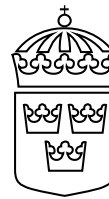


# Regeringens proposition

## 2020/21:196



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

Prop.  
2020/21:196

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 12 maj 2021

*Morgan Johansson*

*Åsa Lindhagen*  
(Finansdepartementet)

## 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.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Lagtext .....	4
2.1	Förslag till lag 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 .....	6
3	Ärendet och dess beredning .....	7
4	Förändringar i indexering av skatten på drivmedel.....	7
4.1	Bakgrund.....	7
4.2	Pausad BNP-indexering för drivmedel.....	8
5	Konsekvensanalys.....	9
5.1	Syfte och alternativa lösningar .....	10
5.2	Offentligfinansiella effekter .....	10
5.3	Effekter för företagen .....	10
5.4	Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten .....	11
5.5	Effekter för miljön.....	12
5.6	Effekter för myndigheter och domstolar .....	12
5.7	Förslaget förenlighet med EU-rätten .....	12
6	Författningskommentar.....	13
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	13
6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	13
	Promemorians lagförslag .....	14
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 maj 2021 .....	18

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2020/21:196

Regeringens förslag:

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.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## 2.1 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 §<sup>1</sup>**

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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2021.

## 2.2 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.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1, utg.omr. 20, avsnitt 5.4) aviserat att reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten ska höjas till 2030. Biodrivmedel är än så länge dyrare än bensin och diesel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel har promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022 tagits fram inom Finansdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2020/01053).

#### *Lagrådet*

Förslagen i denna proposition är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över förslagen.

## 4 Förändringar i indexering av skatten på drivmedel

### 4.1 Bakgrund

I budgetpropositionen för 2021 aviserades förändringar i indexeringen av skatten på drivmedel. Med anledningen 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 ske 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

Prop. 2020/21:196 biodrivmedel. Vilka konsekvenser detta kan få på priset på drivmedel är svårt att bedöma. Marknadpriset 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.

## 4.2 Pausad BNP-indexering för drivmedel

**Regeringens förslag:** 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.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Falun, Hela Sverige ska leva, Kammarrätten i Sundsvall, Konkurrensverket, Kommerskollegium, Konsumentverket, Kungliga Tekniska Högskolan, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket och Tillväxtverket* tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det.

*Bil Sweden, Företagarna, Maskinentreprenörerna, Näringslivets Transportråd, Skattebetalarnas Förening, Skogsindustrierna, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen* tillstyrker förslaget, men förespråkar att BNP-indexeringen bör avskaffas permanent. *Konjunkturinstitutet* anser att en mer ändamålsenlig lösning kan vara att årligen eller i samband med kontrollstationer revidera drivmedelsbeskattningen utifrån den då tillgängliga informationen. *Drivkraft Sverige* ifrågasätter om det räcker att pausa BNP-indexeringen under ett år för att motverka högre pumppriser till följd av ökad inblandning under reduktionsplikten.

*Transportstyrelsen* är huvudsakligen positiv till förslaget men framhåller att förslaget kan innebära en del målkonflikter med bl.a. ekonomisk jämställdhet och klimatpåverkan.

*Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Trafikverket* avstyrker förslaget eftersom förslaget inte är i linje med klimatmålen. *2030-sekretariatet* anser att priset på drivmedel är en teknikdrivande och beteendeförändrande faktor.

*Trafikanalys* och *Drivkraft Sverige* har synpunkter på delar av konsekvensanalysen.

**Skälen för regeringens förslag:** 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. Förslaget om en pausad BNP-indexering för att möta prisökningen



till följd av högre inblandning är, tillsammans med skärpningarna av reduktionsnivåerna, i linje med en hög ambitionsnivå i klimatarbetet eftersom reduktionsplikten innebär minskade växthusgasutsläpp från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel. 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 författnings-tekniska skäl genomförs åtgärden för ett kalenderår i taget. Förslaget i denna 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. 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.

Flera remissinstanser, som *Bil Sweden*, *Företagarna*, *Maskin-entreprenörerna*, *Näringslivets Transportråd*, *Skattebetalarnas Förening*, *Skogsindustrierna*, *Svenskt Näringsliv*, *Sveriges Åkeriföretag* och *Transportföretagen* anför att BNP-indexeringen bör avskaffas permanent. Flera av instanserna argumenterar att beslut om bränsleskatter ska fattas av riksdagen vid varje enskilt tillfälle och inte genom en automatisk uppräknings. Beslutet om indexering har dock fattats av riksdagen. Hur BNP-indexeringen hanteras efter 2022 behandlas inte i denna proposition.

Regeringen ska, före november månads utgång, fastställa de omräknade skattesatserna som ska tas ut påföljande år. Det senaste året har regeringen utfärdat en förordning med omräknade skattesatser som sedan har upphävts (förordning [2020:948] om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2021). Skattesatserna har i stället reglerats i lagen (1994:1776) om skatt på energi. I denna proposition föreslås att BNP-indexeringen även ska pausas för 2022. För att regeringen ska kunna fastställa de omräknade skattebeloppen för 2022 bör den tillfälliga ändringen träda i kraft den 1 november 2021. För att omräkningen av skattesatserna inför 2023 inte ska påverkas av den tillfälliga ändringen bör ändringarna gälla t.o.m. den 31 oktober 2022.

### Lagförslag

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

## 5 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagens 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

Prop. 2020/21:196 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.

## 5.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att möta ökade pumppriser på bensin och diesel som kan uppstå till följd av högre inblandning av biodrivmedel inom reduktionsplikten. BNP-indexeringen av skatterna på bensin och diesel görs schablonartat med 2 procentenheter varje år. När denna indexering 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. Förslaget i denna proposition syftar därför också till att minska företagets och enskildas kostnader för detta.

Ett alternativ vore att inte göra några förändringar, vilket skulle innebära att priset vid pump blir högre än med förslagen i denna proposition. Denna proposition behandlar inte några förslag om förändringar i reduktionsplikten.

## 5.2 Offentligfinansiella effekter

En pausad BNP-indexering för bensin och diesel beräknas minska skatteintäkterna med 0,93 miljarder kronor 2022.

## 5.3 Effekter för företagen

Förslaget väntas medföra att energiskatten på bensin, miljöklass 1 blir ca 13 öre lägre per liter (ca 16 öre per liter inklusive moms) jämfört med skattenivån med BNP-indexering skulle gälla 2022. Energiskatten på diesel, miljöklass 1 blir på motsvarande vis 9,5 öre lägre per liter (ca 12 öre per liter inklusive moms). 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. I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. Huvudsakligen påverkas därför de näringssektorer som i hög grad är beroende av vägtransporter. De lägre skattenivåerna på diesel påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Förslaget bedöms även medföra viss kostnadsminskning för svenskt jord- och skogsbruk samt gruvindustrin då förslaget innebär lägre skatt på diesel jämfört med den skattenivå som följer av den årliga indexeringen. Förslaget bedöms i stort sett inte påverka företagets administrativa

## 5.4 Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten

En pausad BNP-indexering av skattesatserna på bensin och diesel påverkar hushållen i relativt liten omfattning. Totalt bedöms den föreslagna justeringen av skattenivåerna innebära att priset på bensin inklusive moms för en enskild minskar med ca 16 öre per liter ( $13 \text{ öre/l} \times 1,25$ ). För diesel väntas priset till följd av skattesänkningen minska med ca 12 öre per liter inklusive moms. Justeringen av skatten på bensin påverkar fler hushåll direkt än justeringen av skatten på diesel. För en bilist som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skatteändringen på bensin lägre kostnader med knappt 150 kronor per år ( $0,13 \text{ kr/l} \times 1,25 \times 1500 \text{ mil} \times 0,6 \text{ l/mil}$ ) jämfört med om skattenivån som följer av den årliga BNP-indexeringen skulle gälla. Vid en sådan redovisning för en bilist som kör på diesel kan justeringen innebära lägre kostnader med ungefär 100 kronor per år. *Trafikanalys* menar att medelsträckan (per bil) med personbil för fysiska personer uppgår till 1 171 mil och att effekterna därmed överskattas i det ovan redovisade typfallet. *Trafikanalys* bedömer sammantaget att förslaget har liten betydelse för hushållens tillgänglighet. Regeringen delar bedömningen att effekterna är begränsade, men anser ändå att det finns skäl att möta de ökade drivmedelspriserna till följd av ökad inblandning av biodrivmedel genom att pausa BNP-indexeringen av skatten på bensin och diesel fram till kontrollstationen för reduktionsplikten 2022.

Effekten på hushåll skiljer sig beroende på vad det är för typ av hushåll, biltyp, samt i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Det senare kan skilja mellan hushåll i glesbygd och hushåll i stadsregioner med god tillgång till kollektivtrafik. Förslaget bedöms sammantaget påverka boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Detta baseras på att körsträckorna per invånare ofta är högre i mer glesbebyggda län och att varor där kan behöva transporteras längre. Körsträckan per personbil är enligt *Trafikanalys* förvisso högst i Stockholms län, men en lägre andel av hushållen där äger personbil och fler har möjlighet att använda alternativa transporter. 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 och *Transportstyrelsen* har i sitt remissvar anfört att förslaget kan stå i konflikt till mål om ekonomisk jämställdhet. Regeringen gör också bedömningen att förslaget isolerat gynnar män mer än kvinnor, men effekterna är mycket begränsade.

## 5.5 Effekter för miljön

Förslaget att den årliga BNP-indexeringen pausas medför att energiskattens resursstyrande karaktär för bensin och diesel försvagas något jämfört med nuvarande regler. Eftersom bensin och diesel genom åtgärden får ett något lägre pris, allt annat lika, kan detta leda till något högre förbrukning och därigenom något högre koldioxidutsläpp om effekterna av förslaget ses isolerat. Förslaget riskerar att ge minskade incitament till klimatomställning i transportsektorn, inklusive överflyttning till andra transportslag. Det kan, sett isolerat, minska möjligheterna att nå klimatmålen, vilket bl.a. *Naturvårdsverket*, *Statens energimyndighet*, *Statens väg- och transportforskningsinstitut* och *Trafikverket* har påpekat. Regeringen instämmer i att förslaget medför något försämrade möjligheter för Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom luftfart) till 2030. Effekterna bedöms dock vara små. Regeringen menar vidare att det är viktigt att understryka att successivt ökade reduktionsnivåer inom reduktionsplikten samtidigt innebär att utsläppen av fossila växthusgaser per såld liter drivmedel minskar. Förslaget i denna proposition ska därför ses mot bakgrund av att drivmedelsleverantörerna genom reduktionsplikten successivt behöver minska utsläppen av växthusgaser. De högre reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten bidrar till lägre utsläpp genom ökad inblandning av biodrivmedel. De minskade utsläppen medför en positiv miljöeffekt som väntas överstiga effekten av förslaget i denna proposition. Sammantaget innebär detta att utsläppen inom transportsektorn bedöms minska.

## 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 regelförändringar. 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

Förslaget bedöms vara förenligt med dels rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, dels reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Förslaget bedöms därför vara förenligt med EU-rätten.

## 6 Författningskommentar

Prop. 2020/21:196

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

#### **2 kap.**

##### **1 b §**

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

Ändringen i *andra stycket* innebär att det årliga tillägget av två procentenheter inte ska gälla vid den årliga omräkningen av skattebeloppen inför 2022. Omräkningen ska därmed endast baseras på den faktiska förändringen i konsumentprisindex.

Övervägandena finns i avsnitt 2.1.

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

#### **2 kap.**

##### **1 b §**

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

Ändringen i *första stycket* innebär att omräkningen avser kalenderår 2023 och efterföljande kalenderår.

Ändringen i *andra stycket* innebär att det årliga tillägget av två procentenheter ska tillämpas vid den årliga omräkningen av skattebeloppen inför 2023 och efterföljande kalenderår.

Övervägandena finns i avsnitt 2.2.

## Promemorians lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 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 §<sup>1</sup>**

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.

---

Denna lag träder i kraft den 1 november 2021.

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

Härigenom föreskrivs 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.



Efter remiss har yttranden över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022 lämnats av 2030-sekretariatet, Bil Sweden, Drivkraft Sverige, Företagarna, Förvaltningsrätten i Falun, Hela Sverige ska leva, Kammarrätten i Sundsvall, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Kommerskollegium, Konsumentverket, Kungliga Tekniska Högskolan, Naturvårdsverket, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, Skattebetalarnas Förening, Skatteverket, Skogsindustrierna, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Energiföretagen Sverige, Fossilfritt Sverige, Greenpeace, Gröna Bilister, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), LRF Skogsägarna, Naturskyddsföreningen, Statens jordbruksverk, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) och Tillväxtanalys.

Utöver remissinstanserna på remisslistan har svar inkommit från Maskinentreprenörerna och Näringslivets Transportråd.

## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 12 maj 2021

Närvarande: statsrådet Johansson, ordförande, och statsråden Bolund, Baylan, Hultqvist, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Ernkrans, Lindhagen, Hallberg, Micko, Stenevi, Olsson Fridh

Föredragande: statsrådet Lindhagen

---

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