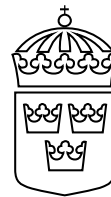


# Regeringens proposition 2020/21:29



Pausad BNP-indexering för drivmedel

Prop.  
2020/21:29

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 oktober 2020

*Stefan Löfven*

*Magdalena Andersson*  
(Finansdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte tillämpas för kalenderåret 2021. Det innebär att energiskatten enbart ska räknas om med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex (KPI). Förslaget medför ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	10
4	Förändringar i indexering av skatten på drivmedel.....	10
4.1	Bakgrund.....	10
4.2	Pausad BNP-indexering för drivmedel.....	11
5	Konsekvensanalys.....	13
5.1	Syfte och alternativa lösningar .....	13
5.2	Offentligfinansiella effekter .....	14
5.3	Effekter för företagen .....	14
5.4	Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten.....	14
5.5	Effekter för miljön.....	15
5.6	Effekter för myndigheter och domstolar .....	16
5.7	Förslagets förenlighet med EU-rätten .....	16
6	Författningskommentar.....	16
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	16
Bilaga 1	Promemorians lagförslag.....	18
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	24
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 oktober 2020 .....	25

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2020/21:29

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

## 2 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	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 85 volymprocent destillat vid 350°C,	903 kr per m <sup>3</sup>	3 420 kr per m <sup>3</sup>	4 323 kr per m <sup>3</sup>
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro-			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	cent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 461 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	4 707 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 777 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	5 023 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 941 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	5 187 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet 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 motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	998 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 559 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	687 kr per 1 000 kg	2 976 kr per 1 000 kg	3 663 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	6 kr 72 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 ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C,	909 kr per m <sup>3</sup>	3 444 kr per m <sup>3</sup>	4 353 kr per m <sup>3</sup>
		b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst			

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	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 motordrivet 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 motordrivet 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).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### **1 b §<sup>2</sup>**

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 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 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 2019.

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.



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

### 3 Ärendet och dess beredning

Regeringen har i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1) aviserat att reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten höjs till 2030. Biodrivmedel är än så länge dyrare än bensin och diesel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel har promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel tagits fram inom Finansdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2020/03655).

#### *Lagrådet*

Förslaget i denna proposition är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över förslaget.

## 4 Förändringar i indexering av skatten på drivmedel

### 4.1 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. Detta har skett 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 (lag [2017:1201] om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen). Med biodrivmedel avses drivmedel för motordrift som produceras av biomassa, som är en förnybar råvara. Det finns olika tekniker som ger olika typer av bränslen som exempelvis etanol och biodiesel. 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 bensen 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. Marknadpriset på biodrivmedel behöver inte följa priset på fossilt bränsle och biodrivmedel har än så länge varit dyrare än bensen och diesel. Vid sådana relativa prisförhållanden leder en ökad inblandning av biodrivmedel till högre priser på bensen och diesel.

## 4.2 Pausad BNP-indexering för drivmedel

**Regeringens förslag:** BNP-indexeringen av skatten på bl.a. bensen och diesel ska inte tillämpas för kalenderåret 2021. Skattesatserna för 2021 ska 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. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Skatteverket, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet (SPBI), Statens jordbruksverk, Transportstyrelsen och Tullverket*, tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det. *Bil Sweden, Företagarna, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Skattebetalarnas Förening, Svenskt Näringsliv och Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget men förespråkar att BNP-omräkningen bör avskaffas permanent. Skattebetalarnas Förening anser därutöver att förslaget bör omfatta även kalenderåret 2022. *Transportstyrelsen* är huvudsakligen positiv till förslaget men pekar på att förslaget kan komma i konflikt med andra mål som bland annat ekonomisk jämställdhet och klimatarbetet.

*Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Trafikverket* avstyrker förslaget, eftersom förslaget urholkar styrningen mot klimatmålen. *Trafikanalys* har synpunkter på delar av konsekvensanalysen.

*Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att förslaget leder till större utsläpp när mer kraftfulla och nya åtgärder behövs om målet att minska utsläppen från transportsektorn med minst 70 procent från år 2010 till 2030 ska kunna nås.

### Skälen för regeringens förslag

Regeringen har i budgetpropositionen för 2021 aviserat att reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten kommer att höjas till 2030 (prop. 2020/21:1, utgiftsområde 20, avsnitt 5.4). Inriktningen är nivåer på 28 procent för bensen och 66 procent för diesel 2030 med en kontrollstation 2022. Till följd av högre produktionskostnader är biodrivmedel än så länge dyrare än bensen och diesel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel bör därför BNP-indexeringen av bl.a. bensen och diesel pausas fram till kontrollstationen för

reduktionsplikten 2022. Eftersom osäkerheterna kring framtida kostnader för biodrivmedel är stora anser regeringen inte att det finns skäl att permanent slopa BNP-indexeringen, vilket några remissinstanser framfört. Av författningstekniska skäl genomförs åtgärden för ett kalenderår i taget. Regeringen tillmötesgår därför inte önskemålet från *Skattebetalarnas Förening*, att inom ramen för denna proposition föreslå ändringar för kalenderåret 2022. Förslaget i denna proposition innebär därmed att BNP-indexeringen av bl.a. bensin och diesel pausas under kalenderåret 2021 och att energiskatten 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 moment som är att anse som statligt stöd.

Regeringen anser, till skillnad från *Naturvårdsverket*, att förslaget om en pausad BNP-indexering för att möta prisökningen till följd av högre inblandning, tillsammans med skärpningarna av reduktionsnivåerna, är i linje med en hög ambitionsnivå i klimatarbetet eftersom 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 redovisas i tabellen nedan.

Naturvårdsverket efterfrågar en större tydlighet om interaktionen med koldioxidskatten och när justeringar av koldioxidskatten till följd av ökad inblandning av biodrivmedel kan vara aktuella. Koldioxidskatten justerades i budgetpropositionen för 2018 samt även inför 2020 (prop. 2019/2020:24) schablonmässigt utifrån en på förhand bedömd andel biodrivmedel i bensin respektive diesel. En sådan justering har inte bedömts motiverad för 2021.

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

Prop. 2020/21:29

Öre per liter

<b>Energislag</b>	<b>Bensin, miljöklass 1</b>	<b>Diesel, miljöklass 1</b>
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
<b>Summa</b>	<b>5</b>	<b>3,4</b>

Synpunkterna som framförts av Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Trafikanalys, Trafikverket och VTI, behandlas i konsekvensanalysen, avsnitten 5.4 och 5.5.

Oaktat dessa synpunkter föreslås sammanfattningsvis 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 för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet inträtt före ikraftträdandet.

*Lagförslag*

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

## 5 Konsekvensanalys

### 5.1 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 syftar till att minska företagets och enskildas kostnader för detta.

Ett alternativ vore att inte göra några förändringar, vilket skulle innebära att priset vid pump blir högre än med förslaget. Denna proposition behandlar inte några förslag om förändringar i reduktionsplikten.

## 5.2 Offentligfinansiella effekter

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

## 5.3 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, eftersom 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 påverka några andra kostnader för företagen.

## 5.4 Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten

En pausad BNP-indexering av skattesatserna på bensin och diesel påverkar hushållen i relativ 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 öre/l \*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 bilister som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skatteändringen på bensin lägre kostnader med knappt 150 kronor per år ( $0,13 \text{ kr/l} * 1,25 * 1500 \text{ mil} * 0,6 \text{ l/mil}$ ) jämfört med om skattenivån som följer av den årliga BNP-indexeringen skulle gälla. För en bilist som kör på diesel kan justeringen innebära lägre kostnader med ungefär 100 kronor per år. Som *Trafikanalys* påpekar blir kostnadsminskningen lägre om man räknar på en lägre genomsnittlig körsträcka. *Trafikanalys* påpekar att den genomsnittliga körsträckan per

person snarare är cirka hälften, dvs 750 mil per år och att kostnadsbesparingen av förslaget då blir lägre. 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 på marginalen ekonomiskt gynna män mer än kvinnor men sammantaget ha begränsad påverkan på den ekonomiska jämställdheten mellan kvinnor och män.

## 5.5 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, vilket bl.a. *Naturvårdsverket*, *Trafikverket* och *VTI* påpekat. 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. Till 2030 bedöms förslaget leda till omkring 0,13 miljoner ton högre koldioxidutsläpp än om det inte hade genomförts. Förslaget i denna proposition ska dock ses mot bakgrund av att drivmedelsleverantörerna genom reduktionsplikten successivt behöver minska utsläppen av växthusgaser. Successivt ökade reduktionsnivåer inom reduktionsplikten innebär att utsläppen av fossila växthusgaser per såld liter drivmedel minskar. De ökade nivåerna inom reduktionsplikten bidrar därmed till lägre utsläpp genom ökad inblandning av biodrivmedel. Det ger en motverkande miljöeffekt som väntas överstiga effekten av förslaget i denna proposition. Det väntas också uppstå en prisseffekt av inblandningen, till följd av rådande marknadspris på biodrivmedel. Sammantaget bedöms utsläppen inom transportsektorn minska.

## 5.6 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.

## 5.7 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.

# 6 Författningskommentar

## 6.1 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 ändrade 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 bestämmelser om 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 Prop. 2020/21:29 konsumentprisindex till 2020.

## Promemorians lagförslag

### 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	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 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och	903 kr per m <sup>3</sup>	3 420 kr per m <sup>3</sup>	4 323 kr per m <sup>3</sup>

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1	2 461 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	4 707 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 2	2 777 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	5 023 kr per m <sup>3</sup>	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 941 kr per m <sup>3</sup>	2 246 kr per m <sup>3</sup>	5 187 kr per m <sup>3</sup>	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivet 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 motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
	b) annat ändamål än som avses under a	998 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	2 561 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	3 559 kr per 1 000 m <sup>3</sup>	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	687 kr per 1 000 kg	2 976 kr per 1 000 kg	3 663 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	6 kr 72 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	4 kr 13 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 74 öre per liter
			2 kr 08 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	4 kr 69 öre per liter
			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 ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med	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	
	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).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### **1 b §<sup>2</sup>**

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 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 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 2019.

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.

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

## Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel lämnats av Bil Sweden, Företagarna, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Konsumentverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Naturvårdsverket, Regelrådet, Skattebetalarnas Förening, Skatteverket, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet (SPBI), Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och Tullverket.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: 2030-sekretariatet, Energiföretagen Sverige, Fossilfritt Sverige, Förvaltningsrätten i Falun, Greenpeace, Gröna Bilister, Hela Sverige ska leva, Lantbrukarnas Riksförbund (Skogsägarna), Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Naturskyddsföreningen, Riksförbundet M Sverige, Svenska bioenergiföreningen (Svebio), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Tillväxtverket och Transportföretagen.



## Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 oktober 2020

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Johansson, Baylan, Hallengren, Andersson, Bolund, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Eriksson, Linde, Eneroth, Nilsson, Ernkrans, Lindhagen, Lind, Hallberg, Micko

Föredragande: statsrådet Andersson

---

Regeringen beslutar proposition Pausad BNP-indexering för drivmedel