

Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel

September 2020

Promemorians huvudsakliga innehåll

Den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel tillämpas inte för kalenderåret 2021. Skattesatserna för 2021 ska därmed endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2019 och juni 2020. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

Innehållsförteckning

Promemorians huvudsakliga innehåll	2
1 Lagtext	4
1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	4
2 Förändringar i indexering av skatten på bensin och diesel.....	10
2.1 Bakgrund	10
2.2 Pausad BNP-indexering för drivmedel.....	10
3 Konsekvensanalys	12
3.1 Syfte och alternativa lösningar	12
3.2 Offentligfinansiella effekter	12
3.3 Effekter för företagen	12
3.4 Effekter för enskilda och för den ekonomiska jäbställdheten.....	13
3.5 Effekter för miljön.....	13
3.6 Effekter för myndigheter och domstolar.....	14
3.7 Förslagets förenlighet med EU-rätten.....	14
4 Författningskommentar.....	14
4.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	14

1 Lagtext

Förslag till 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 §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	4 kr 10 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 69 öre per liter
		– alkylatbensin	2 kr 07 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 66 öre per liter
		b) miljöklass 2	4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 72 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 02 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 61 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	903 kr per m ³	3 420 kr per m ³	4 323 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 461 kr per m ³	2 246 kr per m ³	4 707 kr per m ³
	miljöklass 2	2 777 kr per m ³	2 246 kr per m ³	5 023 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 941 kr per m ³	2 246 kr per m ³	5 187 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	3 598 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 160 kr per 1 000 kg	3 598 kr per 1 000 kg	4 758 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	2 561 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	998 kr per 1 000 m ³	2 561 kr per 1 000 m ³	3 559 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	687 kr per 1 000 kg	2 976 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 13 öre per liter	2 kr 59 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	4 kr 13 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 74 öre per liter
	– alkylatbensin	2 kr 08 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	4 kr 69 öre per liter
	b) miljöklass 2	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 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	909 kr per m ³	3 444 kr per m ³	4 353 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	ger mindre än 85 volymprocent 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 ³	2 262 kr per m ³	4 740 kr per m ³
	miljöklass 2	2 797 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 059 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 962 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 224 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 b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg 1 168 kr per 1 000 kg	3 624 kr per 1 000 kg 3 624 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 b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³ 1 005 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³ 2 579 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³ 3 584 kr per 1 000 m ³
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).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §²

För kalenderåret 2021 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

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.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna

prisläget i juni månad året närmast prisläget i juni månad året närmast
före det år beräkningen avser och före det år beräkningen avser och
prisläget i juni 2019. prisläget i juni 2020.

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

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2021.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig
till tiden före ikraftträdandet.

2 Förändringar i indexering av skatten på drivmedel

2.1 Bakgrund

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 utsläppen av växthusgaser och även bidra till en effektivare energianvändning (prop. 2015/16:1). I praktiken har det dock förekommit att BNP-indexering inte har genomförts i några fall när riksdagen 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 (prop. 2017/18:1, FiU2017/18:1, rskr. 2017/18:54). Syftet med reduktionsplikten är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel för att bidra till regeringens mål inom det klimatpolitiska ramverket och på sikt kunna nå en fossilfri fordonsflotta. En reduktionsplikt innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel och därmed kostnadseffektivt minska växthusgasutsläppen från vägtransporter med hjälp av hållbart producerade biodrivmedel. Vilka konsekvenser detta kan få på priset på drivmedel på lite längre sikt är svårt att bedöma. Marknadspriset på biodrivmedel behöver inte följa priset på fossilt bränsle och biodrivmedel har än så länge varit dyrare än bensin och diesel. Vid sådana relativa prisförhållanden leder en ökad inblandning av biodrivmedel till högre priser på bensin och diesel.

2.2 Pausad BNP-indexering för drivmedel

Promemorians förslag: BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensin och diesel ska inte tillämpas för kalenderåret 2021. Skattesatserna för 2021 ska därmed endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsumentprisindex mellan juni 2019 och juni 2020.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021.

Skälen för promemorians förslag: I januariavtalet, en sakpolitisk överenskommelse mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna, aviserades att reduktionsplikten ska vara utformad så att den bidrar till att nå det nationella målet om minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 procent år 2030 och att reduktionsnivåerna ska

skärpas successivt för tiden efter 2020. Biodrivmedel är än så länge dyrare än bensin och diesel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel föreslås därför att BNP-indexeringen av bl.a. bensin och diesel pausas under kalenderåret 2021 och att energiskatten därmed enbart räknas om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Förslaget omfattar samtliga bränslen som träffas av BNP-regeln, dvs. förutom bensin och diesel även flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt. Härigenom säkerställs att ändringarna i beskattningen inte ska medföra något element som är att anse som statligt stöd.

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 då reduktionsplikten innebär minskade växthusgasutsläpp från bensin och diesel genom inblandning av biodrivmedel.

Som exempel anges i tabellen nedan förändringar av skattesatserna för bensin, miljöklass 1 och diesel, miljöklass 1 jämfört med nu gällande skattesatser. KPI har under den aktuella perioden ökat med 0,71 procent. Tillsammans med BNP-indexeringen skulle det innebära en omräkning med 2,71 procent. Förändringarna till följd av detta redovisas i tabellen nedan.

Tabell Förändringar av skattesatser den 1 januari 2021 jämfört med skattesatser 2020

Öre per liter

Energislag	Bensin, miljöklass 1	Diesel, miljöklass 1
KPI-indexering koldioxidskatt	2	1,7
KPI-indexering energiskatt	3	1,7
BNP-indexering (+2p.e läggs på energiskatt)	13	9,4
Sänkt energiskatt	-13	-9,4
Summa	5	3,3

Sammanfattningsvis föreslås därför att energiskatten per liter sänks på bensin, miljöklass 1 med 13 öre och på diesel, miljöklass 1 med 9,4 öre, i förhållande till de omräknade skattesatserna för 2021 som annars skulle gälla utifrån nuvarande regelverk.

Ändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2021. Äldre bestämmelser ska dock fortfarande gälla i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet inträtt före ikraftträdandet.

Lagförslag

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

3 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets 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 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.

3.1 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 promemoria syftar därför också till att minska företagens 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 promemoria. Denna promemoria behandlar inte några förslag om förändringar i reduktionsplikten.

3.2 Offentligfinansiella effekter

En pausad BNP-indexering för bensin och diesel beräknas minska skatteintäkterna med 0,94 miljarder kronor 2021.

3.3 Effekter för företagen

Förslaget medför att energiskatten på bensin, miljöklass 1 blir 13 öre lägre per liter (ca 16 öre per liter inklusive moms) jämfört med om skattenivån med BNP-indexering skulle gälla 2021. Energiskatten på diesel, miljöklass 1 blir på motsvarande vis 9,4 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 gruvindustri då förslaget innebär lägre skatt på diesel jämfört med den skattenivå som följer av den årliga indexeringen. Förslaget bedöms i stort sett inte påverka företagens administrativa kostnader varken på kort eller lång sikt. Förslaget bedöms inte föranleda förändringar av några andra kostnader för företagen.

3.4 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 drygt 16 öre per liter ($13 \text{ öre/l} \cdot 1,25$). 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 många bilister som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skatteändringen på bensin lägre kostnader med knappt 150 kronor per år ($0,13 \text{ kr/l} \cdot 1,25 \cdot 1500 \text{ mil} \cdot 0,6 \text{ l/mil}$) 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. 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. Förslaget bedöms därmed på marginalen ekonomiskt gynna män mer än kvinnor.

3.5 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. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska något av förslaget i sig. Det kan, sett isolerat, minska möjligheterna att nå klimatmålen. Förslaget i sig 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.

Succesivt ökade reduktionsnivåer inom reduktionsplikten innebär samtidigt att utsläppen av fossila växthusgaser per såld liter drivmedel minskar. Förslaget i denna promemoria ska därför ses mot bakgrund av att drivmedelsleverantörerna genom reduktionsplikten successivt behöver minska utsläppen av växthusgaser.

3.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas inte medföra några tillkommande långsiktiga kostnader för Skatteverket. Förslaget förväntas dock medföra vissa kostnader av engångskaraktär. Dessa kostnader består av kostnader för åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Förslaget torde dock inte föranleda några behov av informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar. Eventuellt tillkommande kostnader för Skatteverket ska hanteras inom myndighetens 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.

3.7 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.

4 Författningskommentar

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

2 kap.

1 §

Övervägandena finns i avsnitt 2.2.

I paragrafen regleras koldioxid- och energiskattebeloppen för vissa bränslen, däribland bensin och diesel. Av tabellen i *första stycket* framgår de skattebelopp som gäller för dessa bränslen när skattskyldighet inträder fr.o.m. ikraftträdandet, dvs. den 1 januari 2021. Vid uträkning av de skattesatser som anges i tabellen har hänsyn tagits till faktiska förändringar i konsumentprisindex från juni 2019 till juni 2020.

1 b §

Övervägandena finns i avsnitt 2.2.

I paragrafen finns regler för omräkning av skattebeloppen på bränslen i 2 kap. 1 § efter faktiska förändringar i konsumentprisindex (KPI).

I *första stycket* ändras det år från och med vilket den årliga omräkningen ska göras till 2022. Ändringen innebär att en omräkning görs av skattebeloppen som anges i 1 § för kalenderåret 2022 och efterföljande kalenderår.

I *tredje stycket* ändras det basår som används vid förändringar av konsumentprisindex till 2020.