

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 promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Förslaget avser ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi så att energiskatten på bensin och diesel sänks med 40 öre per liter för att priset vid pump på så sätt ska kunna reduceras med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt. Ändringarna föreslås träda ikraft den 1 maj 2022.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen uppges att Riksdagen för regeringen har tillkännagett att den ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter från och med den 1 maj 2022. Åtgärderna syftar därmed till att tillmötesgå riksdagens tillkännagivande.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen uppges att åtgärderna syftar till att tillmötesgå riksdagens tillkännagivande och att alternativa lösningar därför saknas.

Regelrådet delar förslagsställarens uppfattning om att det saknas alternativa lösningar och att redovisningen därför är tillräcklig.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen uppges att även efter den föreslagna sänkningen av energiskatten på bensin och diesel uppfyller beskattningen föreskrivna minimiskattenivåer i rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter

och elektricitet. 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 lagen om skatt på energi. Det uppges att utöver bensin och diesel ingår i dessa definitioner flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

Regelrådet finner ingen anledning att ifrågasätta redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten varför redovisningen bedöms vara godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen uppges att enligt riksdagens tillkännagivande ska sänkningen av energiskatten ske från och med den 1 maj 2022. Förslagsställaren bedömer att det inte kommer att behövas några speciella informationsinsatser utöver vad som normalt krävs vid regeländringar.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen uppges att merparten av de totala volymerna av bensin och diesel förbrukas inom transportsektorn och att skattesänkningen därför främst påverkar åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Vidare uppges att lägre skatt på diesel även bedöms medföra viss kostnadsminskning för jord- och skogsbruk samt för gruvindustri.

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av företagens antal och storlek. Även om skattesänkningen kommer många olika branscher och företag till del hade det likväl varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat antal och storlek på de företag inom de branscher som särskilt nämns i redovisningen och som bedöms påverkas mest av förslaget. Sådan redovisning hade förbättrat konsekvensutredningens kvalitet.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen uppges att skatteförändringarna inte bedöms påverka företagens administrativa kostnader, varken på kort eller lång sikt.

Regelrådet finner ingen anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning varför redovisningen av förslagets administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen uppges att förslaget beräknas minska statens skatteintäkter från energiskatt med 2,4 miljarder kronor. Förslagsställaren uppger vidare att förslaget ger företag inom främst åkerinäringen samt den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter en skattesänkning. Förslaget bedöms även medföra en skattesänkning för företag inom jord- och skogsbruk samt gruvindustri. Det uppges att av de totala volymerna för diesel antas cirka 73 procent användas av företag. Motsvarande antagande för bensin uppges vara 18 procent. Det uppges att av bruttoeffekten är det dessa andelar av den offentlig-

finansiella effekten som kommer företagen till godo i form av ökade vinster. Det uppges att när nettoeffekten beräknas tas hänsyn till de ökade inbetalningarna av bolagsskatt.

Förslagsställaren uppger att den förändrade årskostnaden beror på hur många fordon ett enskilt företag brukar, hur långt fordonen framförs, vilket bränsle de drivs med och vilken drivmedelsförbrukning som fordonet har. Det uppges att om fordonen drivs med hög-inblandade biodrivmedel, vilka inte omfattas av skattesänkningen, blir kostnadsförändringen mindre. Förslagsställaren redovisar ett exempel på ett åkeri som använder ett fjärrbilsekipage som framförs 12 000 mil om året och förbrukar fyra liter diesel per mil. Det uppges att åkeriet, genom förslaget, får 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 ($0,4 \text{ kr/l} * 5\,500 \text{ mil} * 4 \text{ liter/mil} = 8\,800 \text{ kr}$). Exempelen uppges vara beräknade på förbrukningen under ett helår och utifrån att skatteförändringen införs från och med den första maj 2022. Det uppges att omfattningen av så kallad ekonomitankning inte är 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, enligt förslagsställaren, funnits under 2021 och förslaget bedöms därför minska ekonomitankningen något.

Det uppges slutligen att förslaget också innebär att skatten på flygbensin sänks med 0,4 kronor per liter och att kostnadsminskningen kan uppgå till cirka 15 kronor per flygtimme ($0,4 \text{ kr/l} * 30 \text{ l/h} * 1,25 = 15 \text{ kr/h}$).

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av andra kostnader och påverkan på företagens verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen uppges att den så kallade ekonomi-tankningen vid gränsen till Norge bedöms minska något med förslaget.

Det uppges därutöver att sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare. Effekten på utsläppen kan, enligt förslagsställaren, därför 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.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet kan konstatera att det finns en rubrik med namnet övriga effekter men att det där inte finns någon redovisning avseende just företagseffekter. Regelrådet tolkar detta som att förslagsställaren inte anser att förslaget medför ytterligare effekter än de redan redovisade. Regelrådet anser att det hade förbättrat konsekvensutredningens kvalitet om detta hade framgått tydligare.

Regelrådet finner trots allt att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen uppges att 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. Förslagsställarens bedömning är därför att det vid utformningen av förslagen inte är motiverat att särskild hänsyn tas till små företag.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens redovisning är godtagbar på alla punkter.

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 12 januari 2022.

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

Ärendet föredrogs av: Annika LeBlanc.



Claes Norberg
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande