

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Mars 2022

Innehållsförteckning

1	Promemorian huvudsakliga innehåll.....	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	9
3	Bakgrund.....	14
4	Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel	14
5	Konsekvensanalys.....	15
5.1	Syfte och alternativa lösningar	16
5.2	Offentligfinansiella effekter	16
5.3	Effekter för företagen	16
5.4	Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämsällldheten.....	17
5.5	Effekter för miljön.....	18
5.6	Effekter för myndigheter och domstolar	19
5.7	Förslagets förenlighet med EU-rätten	19
5.8	Övriga effekter	19
6	Författningskommentar.....	19
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	19
6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	20

1 Promemorian huvudsakliga innehåll

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året, främst på grund av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. I promemorian föreslås därför att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt ska sänkas med 1 krona och 5 öre per liter under perioden den 1 maj–30 september 2022.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2022.

2 Lagtext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2022:000) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2021/22:84

2 kap.

1 §

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

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1			
		– motorbensin	3 kr 78 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 42 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 71 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	4 kr 35 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 46 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 72 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	7 kr 36 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med	921 kr per m ³	3 490 kr per m ³	4 411 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 111 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 403 kr per m ³
	miljöklass 2	2 434 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 726 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 601 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 893 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	3 672 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	4 856 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	2 613 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 018 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	3 631 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	701 kr per 1 000 kg	3 037 kr per 1 000 kg	3 738 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 46 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 – alkylatbensin b) miljöklass 2	 2 kr 73 öre per liter 66 öre per liter 2 kr 77 öre per liter	 2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter	 5 kr 37 öre per liter 3 kr 30 öre per liter 5 kr 41 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 67 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 31 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med	921 kr per m ³	3 490 kr per m ³	4 411 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	1 061 kr per m ³	2 292 kr per m ³	3 353 kr per m ³
	miljöklass 2	1 384 kr per m ³	2 292 kr per m ³	3 676 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 551 kr per m ³	2 292 kr per m ³	3 843 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	3 672 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	4 856 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	2 613 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 018 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	3 631 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	701 kr per 1 000 kg	3 037 kr per 1 000 kg	3 738 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 77 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	5 kr 41 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).

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

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

Lydelse enligt lagförslag 1.1

2 kap.

1 §

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

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1 – motorbensin	2 kr 73 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	5 kr 37 öre per liter	
	– alkylatbensin	66 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	3 kr 30 öre per liter	
	b) miljöklass 2	2 kr 77 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	5 kr 41 öre per liter	
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	3 kr 67 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 31 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro- cent destillat vid 350°C, b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig	921 kr per m ³	3 490 kr per m ³	4 411 kr per m ³	

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 1	1 061 kr per m ³	2 292 kr per m ³	3 353 kr per m ³
	miljöklass 2	1 384 kr per m ³	2 292 kr per m ³	3 676 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	1 551 kr per m ³	2 292 kr per m ³	3 843 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	3 672 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	4 856 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	2 613 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 018 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	3 631 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	701 kr per 1 000 kg	3 037 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	2 kr 77 öre per liter	2 kr 64 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 förvärvat 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	3 kr 78 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 42 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 71 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	4 kr 35 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 46 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 72 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	7 kr 36 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,	921 kr per m ³	3 490 kr per m ³	4 411 kr per m ³
	b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	miljöklass 1	2 111 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 403 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 434 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 726 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 601 kr per m ³	2 292 kr per m ³	4 893 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	3 672 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg	4 856 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	2 613 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 018 kr per 1 000 m ³	2 613 kr per 1 000 m ³	3 631 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	701 kr per 1 000 kg	3 037 kr per 1 000 kg	3 738 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 82 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 46 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).

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2022.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

3 Bakgrund

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året, främst på grund av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. En del av priset för drivmedel utgörs bland annat av energiskatt.

Skatterna på bensin och diesel är harmonierade enligt rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet. Energiskattedirektivet är ett ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. På nationell nivå regleras skatter på bränslen och el i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen och el ska beskattas. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet beskattas bl.a. vid användning som motorbränslen. Direktivet innehåller krav på minimiskattenivåer som medlemsstaterna inte får gå under.

Koldioxidskatt och energiskatt tas ut på drivmedel som bensin och diesel. Skattesatserna på drivmedel framgår av 2 kap. 1 § LSE.

4 Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Promemorians förslag: Energiskatten på bensin och diesel ska tillfälligt sänkas med 1 krona och 5 öre per liter från den 1 maj–30 september 2022.

Ändringarna träder i kraft den 1 maj 2022.

Skälen för promemorians förslag: För att möta de höga drivmedelspriserna föreslås en tillfälligt sänkt drivmedelsskatt. Nu gällande skattebelopp på drivmedel framgår av förordningen (2021:1077) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2022. I propositionen Sänkt energiskatt på bensin och diesel (prop. 2021/22:84) föreslås att energiskatten på bensin och diesel ska sänkas så att priset vid pump sänks med 50 öre. Det innebär att energiskatten sänks med 40 öre på bensin respektive diesel. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 maj 2022. När denna promemoria skrivs har riksdagen ännu inte slutbehandlat nämnda proposition. Det finns dock anledning att anta att denna sänkning kommer att beslutas och att utgångspunkten därför är att en ytterligare sänkt skatt kan utgå från denna kommande skattenivå.

För att ge en tillräcklig lättnad bör skattenivåerna sänkas i den utsträckning det är möjligt, dvs, till de minimiskattenivåer som anges i energiskattedirektivet. Skatten för de olika bränsleslagen bör sättas ned med lika stora belopp. Det bränsle som har den skattenivå som ligger närmast

minimnivån utgör därmed utgångspunkt för storleken på sänkningen av skatten, vilket är diesel. Det är också priset på diesel som främst har ökat. Minimiskattenivåerna på bensin och diesel i energiskattedirektivet är bestämda i euro per 1000 liter. Vilken skattenivå som krävs för att uppfylla minimiskattenivåerna i svenska kronor beror således på växelkursen. Vid fastställande av minimiskattenivåerna i svenska kronor ska växelkursen den 1 oktober föregående år fastställd av Europeiska centralbanken användas. För 2022 är växelkursen som ska användas vid beräkningen 10,1538 SEK/EUR (ECB referensväxelkurs i oktober 2021, 2021/C 400/02). Med utgångspunkt i direktivets miniminivå för diesel och med hänsyn till växelkurs kan energiskatten sänkas med 1 krona och 5 öre för både diesel och bensin. Även efter den föreslagna sänkningen av energiskatten på bensin och diesel uppfylls då minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet under 2022. Sedan den 1 oktober 2021 har dock kronan försvagats gentemot euron. Det innebär att växelkursen som används för att fastställa minimiskattenivåer för 2023 kan komma att medföra att dessa uttryckta i kronor blir högre och risken finns att de tillfälligt sänkta skattenivåerna som föreslås i denna promemoria inte skulle uppfylla minimiskattenivåerna för 2023. En sänkt energiskatt innebär även att mervärdesskatt tas ut med ett lägre belopp. Den föreslagna energiskattesänkningen bedöms därför sammanlagt medföra att priset på bensin och diesel sjunker med 1 krona och 31 öre vid pump.

En sänkt skatt på bensin och diesel bör dock begränsas i tid. Det senaste året har prisvolatiliteten varit stor och prisökningarna på bl.a. bensin och diesel har varit kraftiga. Den föreslagna, tillfälliga skattesänkningen möter i viss utsträckning detta på kort sikt. Utvecklingen framöver är dock osäker. På lite längre sikt utgör bränslebeskattningen dessutom en viktig prissignal i omställningen av transportsektorn från fossila bränslen och är viktig för välfärdens finansiering. Om konflikten blir långvarig kan marknaden behöva ta höjd för ett nytt prisläge vad gäller energi och drivmedel. Sammantaget bedöms att den lägre skatten på bensin och diesel bör begränsas till en kortare period och en sänkning till och med den 30 september bör vara en väl avvägd tidsperiod.

För att säkerställa att förändringarna av beskattningen inte ska medföra något element som är att anse som statligt stöd föreslås förändringarna gälla de generella energiskattesatser som gäller för de drivmedel som definitionsmässigt omfattas av 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 LSE. Utöver bensin och diesel ingår i dessa definitioner flygbensin, flygfoto-gen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

Lagförslag

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

5 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagetts 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.

5.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att dämpa de höga drivmedelspriserna, som främst har uppstått som konsekvens av ett betydligt högre oljepris.

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

5.2 Offentligfinansiella effekter

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.

Som utgångspunkt för att beräkna förslagets offentligfinansiella effekter görs antagandet att volymen bensin och diesel inte ändras till följd av förslaget. Den offentligfinansiella effekten uppgår därmed till de skatteintäkter som uteblir när skattesatsen förändras. Med utgångspunkt av prognostiserade volymer för 2022 från Energimyndighetens kortsiktsprognos skulle detta medföra minskade bruttoskatteintäkter på 4,0 mdr kr.

Nettoeffekten väntas efter att hänsyn har tagits till påverkan på moms och beskattning av företagens vinster, bli något lägre. Detta då en stor andel av drivmedlen används av företag.

Tabell Offentligfinansiella effekter

Miljarder kronor, fasta priser och baser

Effekt från	Bruttoeffekt		Periodiserad nettoeffekt		Varaktigt effekt
	2022	2022	2023	2024	
2022-05-01	-4,0	-3,8	0	0	0

Källa: Finansdepartementets beräkningar

5.3 Effekter för företagen

De allra flesta företag som berörs av förslaget påverkas genom ett förändrat pris på bensin och diesel. Förslaget i denna promemoria innebär en tillfällig sänkning av energiskatten på bensin och diesel med 105 öre per liter exklusive moms, från och med den 1 maj 2022 till och med den 30 september 2022.

I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. För diesel antas cirka 73 procent användas

av företag. Motsvarande antagande för bensin är att 18 procent används av företaget. Sammantaget antas att cirka 57 procent av volymen bensin och diesel förbrukas av företaget. Skattesänkningen påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Lägre skatt på diesel bedöms även medföra viss kostnadsminskning för jord- och skogsbruk samt gruvindustri.

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

Den förändrade årskostnaden beror i det enskilda fallet på hur många fordon företaget brukar, hur långt fordonen framförs, vilket bränsle de drivs med och vilken drivmedelsförbrukning som fordonen har. Exempelvis blir nedan beskrivna kostnadsförändringar lägre om lastbilarna drivs av höginblandade biodrivmedel (som inte omfattas av skattesänkningen). Ett åkeri som använder ett fjärrbilssekipage som framförs 12 000 mil om året och förbrukar fyra liter diesel per mil får genom förslaget minskade kostnader på 21 000 kronor under fem månader ($1,05 \text{ kr/l} * 12\ 000 \text{ mil} * (5/12) * 4 \text{ l/mil} = 21\ 000 \text{ kr}$). För en buss i stadstrafik som drivs på diesel och framförs 5 500 mil per år och drar ungefär fyra liter per mil förväntas kostnaderna till följd av förslaget minska med 9 625 kronor ($1,05 \text{ kr/l} * 5\ 500 \text{ mil} * (5/12) * 4 \text{ l/mil} = 9\ 625 \text{ kr}$). Motsvarande kostnadsbesparing för en taxibil som kör cirka 11 000 mil per år och förbrukar 0,5 liter diesel per mil uppgår till drygt 2 400 kronor. Notera att ovanstående exempel utgår från att förbrukningen är jämnt fördelad över året.

Skatteförändringarna bedöms inte påverka företagets administrativa kostnader varken på kort eller lång sikt och bedöms heller inte föranleda förändringar av några andra kostnader för företagen.

Koldioxidskatt och energiskatt på bensin och diesel tas ut enligt samma regelverk oavsett företagets storlek, även återbetalning av koldioxidskatt inom jord- skogs- och vattenbrukssektorerna gäller för alla företag oavsett storlek, givet att kriterierna för återbetalningen är uppfyllda. Bedömningen är därför att det vid utformningen av förslagen inte är motiverat att särskild hänsyn tas till små företag.

5.4 Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten

Drivmedel beskattas i Sverige med koldioxidskatt, energiskatt och mervärdesskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. På drivmedel utgår mervärdesskatt med 25 procent. För företag som har rätt att dra av den ingående mervärdesskatten tillkommer inte någon sådan effekt. Totalt bedöms den föreslagna sänkningen av skattenivåerna innebära att priset på bensin och diesel inklusive moms för en enskild minskar med 1 krona och 31 öre per liter ($1,05 \text{ öre/l} * 1,25$).

Sänkningen av skatten på bensin påverkar fler hushåll direkt än sänkningen av skatten på diesel. För en bilist som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skattesänkningen på bensin lägre kostnader med 574 kronor under

fem månader ($1,05 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\,500 \text{ mil} * (5/12) * 0,7 \text{ l/mil}$) jämfört med om förslaget inte genomförs. Vid motsvarande redovisning för en privatbilist som kör på diesel kan sänkningen antas innebära lägre kostnader med 410 kronor ($1,05 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\,500 \text{ mil} * (5/12) * 0,5 \text{ l/mil}$).

Effekten på hushåll skiljer sig beroende på biltyp och i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Det senare kan skilja markant mellan hushåll i glesbygd och hushåll i stadsregioner med god tillgång till kollektivtrafik. Förslaget bedöms därför sammantaget påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Detta baseras på att körsträckorna per invånare ofta är högre i mer glesbebyggda områden och att varor där kan behöva transporteras längre, samt att en lägre andel av hushållen äger personbil och möjligheten att använda alternativa transportmedel är större i städerna.

Förslagen innebär också att skatten på flygbensin sänks med 1,05 kronor per liter. Kostnadsminskningen kan uppgå till cirka 49 kronor per flygtimme ($1,05 \text{ kr/l} * 30 \text{ l/h} * 1,25 = 49 \text{ kr/h}$).

Av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Fordon registrerade på män körs också i genomsnitt något längre per år. Även om en del av kostnaderna sannolikt omfördelas inom hushållen bedöms ändå generellt förändringar i bränslebeskattningen påverka män mer än kvinnor. Förslaget bedöms därmed på marginalen ekonomiskt gynna män mer än kvinnor.

5.5 Effekter för miljön

Förslaget att sänka skattesatserna på bensin och diesel gör att det blir billigare att köra bil samt att andelen rörliga kostnader förknippade med brukande av bil minskar. Detta bedöms, allt annat lika, öka koldioxidutsläppen. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska och möjligheterna att nå klimatmålen kan minska något. Den föreslagna åtgärden är dock temporär och träder ikraft under en period med snabbt stigande och historiskt höga drivmedelspriser. Därutöver har reduktionsplikten bidragit till en ökad inblandning av hållbara biodrivmedel i bensin och diesel, något som har stor påverkan på möjligheten att uppnå transportsektorns klimatmål.

Det bör noteras att drivmedelsanvändningen inte enbart består av fossila bränslen. I och med den inblandning av biodrivmedel som sker inom ramen för reduktionsplikten blir utsläppseffekten lägre än vad som skulle vara fallet om den ökade drivmedelsvolymen bestod av ren fossil bensin och diesel. Med utgångspunkt av de elasticiteter som redovisas i Finansdepartementets beräkningskonventioner bedöms förslagen i föreliggande promemoria öka koldioxidutsläppen med 0,04 miljoner ton 2022.

Det bör också noteras att sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare. Effekten på utsläppen kan således bli större om konkurrenssituationen för dessa biodrivmedel försämras och det medför att större volymer fossila drivmedel används. Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre för-

delaktigt att övergå till eldrift och därigenom på sikt medföra högre utsläpp.

5.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas inte medföra några tillkommande långsiktiga kostnader för Skatteverket. Förslaget förväntas dock medföra vissa kostnader av engångskaraktär, t.ex. kostnader för åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Förslaget medför dock inte behov av informationsinsatser som går utöver vad som normalt sker vid regeländringar. De eventuella tillkommande kostnaderna för Skatteverket ska hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Det bedöms inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

5.7 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Även efter den föreslagna sänkningen av energiskatten på bensin och diesel uppfyller beskattningen föreskrivna minimiskattenivåer i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Förslaget bedöms därför vara förenligt med EU-rätten.

5.8 Övriga effekter

Då förslaget är tillfälligt bedöms det inte ha någon långsiktig effekt på sysselsättning, arbetslöshet eller löner. Förslaget bedöms inte heller påverka den ekonomiska jämställdheten.

6 Författningskommentar

6.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär att de aktuella skattebeloppen justeras ned med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022. För tiden mellan den 1 januari–30 april 2022 framgår skattebeloppen av förord-

ningen (2021:1077) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 2.

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

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär att de aktuella skattebeloppen justeras upp med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 oktober 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 2.