

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 förslaget Pausad BNP-indexering av skatten 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

Det föreslås ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi innebärande att BNP-indexeringen av skatten på bensin, diesel, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt inte ska 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 och energiskatten blir följaktligen lägre. Exempelvis blir bensin, miljöklass 1, 13 öre lägre per liter (ca 16 öre inklusive moms) och energiskatten på diesel, miljöklass 1, 9,4 öre lägre per liter (ca 12 öre per liter inklusive moms).

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Sedan 1994 ska en årlig omräkning ske av såväl koldioxid- som energiskattesatserna på bland annat 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. 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. Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel. 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. Biodrivmedel är än så länge dyrare än bensin och diesel och för att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel föreslås att BNP-indexeringen av bland annat bensin och diesel pausas under kalenderåret 2021, även om energiskattens resursstyrande karaktär för bensin och diesel försvagas något jämfört med nuvarande regler.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren anger att om förslaget inte genomförs blir priset vid pump högre. Det anges också att förslaget omfattar samtliga bränslen som träffas av BNP-regeln, dvs. förutom bensin och diesel även flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt, vilket ska säkerställa att ändringarna i beskattningen inte medför något element som är att anse som statligt stöd. Andra alternativa lösningar diskuteras inte. Det understryks att innevarande förslag inte omfattar förändringar i reduktionsplikten.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår tydligt att om ändringarna inte genomförs blir pumppriset för bensin och diesel högre. Det framgår inte lika tydligt varför statsstödsreglerna åberopas som motivering för att även flygbränslen och vissa oljor med hög svavelhalt ska omfattas av förslaget. Förslagsställaren understryker att inga förändringar i reduktionsplikten omfattas av förslaget. Det framgår av promemorian att de olika regelverken delvis motverkar varandra och det hade därför varit önskvärt med ett mer utförligt resonemang kring detta.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Förslagsställaren bedömer förslaget vara förenligt med dels rådets direktiv 2003/96/EG 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren hänvisar till olika EU-regelverk, men det saknas helt beskrivningar av hur förslaget förhåller sig till dessa. Givet förslagets karaktär är den knapphändiga beskrivningen dock tillräcklig.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. Det anges att Skatteverket förväntas ha kostnader för företagens informationsbehov, men att förslaget inte torde föranleda några behov av informationsinsatser som går utöver de som normalt sker vid regelförändringar.

Regelrådet gör följande bedömning. Det förekommer inget resonemang kring särskilda hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande. Givet förslagets karaktär anser Regelrådet att avsaknad av sådan redovisning inte är betydande. Regelrådet har heller ingen anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning att det inte finns ett behov av speciella informationsinsatser.

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

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Förslagsställaren anger att de som huvudsakligen påverkas av förslaget är 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 och svenskt jord- och skogsbruk samt gruvindustri.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår tillräckligt tydligt vilka branscher som berörs av förslaget. Det saknas helt uppgifter om antalet berörda företag och deras storlek. Givet förslagets karaktär är detta emellertid inte en väsentlig brist.

Regelrådet finner därför redovisning av förslagets påverkan på berörda företag utifrån antal, storlek och branschgodtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Förslagsställaren anger att skatteintäkterna beräknas minska med 0,94 miljarder kronor 2021. Det anges vidare 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). Av lagförslaget framgår även de nya skattenivåerna för övriga bränslen som omfattas av BNP-indexeringsreglerna. Förslagsställaren anger vidare att 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren anger att förslaget medför minskade skatteintäkter för staten och kostnadsbesparingar för företagen. Givet förslagets karaktär anser Regelrådet inte att kvantifiering av de beräknade kostnadsbesparingarna för företagen jämfört med dagens regler nödvändig.

Regelrådet finner därför redovisningen av påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det förekommer inget resonemang kring påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag. Givet förslagets karaktär bedömer Regelrådet att en sådan redovisning inte är behövlig och finner därför avsaknad av redovisning i detta avseende godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Förslagsställaren har, förutom de kostnadsminskningar som angivits ovan, bedömt att förslaget inte föranleder förändringar av några andra kostnader för företagen. Regelrådet ser ingen anledning att ifrågasätta denna bedömning och finner därför redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det förekommer inget resonemang kring särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning. Trots detta finner Regelrådet, givet ärendets karaktär, avsaknad av redovisning i detta avseende godtagbar.

Sammantagen bedömning

Förslaget medför såvitt Regelrådet kan bedöma huvudsakligen kostnadsbesparingar för berörda företag. Flera aspekter är tillräckligt utredda, men det förekommer även brister.

Givet förslagets karaktär finner Regelrådet dock 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 16 september 2020.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Annika Bergman, Claes Norberg, Lennart Renbjer och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Anna Stattin.



Ordförande
Elisabeth Thand Ringqvist



Föredragande
Anna Stattin