränslen i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, vars regler är anpassade till energiskattedirektivet. Skattesatserna för bränslen följer av 2 kap. 1 och 1 b §§ LSE. Sedan 1994 ska en årlig omräkning ske av såväl koldioxidsom energiskattesatserna på bl.a. bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Syftet med denna s.k. indexering är att realvärdesäkra skattesatserna. Dessa räknas om med hänsyn till förändringen i KPI mellan juni året före det år då skattebeloppen senast ändrades i lagen (det s.k. basåret) och juni året närmast före det år beräkningen avser. 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 görs av såväl energiskatten som koldioxidskatten men uttrycks som en höjning av energiskatten. Det har dock i praktiken inte skett årligen. För att möta ökade bränslepriser har riksdagen de senaste åren vid flera tillfällen beslutat om att pausa BNP-indexeringen (prop. 2019/20:24, bet. 2019/20:SkU15, prop. 2020/21:29, bet. 2020/21:SkU13, rskr. 2020/21:95 och prop. 2020/21:196, bet. 2020/21:SkU37, rskr. 2021/22:7). Riksdagen har också, av samma skäl och för att motverka de ökade bränslepriser som indexomräkningen leder till, beslutat om en tillfälligt sänkt energiskatt för perioden 2023–2025 på bensin och diesel om 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt från och med den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler (prop. 2022/23:17, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

2.2 Indexering av skatt på bränslen pausas

Promemorians förslag: Energi- och koldioxidskattesatserna på bränslen ska inte indexeras inför kalenderåren 2024 och 2025.

För 2026 och efterföljande kalenderår ska skattebeloppet åter bestämmas genom omräkning men med utgångspunkt i skattesatsen för 2025 och det allmänna prisläget i juni 2024.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2024. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Skälen för promemorians förslag: Rysslands invasion av Ukraina och agerande på energimarknaden har kraftigt ändrat förutsättningarna för den europeiska energimarknaden och medfört konsekvenser för såväl hushåll

som företag. Till följd av bland annat Rysslands invasion av Ukraina har även inflationen stigit kraftigt under de senaste åren. Mellan juni 2021 och juni 2022 steg konsumentprisindex (KPI) med 8,68 procent. Under början av 2023 har inflationen fortsatt varit hög.

Skatten på bränslen ska enligt 2 kap. 1 b § lagen (1994:1776) om skatt på energi årligen räknas om på basis av förändring i KPI. För bensen och diesel sker en omräkning av skatten även genom ett schabloniserat årligt tillägg om två procentenheter till KPI-omräkningen.

En indexering av bränsleskattesatserna enligt gällande regler skulle i kombination med den höga inflationen i Sverige innebära att skatten på bränslen höjs markant. Riksdagen har redan för att motverka de senaste årens stigande priser på bränslen, som bl.a. orsakats av högre oljepris och en försvagad kronkurs, beslutat om tillfälligt sänkt energiskatt på bensen och diesel (prop. 2022/23:17, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51).

I syfte att mildra effekterna av de höga bränslepriserna föreslås, mot bakgrund av det anförda, att den årliga indexeringen av skatten på bränslen inte ska påverka skattesatserna för kalenderåren 2024 och 2025. Lagtekniskt uppnås detta genom en ändring av indexeringsbestämmelsen i 2 kap 1 b § LSE så att den inte anger att andra skattesatser ska gälla under 2024 och 2025 än de som följer direkt av 2 kap. 1 § LSE. Då indexeringen ska återupptas efter två år bör en följdändring även göras avseende basåret. Därför föreslås att årtalen i indexeringsbestämmelsen i 2 kap. 1 b § förskjuts två år.

I normalfallet fastställer regeringen i en förordning det kommande kalenderårets energiskattesatser i enlighet med reglerna i LSE. Regeringen kommer således före november månads utgång att utfärda en förordning med indexerade skattesatser i enlighet med nu gällande indexeringsbestämmelser. De i förordning fastställda skattesatserna kommer dock inte att tillämpas. I och med ikraftträdande av förslaget reglerar 2 kap. 1 b § LSE inte längre 2024 års skattesatser. Från och med den 1 januari 2024 framgår i stället 2024 och 2025 års skattebelopp direkt av 2 kap. 1 § LSE. Om riksdagen beslutar om förslaget om pausad indexering av skatt på bränslen i enlighet med denna promemoria, kommer förordningen att upphävas innan den träder i kraft i samband med att regeringen beslutar om utfärdandet av de lagar som föranleds av förslaget.

Förslaget föreslås träda i kraft den 1 januari 2024. Äldre bestämmelser ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. För tillämpningen av skattesatserna är tidpunkten för skattskyldighetens inträde av avgörande betydelse. Omständigheterna som föranleder att skattskyldighetens inträder är sådana förhållanden som avses i övergångsbestämmelsen.

Lagförslag

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

2.3 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att bedöma andra effekter än de offentligfinansiella effekterna kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen.

Syfte och alternativa lösningar

Förslaget syftar till att motverka de höga bränslepriser, inte minst på bensin och diesel, som för närvarande råder genom att förhindra den ytterligare höjningen av bränslepriser som annars hade uppkommit om omräkningarna enligt gällande indexeringsregler hade genomförts. Genom att pausa indexeringen av skatten åstadkoms en lättnad för hushåll och företag under det rådande ekonomiska läget.

Ett alternativ vore att inte göra några förändringar, vilket skulle innebära att bränslepriserna blir högre än med förslagen i denna promemoria.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med energiskattedirektivet.

Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten uppgår till de skatteintäkter som uteblir när omräkningen av skattesatserna enligt indexeringsreglerna inte genomförs. Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna redovisas i tabell 2.1. Beräkningen görs i huvudsak utifrån prognostiserade volymer för 2024 från Energimyndighetens kortsiktsprognos som släpptes i mars 2023. Beräkningarna utgår vidare från en inflation mellan juni 2022 och juni 2023 på 9,70 procent, mellan juni 2023 och juni 2024 på 3,36 procent och mellan juni 2024 och juni 2025 på 1,67 procent. Genom dom den 21 december 2022 i mål T-626/20 förklarade Europeiska unionens tribunal att Europeiska kommissionens beslut att tillåta Sverige ha skattebefrielse för biogas och biogasol som förbrukats för uppvärmning eller som motorbränslen är ogiltiga. På grund av denna dom meddelade Skatteverket den 7 mars 2023 att Skatteverket inte längre kan bevilja befrielse från skatt för biogas och biogasol enligt 6 kap. 2 c § och 7 kap. 4 § LSE. Det innebär att dessa bränslen numera beskattas som sina fossila motsvarigheter. Därför ingår även biogas och biogasol som skattebaser när de offentligfinansiella effekterna beräknas.

Tabell 2.1 Förslag om pausad indexering av skatt på bränslen

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2024	Nettoeffekt 2024	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-4,76	-4,71	-7,08	-7,37	-7,37

Källa: Egna beräkningar

Effekter för företagen

Företag berörs av förslaget genom att bränslen som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg, eller för andra ändamål såsom uppvärmning, får en lägre skatt än om förslaget inte genomförs. Hur mycket lägre den totala skatten beräknas bli för vissa vanliga bränslen och drivmedel jämfört med om förslaget inte genomförs redovisas i tabell 2.2, där även en kolumn för effekten inklusive moms visas. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om priset på drivmedel i motsvarande mån förändras och om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt.

Tabell 2.2 Beräknad effekt på skatten jämfört med om förslaget inte genomförs för vissa bränslen och användningsområden

Kronor per enhet som anges i parentes.

	2024	2024 ink moms	2025	2025 ink moms
Diesel (l)	-0,48	-0,60	-0,72	-0,90
Bensin (l)	-0,74	-0,93	-1,12	-1,40
Naturgas* för transport (1 000 m3)	-275	-344	-380	-475
Naturgas* för uppvärmning (1000 m3)	-383	-479	-528	-660
Gasol* för transport (1 000 kg)	-387	-484	-534	-668
Gasol* för uppvärmning (1 000 kg)	-512	-640	-707	-884
Flygbensin (l)	-0,74	-0,93	-1,12	-1,40
Kol och koks (1 000 kg)	-394	-493	-544	-680
Eldningsolja (m3)	-395	-494	-545	-681

Källa: Egna beräkningar

*Siffrorna för naturgas och gasol gäller även för biogas och biogasol.

Exakt hur skatteförändringar påverkar priset är en empirisk fråga. Konsekvensanalysen utgår från att om förslaget inte genomförs så får skatteförändringarna på grund av indexeringen fullt genomslag mot konsument.

Förslaget påverkar företagen främst genom att priset på drivmedel, såsom bensin och diesel, blir lägre än vad fallet hade varit om förslaget inte genomförs. Med avseende på flytande drivmedel så antas företag använda 73 procent av den totala volymen diesel och 18 procent av den totala volymen bensin. Av den offentligfinansiella bruttoeffekten som kommer från bensin och diesel, vilken utgör den större andelen av den

totala offentligfinansiella effekten, är det dessa andelar som kommer företagen till godo. Övervältring väntas ske på företagens vinster och när nettoeffekten beräknas tas hänsyn till de ökade inbetalningarna av bolagsskatt.

Merparten av drivmedelsvolymerna förbrukas inom transportsektorn men även användare av arbetsmaskiner där drivmedlet beskattas kommer att påverkas. Huvudsakligen påverkas åkerinäringen och i andra led de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Förslaget bedöms i stort sett inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt. Förslaget bedöms inte heller påverka några andra kostnader för företagen.

Hur kostnader förändras för ett företag beror på i vilken utsträckning företaget är beroende av de bränslen som påverkas av förslaget. För bensin och diesel beror det på i vilken utsträckning ett företag är beroende av vägtransporter, vilken typ av fordon och bränsle som används samt längden på vägtransporter. Lägre drivmedelsskatter påverkar i högre utsträckning kostnaderna för företag som använder mer låginblandad bensin och diesel än företag som använder höginblandade drivmedel eller elfordon. Tabell 2.3 redovisar ett antal typexempel för olika typer av fordon.

Tabell 2.3 Besparingar av förslaget för olika typfordon som använder bensin eller diesel

Besparing i tusentals kronor, taxi antas använda bensin som drivmedel och övriga fordonstyper diesel.

	Mil/år	Förbrukning/ mil	Besparing 2024	Besparing 2025
Fjärrbilsekipage*	12 500	3,5	18,9	28,4
Lätt Lastbil	1 400	0,8	0,5	0,8
Buss	5 000	4	9,6	14,4
Taxi	5 000	0,8	3,0	4,5

Källa: Egna beräkningar

*Beräkningen utgår ifrån ett antagande om att 90 procent av dieseln som ett fjärrbilsekipage använder tankas i Sverige.

Förslaget påverkar även skatten på biogas som används för transporter. En lastbil som körs på komprimerad biogas med en körsträcka på 4 000 mil per år och en förbrukning på 3,5 kg/mil beräknas få cirka 5 100 kronor lägre kostnader 2024 och cirka 7 100 kronor lägre kostnader 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs.

Energi- och koldioxidskatter tas ut enligt samma regelverk oavsett företagets storlek. Även nedsättning av koldioxidskatt inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet gäller för alla företag oavsett storlek, givet att kriterierna för återbetalning är uppfyllda. Förslaget bedöms därför inte behöva utformas med speciell hänsyn till små företag.

Effekter för enskilda, fördelningseffekter och för den ekonomiska jämställdheten

Konsekvensanalysen utgår även här från att indexeringen i frånvaro av förslaget hade fått fullt genomslag på priset. Det betyder att ifall omräkningen enligt gällande indexeringsregler skulle genomföras så beräknas priset på bensin öka med cirka 93 öre 2024 och 140 öre 2025 inklusive moms. För diesel är motsvarande siffror 60 öre och 90 öre.

En ägare till en dieselbil som körs i genomsnitt 1 100 mil om året och har en förbrukning på 0,7 liter per mil beräknas få cirka 460 kronor lägre kostnader 2024 och cirka 690 kronor lägre kostnader 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs. För en bensinbilsägare som kör en lika lång sträcka årligen, med en genomsnittsförbrukning på 0,8 liter per mil så beräknas besparingen uppgå till cirka 810 kronor 2024 och 1 230 kronor 2025. En biogasbil med en förbrukning på ungefär 0,4 kg per mil och en årlig körsträcka på 1 100 mil beräknas få cirka 200 kronor lägre kostnader 2024 och cirka 280 kronor lägre kostnader 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs.

Förslaget påverkar även skatten på flygbensin. Kostnadsminskningen jämfört med om förslaget inte genomförs beräknas uppgå till cirka 28 kronor per flygtimme 2024 och 42 kronor per flygtimme 2025, med en beräknad åtgång på 30 liter flygbensin per flygtimme.

Användningen av eldningsolja som uppvärmningsbränsle har minskat över tid. Olja bidrog med ungefär 0,4 terawattimmar av energianvändningen för uppvärmning och varmvatten av småhus 2021, vilket motsvarar drygt 1 procent av den totala energianvändningen för uppvärmning och varmvatten i småhus. Det fanns 2021 cirka 23 000 småhus som helt eller delvis använder eldningsolja för sin uppvärmning. För ett småhus som använder 2,5 kubikmeter olja per år beräknas förslaget medföra en kostnadsminskning med cirka 1 100 kronor 2024 och cirka 1 600 kronor 2025 jämfört med om förslaget inte genomförs.

För bensin och diesel skiljer sig effekten för enskilda av förslaget i övrigt också beroende på typ av hushåll och i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Den genomsnittliga körsträckan är längst för bilar registrerade i Stockholm, Uppsala och Jönköpings län, vilket betyder att ägare till dessa bilar förväntas gynnas mest av förslaget. Däremot antas hushåll på glesbygden i högre utsträckning vara beroende av bilen än i större städer, där alternativ till bilen, som gång, cykel eller kollektivtrafik, är mer tillgängliga. En högre andel hushåll i glesbygden väntas därför gynnas av förslaget jämfört med andelen i storstadsregioner.

Som andel av hushållens ekonomiska standard är effekten av sänkta skatter på bensin, diesel och eldningsolja störst bland hushåll med låga inkomster och avtar sedan högre upp i inkomstfördelningen. Eftersom indexeringen skulle öka priset på bensin mer än priset på diesel, gynnas bensinbilsägare i större utsträckning än dieselbilsägare, givet samma körsträcka och förbrukning. Sänkt skatt på eldningsolja påverkar så pass få hushåll att den inte bedöms påverka hushållens genomsnittliga ekonomiska standard. Utöver dessa bedöms förslaget inte ha några nämnvärda fördelningseffekter.

Effekter för den ekonomiska jämställdheten väntas i huvudsak uppstå på grund av effekten av skatten på bensin och diesel. Av de personbilar som

ägs av fysiska personer står kvinnor som ägare till drygt en tredjedel av bilarna. Bilar registrerade på kvinnor har också en marginellt kortare genomsnittlig körsträcka per år jämfört med bilar registrerade på män. Förslaget bedöms sålunda gynna män marginellt mer än kvinnor.

Effekter för miljön

Att pausa indexeringen innebär att energiskatternas resursstyrande karaktär minskar jämfört med om förslaget inte genomförs. Förslaget innebär till exempel ett lägre pris på drivmedel än om förslaget inte genomförs, vilket leder till att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade bränslen inte blir lika höga. Konsumtionen av låginblandade drivmedel ökar vilket, med inblandning på 2023 års nivåer enligt Energimyndighetens kortsiktsprognos sommar 2022, leder till att utsläppen av fossil koldioxid från transportsektorn och från arbetsmaskiner ökar med ungefär 230 000 ton. Det motsvarar drygt en procent av 2021 års totala utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter och arbetsmaskiner. Med lägre inblandningsnivåer blir utsläppsökningen större. Eftersom priset minskar även på andra bränslen och drivmedel jämfört med om förslaget inte genomförs bidrar även dessa till ökade utsläpp av fossil koldioxid. Denna effekt bedöms dock vara mer marginell i förhållande till de totala utsläppen.

Även utsläppen av kväveoxider framför allt från dieselfordon och arbetsmaskiner, bedöms öka något vilket försvårar att uppnå Sveriges åtagande om utsläppsminskningar, framför allt av kväveoxider till 2030 enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG, samt de utsläppsminskningar som specificerats i regeringens nationella luftvårdsprogram.

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslaget förväntas inte medföra några tillkommande långsiktiga kostnader för Skatteverket. Förslaget förväntas dock medföra vissa kostnader av engångskaraktär, såsom kostnader för åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Det behövs troligen inte heller några informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid skattesatsförändringar. Eventuellt tillkommande kostnader för Skatteverket kan hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

Effekter för inflationen

Förslaget bedöms leda till en temporärt lägre inflation. Skatteförändringen förväntas leda till en sänkning av konsumentpriset på bränslen, vilket ger en direkt negativ effekt på uppmätt KPI. Skattesänkningen övervältras nödvändigtvis inte helt på konsumentpriset. Graden av övervältring beror

bland annat på hur prisförändringen påverkar efterfrågan på bränslen och konkurrensläget på marknaden. Det är dock oklart i vilken utsträckning en direkt negativ effekt på uppmätt KPI påverkar de långsiktiga inflationsförväntningarna och det underliggande inflationstrycket i ekonomin. Åtgärden kan även ge en indirekt dämpande effekt på inflationen genom att priser sänks på andra varor och tjänster i ekonomin, till följd av lägre kostnader hos företag som är beroende framför allt av vägtransporter. Förslaget bedöms även stimulera den allmänna efterfrågan i ekonomin, vilket kan leda till en höjd prisnivå. Påverkan på inflation och eventuella andra makroekonomiska effekter av förslaget beaktas sammantaget med övriga finanspolitiska åtgärder i regeringens prognoser.

Övriga effekter

Åtgärden bedöms ha begränsad påverkan på konkurrensen mellan företag, sysselsättning, arbetslöshet och löner.

3 Nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel

3.1 Bakgrund och gällande rätt

Koldioxidskatt och energiskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE.

Bestämmelserna i LSE är anpassade till rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet. Direktivet utgör ett EU-rättsligt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el.

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

En nedsättning av koldioxidskatt på jordbruksdiesel infördes 2005 i syfte att stärka jord- och skogsbrukets internationella konkurrenskraft (prop. 2004/05:1 Förslag till statsbudget för 2005, finansplan, skattefrågor och tilläggsbudget m.m. avsnitt 8.4.2). Skattenedsättningens storlek har varierat under åren. Nedsättningen har tillfälligt utökats genom dels förändrade återbetalningsbelopp för koldioxidskatt, dels återbetalning även av energiskatt (se prop. 2021/22:269, bet. 2021/22:FiU49, rskr. 2021/22:459 respektive prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471, prop. 2022/23:69). Nedsättningen av skatten på bränsle som förbrukas i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet är statliga stöd som ryms inom tillämpningsområdet för kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med

den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, förkortad GBER, eller inom tillämpningsområdet för kommissionens förordning (EU) 2022/2473 genom vilken vissa kategorier av stöd till företag som är verksamma inom produktion, beredning och saluföring av fiskeri- och vattenbruksprodukter förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, förkortad FIBER. GBER har genomgått en översyn. Kommissionen godkände genom ett meddelande den 9 mars 2023 den engelska versionen av ändringar i GBER. Det formella antagandet av förordningen kommer att äga rum när översättningen av texten till alla officiella språk har slutförts. Den antagna texten kommer sedan att offentliggöras i EUT. Förändringarna innebär bl.a. att nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som förbrukas i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet inte längre får vara större än att stödmottagarna betalar minst den minimiskattenivå som föreskrivs i bilaga I till energiskattedirektivet. Nivåerna på nedsättningen kommer att behöva anpassas till förändringarna i GBER. Förändringarna i GBER innebär även att den rättsliga grunden för statligt stöd inom energiskatteområdet till fiskeri- och vattenbrukssektorn ändras. Från och med den 1 juli 2023 ska den rättsliga grunden för reglerna om statligt stöd i form av skattenedsättning för bränsle och el som används inom vattenbruksverksamhet vara GBER i stället för FIBER.

Befrielse från koldioxid- och energiskatt på jordbruksdiesel medges genom avdrag för den som är skattskyldig eller genom återbetalning för den som inte är skattskyldig. Ansökan om återbetalning ska omfatta en period om ett kalenderår. Om sökanden beräknas förbruka bränsle i större omfattning får dock beskattningsmyndigheten medge att ansökan görs per kalenderkvartal (9 kap. 7 § första stycket LSE). Med större omfattning avses enligt 15 § förordningen (2022:181) om skatt på energi en förbrukning som minst uppgår till 15 kubikmeter dieselbränsolja.

3.2 Fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel och kvartalsvis återbetalning

Promemorians förslag: En utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025.

För sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025 ska återbetalning av koldioxidskatt medges med 2 242 kronor per kubikmeter och av energiskatt med 1 582 kronor per kubikmeter.

Ansökan om återbetalning av skatt ska göras per kalenderkvartal.

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

Skälen för promemorians förslag

Utökad jordbruksdieselnedsättning under 2024 och 2025

En tillfälligt utökad nedsättning av koldioxid- och energiskatt på s.k. jordbruksdiesel infördes under 2022 mot bakgrund av att priset på flera viktiga insatsvaror inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamheterna ökat kraftigt, inte minst på grund av kriget i Ukraina (prop. 2021/22:270, bet. 2021/22:FiU50, rskr. 2021/22:471). Åtgärden motiverades också av att upprätthålla och stärka svensk livsmedelsproduktion under den extraordinära situation som rådde på grund av händelserna i omvärlden. I budgetpropositionen för 2023 bedömde regeringen att dessa förhållanden kommer att kvarstå under hela 2023 (prop. 2022/23:1 s. 213 f.) varför regeringen till riksdagen föreslagit att åtgärden ska förlängas till och med den 31 december 2023 (prop. 2022/23:69). I finansplanen till budgetpropositionen för 2023 anförde regeringen även att den kommer att verka för att skatten på jordbruksdiesel ska ligga på EU:s miniminivå under 2024 och 2025 (prop. 2022/23:1 s. 20). Mot bakgrund av att de förhållanden som motiverade åtgärden i första läget alltjämt kvarstår, och för att efterkomma det som anförts i finansplanen till budgetpropositionen 2023 om skattenivåns anpassning till EU:s miniminivå, föreslås därför att en utökad nedsättning av skatten på jordbruksdiesel ska gälla även för sådan förbrukning som sker under 2024 och 2025.

Nuvarande nedsättningar av skatt på jordbruksdiesel är statliga stöd som beviljas med stöd av GBER. De föreslagna förändringarna kommer därför att behöva anmälas till kommissionen i samband med ikraftträdandet.

Nedsättningsbeloppens storlek under 2024 och 2025

För att nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som förbrukas i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska utgöra tillåtet statsstöd inom ramen för GBER får skatten på sådan diesel efter nedsättning inte understiga minimiskattenivån enligt energiskattedirektivet. Minimiskattenivån för aktuellt bränsleslag och användning är 21 euro per 1 000 liter. För medlemsstater som inte har antagit euron beräknas växelkursen för euro i nationell valuta vid beräkning av skattenivåerna på basis av den kurs som gäller den första arbetsdagen i oktober året innan. Det är inte möjligt att i dagsläget veta växelkurser som ska tillämpas för 2024 och 2025. De svenska skattenivåerna får därför bestämmas utifrån en prognos för växelkursen. Vid bestämmandet av nivåerna måste en viss säkerhetsmarginal tillämpas för att inte riskera att den svenska nivån på grund av fluktuationer i valutakursen hamnar under minimiskattenivån och därmed blir otillåtet statsstöd. Beräkningarna av skattenivåerna bör därför utgå från en prognostiserad växelkurs för 2023 om 10,80 kronor per euro. För att ta höjd för osäkerheten i växelkursens utveckling och därmed undvika att minimiskattenivån underskrids bör en säkerhetsmarginal läggas till. En skattenivå om 249 kronor per kubikmeter efter nedsättning ger en säkerhetsmarginal om ca 9,8 procent jämfört med prognos och utrymme för en växelkurs om drygt 11,85 kronor per euro ($21 \cdot 10,80 \cdot 1,0979 = 249$). Den faktiska marginalen till minimiskatte-

nivån kommer däremot kunna variera något mellan åren beroende på växelkursens utfall.

Om förslaget i avsnitt 2 om att pausa indexeringen av skatten genomförs, uppgår koldioxid- och energiskatten för 2024 och 2025 på diesel i miljöklass 1 till 4 073 kronor per liter. För att iaktta energiskattedirektivets bestämmelser om minimiskattenivån, och med beaktande av risken för valutakursfluktuationer under 2024 och 2025, föreslås därför att nedsättningen av koldioxidskatt ska medges med 2 242 kronor för jordbruksdiesel som förbrukats 2024 och 2025, medan nedsättning av energiskatt ska medges med 1 582 kronor för sådan förbrukning. Det sagda medför att skattenivån för diesel i miljöklass 1 efter nedsättning motsvarar den EU-rättsliga miniminivån omräknat till 249 kronor per kubikmeter ($2\,491 + 1\,582 - 2\,242 - 1\,582 = 249$ kronor).

Kvartalsvis återbetalning

Livskraftiga företag inom främst jordbruket är en förutsättning för en motståndskraftig inhemsk livsmedelsproduktion. En övergång från återbetalning helårsvis till kvartalsvis återbetalning kan stärka likviditeten hos näringsidkare inom dessa sektorer och på så vis förbättra deras förutsättningar att möta den rådande lågkonjunkturen och de stigande priserna på insatsvaror. Mot bakgrund av det rådande omvärldsläget och för att ytterligare stödja näringsidkare inom de areella näringarna föreslås därför att den gällande ordningen där förbrukare av jordbruksdiesel som huvudregel ansöker om återbetalning av skatt per kalenderår slopas till förmån för kvartalsvis återbetalning. Det innebär således att en förbrukare inte längre behöver ansöka i särskild ordning för att få kvartalsvis återbetalning av skatt för förbrukad jordbruksdiesel. Reglerna om återbetalning av skatt för förbrukad jordbruksdiesel blir i detta hänseende densamma som för de andra fall som regleras i bestämmelsen, jfr. 9 kap. 2–6 §§ LSE.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024. Äldre bestämmelser ska dock gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att förbrukningen av bränsle ska ha skett före ikraftträdandet för att äldre bestämmelser ska vara tillämpliga.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar dels i punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna i lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi, dels i 6 a kap. 2 a § och 9 kap. 7 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

3.3 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser

och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen

Syfte och alternativa lösningar

Företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna har till följd av högre priser på flera insatsvaror under de senaste åren fått kraftigt ökade kostnader. Denna utveckling ser ut att hålla i sig även kommande år. Erfarenheterna från pandemin tillsammans med det nya sämre säkerhetspolitiska läget har tydliggjort behovet av en robustare livsmedelskedja. Det är viktigt med konkurrenskraftiga företag inom framförallt jordbruket för att nå det övergripande målet i den nationella livsmedelsstrategin om ökad svensk livsmedelsproduktion. Förslaget om fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel syftar till att stödja företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksnäringarna under ytterligare två år. En alternativ lösning är att inte förlänga den utökade nedsättningen av skatten. Det skulle innebära sämre konkurrenskraft för svenska företag inom de berörda näringarna och riskera en mindre produktion. En mindre produktion inom jordbruket vore oförenlig med livsmedelsstrategins mål. Ett annat alternativ är att genomföra en mindre skattenedsättning än den som nu föreslås. Det bedöms emellertid att en fortsatt utökad skattenedsättning i den föreslagna omfattningen är den lämpligaste åtgärden för att stödja de berörda näringarna.

Förslaget om kvartalsvis återbetalning är en ytterligare åtgärd för att stödja företag inom jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksnäringarna. Förslaget bidrar till att stärka likviditeten hos näringsidkare inom dessa sektorer och på så vis förbättra deras förutsättningar att möta den rådande lågkonjunkturen och de stigande priserna på insatsvaror. En alternativ lösning är att inte genomföra åtgärden, eller att möjliggöra för återbetalning av skatt halvårsvis. En sådan ordning hade emellertid riskerat att försämra likviditeten för många företag inom de berörda näringarna och därigenom äventyrat konkurrens- och motståndskraften hos företagen i det rådande ekonomiska läget med lågkonjunktur och kraftig inflation. En möjlighet till att ansöka om återbetalning månadsvis hade i stället bidragit till en större administrativ börda för såväl företagen som Skatteverket.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget om fortsatt tillfällig nedsättning av skatten för s.k. jordbruksdiesel samt förslaget om kvartalsvis återbetalning bedöms vara förenligt med dels energiskattedirektivet, dels reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Förslagen bedöms kunna omfattas av GBER.

Förslagen bedöms därför sammanfattningsvis vara förenligt med EU-rätten.

Offentligfinansiella effekter

Förslaget om fortsatt tillfälligt utökad nedsättning av skatten för s.k. jordbruksdiesel, beräknas minska skatteintäkterna med 0,68 miljarder kronor årligen 2024 och 2025.

Beräkningarna utgår från en prognostiserad växelkurs för 2023 på 10,80 kronor per euro med en marginal på 10 procent som grund för beräkningarna av den förväntade unionsrättsligt tillåtna miniminivån för 2024–2025.

Åtgärden innebär en ökad skatteutgift under 2024 och 2025 avseende drivmedel för diesel till arbetsmaskiner och fartyg inom jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna.

Tabell 3.1 Förslag om fortsatt sänkt skatt på jordbruksdiesel

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2024	Nettoeffekt 2024	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-0,85	-0,68	-0,68	0	-0,03

Källa: Egna beräkningar

Förslaget om att återbetalning ska göras per kalenderkvartal i stället för årsvis påverkar statens lånebehov genom att ge upphov till betalningsförskjutningar. Effekten är dock försumbar och kan beräknas till ca 3 miljoner per år 2024 och 2025 respektive knappt 2 miljoner kronor per år därefter.

Effekter för företagen

Den tillfälligt utökade nedsättningen av skatten för s.k. jordbruksdiesel fortsätter enligt förslaget så att en utökad nedsättning även ska gälla under 2024 och 2025. Förslaget innebär att skatten efter nedsättning blir 249 kronor per kubikmeter diesel i miljöklass 1 som används för berörda ändamål under 2024 och 2025.

Skattelättnaden bedöms mildra den utsatta konkurrenssituation som svenska företag inom de areella näringarna för närvarande befinner sig i. Uppskattningsvis omfattas cirka 25 000 företag inom jord-, skogs- och vattenbruksnäringarna av nedsättningen. Framst mindre företag omfattas, med undantag från vissa större företag inom skogsindustrin. Förslaget bedöms inte öka företagens administrativa kostnader nämnvärt.

Förslaget med kvartalsvis återbetalning av skatten möjliggör att återbetalningen kommer företagen till godo fortare. För att få återbetalning måste en ansökan lämnas till Skatteverket för varje kvartal.

För de företag som tidigare ansökt om återbetalning årsvis innebär övergången till kvartalsvisa ansökningar att något mer tid kommer att behöva läggas på att fylla i blanketter.

Tidsåtgången för att samla in nödvändig information, sammanställa och överföra den bedöms endast undantagsvis överstiga 50 minuter. Bedömningen är att tiden för de allra flesta företag bör uppgå till mellan 10 minuter och 50 minuter, och att den genomsnittliga tiden inte bör överstiga 30 minuter.

Med antagandena att den genomsnittliga tidsåtgången uppgår till 30 minuter och om ansökan sammanställs och lämnas av en redovisningsekonom kan den genomsnittliga kostnaden för att ansöka om återbetalning beräknas enligt följande. Enligt Statistiska centralbyråns lönestatistik för yrkesgrupper (standard för svensk yrkesklassificering, SSYK) uppgick den genomsnittliga månadslönen för redovisningsekonomeer till 39 900 kronor år 2021.

Enligt Tillväxtverket ska den genomsnittliga månadslönen multipliceras med schablonvärdet 1,84 som inkluderar semesterersättning, arbetsgivaravgifter och olika indirekta kostnader (Tillväxtverket, Ekonomiska effekter av nya regler – Så beräknar du företagets kostnader). Med en årsarbetstid om 2 080 timmar resulterar detta i en genomsnittlig kostnad om ca 212 kronor per företag och blankett ($39\,900 \cdot 12 / 2\,080 \cdot 30 / 60 \cdot 1,84 = 212$).

Skatteverket uppskattar att det kommer att inkomma ungefär 55 000 fler ansökningar per år då de företag som tidigare ansökt om årsvis återbetalning går över till att söka per kvartal. Den administrativa kostnaden för företagen bedöms därmed uppgå till 11,6 miljoner kronor.

Särskild hänsyn till mindre företag vid reglernas utformning bedöms inte vara nödvändig. Mindre företag bedöms inte ha sämre förutsättningar att hantera ansökningsförfarandet än större företag.

Effekter för miljön

Svensk livsmedelsproduktion är vid en internationell jämförelse relativt klimatvänlig och den svenska mjölk- och köttproduktionen har avsevärt lägre klimatpåverkan än andra länders produktion. Klimateffektiviteten i svenskt jordbruk är hög i ett internationellt perspektiv. Därför är det önskvärt att produktion av livsmedel från svenskt jordbruk ökar och tar marknadsandelar från livsmedel som producerats på mer klimatbelastande sätt och importeras till svenska marknaden. Förslaget om fortsatt tillfällig nedsättningen av skatten på s.k. jordbruksdiesel bedöms bidra till att bibehålla konkurrenskraften för svenskt jordbruk och minskar därmed risken att klimatpåverkan ökar i andra länder till följd av ökad svensk livsmedelsimport.

Det är svårt att bedöma vilken effekt skattenedsättningen får på utsläppen av växthusgaser i Sverige. Dieselanvändningen i berörda arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar är svår att substituera. Arbetsmaskiner drivs i dag i stor utsträckning av fossila drivmedel och det finns på kort sikt färre alternativ än för lättare fordon, där elektrifieringen har fått större genomslag. Det medför att dieselanvändningen i de berörda sektorerna varit stabil över tid och att aktörerna på kort sikt är relativt prisokänsliga. Att aktörerna är prisokänsliga innebär att de använder diesel i hög utsträckning trots prisförändringar. Effekten av det lägre pris på diesel som den föreslagna åtgärden innebär leder endast till en mindre temporär ökning av förbrukningen under 2024 och 2025. Att förbrukningen ökar ger högre koldioxidutsläpp och utsläpp av övriga luftföroreningar, såsom partiklar och kväveoxider. Det kan medföra något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045. Effekten beräknas dock bli mycket begränsad i förhållande till de totala

utsläppen, i synnerhet som åtgärden är tillfällig och den här föreslagna utökningen av skattenedsättningen endast gäller under 2024 och 2025.

Förslaget om kvartalsvis återbetalning bedöms i sig inte ha några nämnvärda effekter på miljön

Effekter för statliga myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Förslaget om fortsatt tillfällig nedsättning av skatten för s.k. jordbruksdiesel förväntas inte medföra några tillkommande löpande kostnader för Skatteverket.

Förslaget om kvartalsvis återbetalning förväntas dock medföra ökade kostnader med drygt 4 miljoner kronor per år enligt uppskattning från Skatteverket. Kostnaden uppkommer då antalet ansökningar om återbetalning ökar.

Båda förslagen förväntas medföra vissa kostnader av engångskaraktär för Skatteverket, såsom kostnader för att tillgodose företagens informationsbehov. Det behövs troligen inte några informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Förslaget om kvartalsvis återbetalning medför också vissa kostnader av engångskaraktär för återkallanden av tidigare medgivande. Enligt nuvarande regelverk kan vissa större förbrukare av diesel ansöka om kvartalsvis återbetalning. Det krävs då ett skriftligt medgivande från Skatteverket. Vid förslaget om kvartalsvis återbetalning behöver dessa medgivanden återkallas.

Eventuellt tillkommande kostnader för Skatteverket kan hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar.

Förslagen bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna och inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

Övriga effekter

Förslaget om fortsatt tillfällig nedsättning av skatten för s.k. jordbruksdiesel samt förslaget om kvartalsvis återbetalning bedöms ha en begränsad påverkan på hushållens kostnader och förväntas därför inte påverka fördelning eller den ekonomiska jämställdheten.

Åtgärdernas begränsade effekter på hushållens kostnader samt det förhållandet att sysselsatta inom jordbruket inte anses ha en svag ställning på arbetsmarknaden innebär att förslaget även bedöms ha begränsad påverkan på sysselsättningen.

Förslagen bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner.

Förslagen bedöms inte nämnvärt påverka inflationen.

Förslaget bedöms bidra till att nå det övergripande målet i den nationella livsmedelsstrategin om ökad svensk livsmedelsproduktion.

4 Författningskommentar

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

2 kap.

1 b § För kalenderåret 2026 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

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

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

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

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

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2024.

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

I paragrafen anges hur skattebeloppen för energiskatt och koldioxidskatt årligen ska räknas om.

Ändringen i *första stycket* innebär att omräkningen avser kalenderår 2026 och efterföljande kalenderår.

I *tredje stycket* ändras det basår som används för att beräkna jämförelsetalet utifrån förändringar i konsumentprisindex.

Övervägandena finns i avsnitt 2.2.

6 a kap.

2 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 2 242 kronor per kubikmeter bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 3 b, om det förbrukas i yrkesmässig

1. jordbruks- eller skogsbruksverksamhet, eller

2. vattenbruksverksamhet.

För sådan förbrukning som avses i första stycket ska även befrielse från energiskatt medges med 1 582 kronor per kubikmeter.

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

Befrielse från skatt enligt denna paragraf får dock högst uppgå till de skattebelopp som gäller vid skattskyldighetens inträde för det förbrukade bränslet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om lättnad avseende koldioxidskatt och energiskatt för bl.a. omärkt diesel som förbrukas i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet.

Ändringen i *första stycket* innebär att befrielsen från koldioxidskatt begränsas till 2 242 kronor per kubikmeter för förbrukning som sker från och med den 1 januari 2024.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

9 kap.

7 § Ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 2–6 §§ ska omfatta en period om ett kalenderkvartal och ska lämnas elektroniskt.

Ansökan om återbetalning eller kompensation ska lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter utgången av kalenderkvartalet.

I paragrafen regleras bl.a. den period som en ansökan om återbetalning eller kompensation enligt 9 kap. 2–6 §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi ska omfatta.

En ansökan ska enligt *första stycket* omfatta en period om ett kalenderkvartal. Ändringen innebär således att i fråga om återbetalning enligt 2 § som görs med stöd av 6 a kap. 2 a § ska återbetalningen inte längre omfatta en period om ett kalenderår.

Enligt *andra stycket* ska en ansökan lämnas in till beskattningsmyndigheten inom tre år efter utgången av kalenderkvartalet.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.

4.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

Förslaget innebär att lag (2023:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi ska träda i kraft den 1 januari 2026.

Övervägandena finns i avsnitt 3.2.