

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

## Yttrande över Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel (promemoria)

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

I remissen ingår förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi och förslag till ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

I sak anges förslaget innebära 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.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

I remissen anges att 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 anges få 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 anges vara harmoniserade 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 anges vara 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.

Det anges i konsekvensutredningen att den föreslagna åtgärden syftar till att dämpa de höga drivmedelspriserna, som främst har uppstått som konsekvens av ett betydligt högre oljepris.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

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

Regelrådet gör följande bedömning. Syftet har formulerats som att de höga drivmedelspriserna ska dämpas. Under förutsättning att målsättningen formuleras på detta sätt, framstår det som troligt att det är ett mer begränsat antal åtgärder som finns tillgängliga för att uppnå denna. Regelrådet kan notera att om målsättningen i stället hade formulerats som att berörda aktörer skulle kompenseras för de ekonomiska effekterna av drivmedelsprisernas nivå, hade förutsättningarna för alternativa lösningar kunnat vara väsentligt annorlunda. Givet den målsättning som har valts, kan emellertid beskrivningen av alternativa lösningar anses tillräcklig. Det finns tillräcklig information om bedömda effekter av om ingen reglering kommer till stånd.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

Det anges i konsekvensutredningen att 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. I skälen för förslaget ställs den föreslagna skattesänkningen i relation till de EU-rättsliga bestämmelserna på ett mer detaljerat sätt.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilken bedömning som görs avseende överensstämmelse med EU-rätten och vad denna bedömning baseras på.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Inget anges i konsekvensutredningen om hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande. Det anges emellertid att det 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 det gäller informationsinsatser anges följande. Förslaget förväntas medföra vissa kostnader av engångskaraktär för Skatteverket, exempelvis kostnader för åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Förslaget medför dock inte behov av informationsinsatser som går utöver vad som normalt sker vid regelförändringar.

Regelrådet gör följande bedömning. Det kan inte anses finna tydlig information om de överväganden som har gjorts när det gäller valet av tidpunkt för ikraftträdande. Det är emellertid möjligt att sluta sig till att den föreslagna tidpunkten skulle sammanfalla med övriga ändringar i skattenivåer som föreslagits i en proposition som lämnats till riksdagen. Det framstår vidare som troligt för Regelrådet att den valda tidpunkten kan vara bland de tidigaste

som ändringen skulle kunna träda i kraft. Sammantaget är det enligt Regelrådets uppfattning möjligt att utifrån informationen i promemorian sluta sig till att förslagsställaren har eftersträvat ett tidigt ikraftträdande som samordnas tidsmässigt med redan föreslagna ändringar i skattenivåer. Detta hade med fördel kunnat uttryckas tydligare men eftersom det ändå är möjligt att förstå kan även befintlig information anses tillräcklig. När det gäller behovet av informationsinsatser, som har redovisats tydligare, kan Regelrådet också finna att det finns tillräcklig information.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

Det anges i konsekvensutredningen att skattesänkningen i första ledet påverkar 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. Någon storleksmässig beskrivning av berörda företag finns inte. Det anges att för diesel antas cirka 73 procent användas av företag och motsvarande antagande för bensin är att 18 procent används av företag. Sammantaget antas att cirka 57 procent av volymen bensin och diesel förbrukas av företag.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns förhållandevis tydlig information om de främst berörda företagens branschtillhörighet. Det framgår visserligen att en stor andel av de berörda bränslena nyttjas av företag, men det är svårt att utläsa någon information om de berörda företagens antal utifrån detta. Det finns inte heller annan information om företagens antal. Beskrivning av berörda företag utifrån antal kan därför inte anses tillräcklig. Att det helt saknas information om de berörda företagens storlek innebär att den storleksmässiga beskrivningen inte heller är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån bransch godtagbar.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal och storlek bristfällig.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

I konsekvensutredningen anges att beräkningar av offentligfinansiella effekter görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och vanligtvis utgår från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Som utgångspunkt för att beräkna förslaget 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 miljarder kr. Nettoeffekten väntas efter att hänsyn har tagits till påverkan på moms och beskattning av företagens vinster, bli något lägre. Detta anges bero på att en stor andel av drivmedlen används av företag.

Av bruttoeffekten är anges det vara de ovan nämnda andelarna (alltså 73 procent av diesel, 18 för bensin och sammantaget 57 procent) 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 anges i det enskilda fallet bero 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). Det anges att ett åkeri som använder ett fjärrbilsekipage 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. Förslagsställaren poängterar att nyss nämnda exempel utgår från att förbrukningen är jämnt fördelad över året.

Vidare anges att Skatteförändringarna inte bedöms påverka företagens administrativa kostnader varken på kort eller lång sikt och inte heller beröms föranleda förändringar av några andra kostnader för företagen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av påverkan på administrativa och andra kostnader. Beskrivningen är utförlig och tydlig. Inte minst är det värdefullt att det finns räkneexempel som visar vad effekten skulle bli i några fall med olika förutsättningar. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens tidsåtgång, kostnader och verksamhet godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Det anges i konsekvensutredningen att det bör 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 anges också kunna göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och därigenom på sikt medföra högre utsläpp. I skälen för förslaget i promemorian anges också att ändringen utöver bensin och diesel gäller några andra drivmedel som definitionsmässigt omfattas av 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7, LSE. Som skäl för detta anges att säkerställa att förändringarna av beskattningen inte ska medföra något element som är att anse som statligt stöd.

Regelrådet noterar att det finns viss information om aspekter som rör konkurrensförhållandena för berörda företag. När det gäller företag som i hög grad använder de aktuella bränslena får det anses vara tydligt redovisat att förslaget rimligtvis medför en viss gynnsam effekt för dem. Det är emellertid oklart hur stor en relativ försämring i konkurrenskraft för andra bränsleslag och lösningar som innebär eldrift skulle bli. Regelrådet noterar visserligen att den aktuella skattesänkningen är tillfällig men anser att det likväl hade varit motiverat med en något mer utförlig beskrivning av sådana aspekter.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag bristfällig.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Inget anges om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner inget som tydligt indikerar att en sådan effekt skulle uppstå. Avsaknaden av information är därför inte någon väsentlig brist.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i ärendet, avsaknad av redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

## **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

I konsekvensutredningen anges att 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Det bör framhållas att samma nivå på kostnadsförändringar i absoluta tal kan ha olika betydelse för olika företag, beroende på företagets storlek. Det som anges om hur regelverket är utformat generellt och att detta medför att det inte är skäl för att förslaget borde innehålla något särskilt hänsynstagande till företag framstår däremot för Regelrådet som ett resonemang där utgångspunkten är att värna en viss konsekvens i regelverket, snarare än att ta hänsyn till mindre företags förutsättningar. Ett sådant perspektiv skulle kunna medföra att relevanta effekter för de små företagen inte blir beaktade. I detta fall framstår det för Regelrådet som tydligt att de små företag som får lägre skatt till följd av förslaget påverkas gynnsamt. Beskrivningen kan anses tillräcklig under dessa förutsättningar, även om Regelrådet, som redan nämnts, vill framhålla att val av perspektiv inte saknar betydelse.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

## **Sammantagen bedömning**

Regelrådet finner att konsekvensutredningen i flertalet avseenden håller tillräcklig kvalitet. Det finns brister i beskrivningen av berörda företag och påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag. Dessa brister är emellertid inte av en sådan betydelse att de blir avgörande för helhetsbedömningen. Därvid beaktar Regelrådet också att förslaget avser en tidsbegränsad förändring som i vart fall kan antas innebära en gynnsam effekt för några kategorier företag.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 23 mars 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Claes Norberg  
Ordförande



Per Högström  
Föredragande