

## Sänkt energiskatt på bensin och diesel

December 2021

## 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 (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	10
2	Ärendet och dess beredning .....	11
3	Sänkt energiskatt på bensin och diesel.....	11
4	Konsekvensanalys.....	12
4.1	Syfte och alternativa lösningar .....	12
4.2	Offentligfinansiella effekter .....	12
4.3	Effekter för företagen .....	12
4.4	Effekter för enskilda.....	13
4.5	Effekter för miljön.....	14
4.6	Effekter för myndigheter och domstolar .....	14
4.7	Övriga effekter .....	14
5	Författningskommentar.....	15
5.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	15
5.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	15

## Promemorian huvudsakliga innehåll

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). I promemorian behandlas riksdagens tillkännagivande.

Förslagen föranleder ändringar i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

# 1 Lagtext

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

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

### *Nuvarande lydelse*

#### **2 kap.**

##### **1 §<sup>1</sup>**

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	  4 kr 13 öre per liter  2 kr 08 öre per liter  4 kr 16 öre per liter	  2 kr 61 öre per liter  2 kr 61 öre per liter  2 kr 61 öre per liter	  6 kr 74 öre per liter  4 kr 69 öre per liter  6 kr 77 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	5 kr 05 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	7 kr 66 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som  a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro-	909 kr per m <sup>3</sup>	3 444 kr per m <sup>3</sup>	4 353 kr per m <sup>3</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 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	3 kr 78 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 42 öre per liter
			1 kr 71 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	4 kr 35 öre per liter
			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 volympro-	921 kr per m <sup>3</sup>	3 490 kr per m <sup>3</sup>	4 411 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	cent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 111 kr per m <sup>3</sup>	2 292 kr per m <sup>3</sup>	4 403 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 434 kr per m <sup>3</sup>	2 292 kr per m <sup>3</sup>	4 726 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 601 kr per m <sup>3</sup>	2 292 kr per m <sup>3</sup>	4 893 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg  1 184 kr per 1 000 kg	3 672 kr per 1 000 kg  3 672 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 b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>  1 018 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 613 kr per 1 000 m <sup>3</sup>  2 613 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 613 kr per 1 000 m <sup>3</sup>  3 631 kr per 1 000 m <sup>3</sup>
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).

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 1 b §<sup>2</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 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.

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.

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.

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 2021.

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

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2022.



2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

## 1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 b § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2021:883) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2021:883*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### **1 b §**

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.

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 2020.

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 2021.

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

## 2 Ärendet och dess beredning

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). I promemorian behandlas riksdagens tillkännagivande.

## 3 Sänkt energiskatt på bensin och diesel

**Promemorians förslag:** Energiskatten på bensin och diesel sänks så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt. Detta uppnås genom att energiskatten på bensin och diesel sänks med 40 öre per liter.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

**Skälen för förslaget:** Finansutskottet har i betänkandet 2021/22:FiU1 anfört följande. Det är inte rättvist att den som bor på landsbygden ska dra ett tyngre lass för klimatomställningen än den som bor i storstan. Idag läggs en alltför stor börda på dem som är beroende av bilen för att färdas i vardagen. Vissa tar tunnelbanan till jobbet – andra bilen. Om Sverige ska hålla ihop måste alla ha råd att transportera sig till jobb, familj, vänner och fritidsaktiviteter. Energiskatten på bensin och diesel sänks så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022. Det motverkar de skattehöjningar som under senare år varit en följd av regeringens politik.

Riksdagen har mot den bakgrunden tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med förslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter. Förslaget ska enligt riksdagens tillkännagivande träda i kraft den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 s. 57, rskr. 2021/22:46). Priset vid pump inkluderar både energiskatt och mervärdesskatt och för att priset vid pump ska sänkas med 50 öre per liter föreslås att energiskatten sänks med 40 öre per liter. Promemorians förslag utformas i enlighet med detta.

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, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51. 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, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

### *Lagförslag*

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

## 4 Konsekvensanalys

### 4.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att tillmötesgå det tillkännagivande som följer av riksdagsskrivelse 2021/22:46. Alternativa lösningar som tillmötesgår detta tillkännagivande saknas.

### 4.2 Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten av förslaget har beräknats i finansutskottets betänkande 2021/22:FiU1 och är därmed beaktad i inkomstberäkningen för 2022. I betänkandet beräknas skatteintäkterna avseende energiskatt minska med 2,4 mdr kr.

### 4.3 Effekter för företagen

De allra flesta företag som berörs av förslaget påverkas genom ett förändrat pris på bensin och diesel. Förslaget i denna proposition innebär en sänkning av energiskatten på bensin och diesel med 40 öre per liter exklusive moms, från och med den 1 maj 2022.

I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. För diesel antas cirka 73 procent användas av företag. 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. Motsvarande antagande för bensin är att 18 procent används av företag.

Av bruttoeffekten är det dessa andelar av den offentligfinansiella effekten som kommer företagen till godo. Övervältring väntas ske på företagens 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 19 200 kronor per år ( $0,4 \text{ kr/l} * 12\ 000 \text{ mil} * 4 \text{ l/mil} = 19\ 200 \text{ kr}$ ). 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 8 800 kronor per år ( $0,4 \text{ kr/l} * 5\ 500 \text{ mil} * 4 \text{ liter/mil} = 8\ 800 \text{ kr}$ ). Notera att ovanstående exempel är beräknade på förbrukningen under ett helår och att skatteförändringen införs från och med den första maj 2022.

Omfattningen av s.k. ekonomitankning är inte klarlagd, men får allmänt sett ses som ett större problem när priset i grannländer avviker kraftigt från det i Sverige. Indikationer på ekonomitankning vid gränsen till Norge har funnits under 2021 och förslaget bedöms därför minska ekonomitankningen något.

Skatteförändringarna bedöms inte påverka företagens 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 företagens 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.

## 4.4 Effekter för enskilda

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 denna ingående mervärdesskatt 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 50 öre per liter ( $40 \text{ öre/l} * 1,25$ ).

Sänkningen av skatten på bensin påverkar fler hushåll direkt än sänkningen av skatten på diesel. För många bilister som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skattesänkningen på bensin lägre kostnader med 450 kronor per år ( $0,4 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\ 500 \text{ mil} * 0,6 \text{ l/mil}$ ) jämfört med om förslaget inte genomförs. Vid motsvarande redovisning för en privatbilist som kör på diesel kan sänkningen antas innebära lägre kostnader med ungefär 300 kronor per år ( $0,4 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\ 500 \text{ mil} * 0,4 \text{ l/mil}$ ). Notera att ovanstående exempel är beräknade på förbrukningen under ett helår och att skatteförändringen införs från och med den första maj 2022.

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 0,4 kronor per liter. Kostnadsminskningen kan uppgå till cirka 15 kronor per flygtimme ( $0,4 \text{ kr/l} * 30 \text{ l/h} * 1,25 = 15 \text{ kr/h}$ ).

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.

## 4.5 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.

Det är dock inte så att den ökade drivmedelsanvändningen 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 0,2 miljoner ton per år.

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

## 4.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas inte medföra några tillkommande långsiktiga kostnader för Skatteverket. Förslaget uppskattas i begränsad omfattning medföra initiala kostnader för Skatteverket för anpassning till de nya reglerna. Några speciella informationsinsatser utöver vad som normalt krävs vid regeländringar bedöms inte behövas. Tillkommande kostnader för Skatteverket ryms inom 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.

## 4.7 Övriga effekter

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, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51. Förslaget bedöms därför vara förenligt med EU-rätten.

## 5 Författningskommentar

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

#### 2 kap.

##### 1 §

I paragrafen regleras energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär att de aktuella skattebeloppen justeras ned med 40 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022. För tiden dessförinnan framgår skattebeloppen av förordningen (2021:1077) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 3.

##### 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.

I paragrafens *tredje stycke* anges det s.k. jämförelsetalet som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni för det s.k. basåret. Ändringen innebär att basåret ändras till 2021.

Ändringen i *fjärde stycket* är en följdändring så att hänvisningarna blir korrekta.

Övervägandena finns i avsnitt 3.

### 5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2021:883) 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.

I paragrafens *tredje stycke* anges det s.k. jämförelsetalet som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni för det s.k. basåret. Ändringen innebär att basåret ändras till 2021. Ändringen är en följdändring med anledning av första lagförslaget. Om ändringen inte görs släcker den redan utfärdade lagen ut första lagförslaget och då kommer basåret att bli felaktigt vid kommande omräkningar.