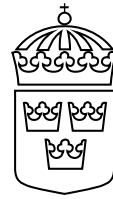


Regeringens proposition

2021/22:221



Extra ändringsbudget för 2022 – Tillfälligt
sänkt skatt på bensin och diesel samt hantering
av överskott av vaccindoser

Prop.
2021/22:221

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 13 april 2022

Magdalena Andersson

Max Elger
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition lämnar regeringen förslag till ändringar i statens budget för 2022.

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt främst på grund av att oljepriset har stigit, särskilt till följd av Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. I propositionen föreslås därför att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt ska sänkas med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 30 september 2022. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

Vidare begärs ett bemyndigande om att få skänka överskott av vaccindoser mot sjukdomen covid-19, som inte behövs för att säkerställa det nationella behovet och som inte kan avräknas som bistånd.

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|---|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| 2 | Lagtext | 4 |
| 2.1 | Förslag till lag om ändring i lagen (2022:247) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi | 4 |
| 2.2 | Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi | 9 |
| 3 | Ärendet och dess beredning | 14 |
| 3.1 | Skäl för ändringar i statens budget och förkortad motionstid | 14 |
| 3.2 | Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel | 15 |
| 4 | Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel | 15 |
| 4.1 | Bakgrund | 15 |
| 4.2 | Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel | 16 |
| 4.3 | Konsekvensanalys | 19 |
| 4.3.1 | Syfte och alternativa lösningar | 19 |
| 4.3.2 | Offentligfinansiella effekter | 19 |
| 4.3.3 | Effekter för företagen | 20 |
| 4.3.4 | Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten | 21 |
| 4.3.5 | Effekter för miljön | 22 |
| 4.3.6 | Effekter för myndigheter och domstolar | 23 |
| 4.3.7 | Förslagets förenlighet med EU-rätten | 23 |
| 4.3.8 | Övriga effekter | 23 |
| 5 | Författningskommentar | 23 |
| 5.1 | Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:247) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi | 23 |
| 5.2 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi | 24 |
| 6 | Ändringar i statens budget för 2022 | 24 |
| 6.1 | Ändringar av statens inkomster | 24 |
| 6.2 | Ändringar av statens utgifter | 25 |
| Bilaga 1 | Sammanfattning av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel | 27 |
| Bilaga 2 | Promemorians lagförslag | 28 |
| Bilaga 3 | Förteckning över remissinstanserna | 38 |
| | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 april 2022 | 39 |

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2022:247) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (avsnitt 2.1 och 4).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi (avsnitt 2.2 och 4).
3. Riksdagen godkänner den föreslagna användningen av anslaget 1:6 *Bidrag till folkhälsa och sjukvård* inom utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg (avsnitt 6.2).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2022 besluta att till andra stater, den globala vaccinupphandlingsmekanismen Covax eller andra internationella organisationer skänka överskott av vaccindoser mot sjukdomen covid-19, som inte behövs för att säkerställa det nationella behovet och som inte kan avräknas som bistånd (avsnitt 6.2).
5. Riksdagen godkänner ändrad beräkning av inkomster i statens budget för 2022 (avsnitt 6.1 tabell 6.1).

Riksdagen beslutar att förkorta motionstiden till sju dagar.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:247) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2022:247) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2022:247

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 | 3 kr 78 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 42 öre per liter |
| | | – alkylatbensin | 1 kr 71 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 4 kr 35 öre per liter |
| | | b) miljöklass 2 | 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 46 öre per liter |
| 2. | 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 4 kr 72 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 7 kr 36 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, | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ |

| KN-nr | Slag av bränsle | Skattebelopp | | |
|-------|--|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Energiskatt | Koldioxidskatt | Summa skatt |
| | b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 | 2 111 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 403 kr per m ³ |
| | miljöklass 2 | 2 434 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 726 kr per m ³ |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 2 601 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 893 kr per m ³ |
| 4. | 2711 12 11– 2711 19 00 | Gasol m.m. som används för | | |
| | a) drift av motordrivret fordon, fartyg eller luftfartyg | 0 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 kr per 1 000 kg |
| 5. | 2711 11 00, 2711 21 00 | Naturgas som används för | | |
| | a) drift av motordrivret fordon, fartyg eller luftfartyg | 0 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 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

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 | 2 kr 73 öre per liter 1 kr 01 öre per liter 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter | 5 kr 37 öre per liter 3 kr 65 öre per liter 5 kr 41 öre per liter |
| 2. | 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 3 kr 67 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 31 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, | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ |

| KN-nr | Slag av bränsle | Skattebelopp | | |
|-------|--|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Energiskatt | Koldioxidskatt | Summa skatt |
| | b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 | 1 061 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 353 kr per m ³ |
| | miljöklass 2 | 1 384 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 676 kr per m ³ |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 1 551 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 843 kr per m ³ |
| 4. | 2711 12 11– 2711 19 00 | Gasol m.m. som används för | | |
| | a) drift av motordrivret fordon, fartyg eller luftfartyg | 0 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 kr per 1 000 kg |
| 5. | 2711 11 00, 2711 21 00 | Naturgas som används för | | |
| | a) drift av motordrivret fordon, fartyg eller luftfartyg | 0 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 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,

- Prop. 2021/22:221
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).

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Prop. 2021/22:221

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

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 | 2 kr 73 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 5 kr 37 öre per liter |
| | | 1 kr 01 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 3 kr 65 öre per liter |
| | | 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 5 kr 41 öre per liter |
| 2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 3 kr 67 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 31 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 färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ |

| KN-nr | Slag av bränsle | Skattebelopp | | |
|-------|--|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Energiskatt | Koldioxidskatt | Summa skatt |
| | miljöklass 1 | 1 061 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 353 kr per m ³ |
| | miljöklass 2 | 1 384 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 676 kr per m ³ |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 1 551 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 843 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 | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 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 | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 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 förvärvat 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

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 | 3 kr 78 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 42 öre per liter |
| | – alkylatbensin | 1 kr 71 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 4 kr 35 öre per liter |
| | b) miljöklass 2 | 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 46 öre per liter |
| 2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 4 kr 72 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 7 kr 36 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, | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ |
| | b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 | 2 111 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 403 kr per m ³ |

| KN-nr | Slag av bränsle | Skattebelopp | | | |
|-------|---|---|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| | | Energiskatt | Koldioxidskatt | Summa skatt | |
| | miljöklass 2 | 2 434 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 726 kr per m ³ | |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 2 601 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 893 kr per m ³ | |
| 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 | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 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 ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ | |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg | 3 738 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 46 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 Prop. 2021/22:221
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).

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2022.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig
till tiden före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

3.1 Skäl för ändringar i statens budget och förkortad motionstid

Enligt riksdagsordningen får regeringen vid högst två tillfällen lämna en proposition med förslag till ändringar i statens budget för det löpande budgetåret (9 kap. 6 § första stycket). En sådan proposition lämnas i anslutning till budgetpropositionen eller den ekonomiska vårpropositionen (tilläggsbestämmelse 9.6.1). Förslag till ändringar i budgeten får dock lämnas vid andra tillfällen om regeringen anser att det finns särskilda skäl (9 kap. 6 § andra stycket).

Regeringen har vid fem tillfällen lämnat extra propositioner med förslag till ändringar i budgeten för 2022. Propositionerna har avsett ersättningar på sjukförsäkringsområdet, stöd till företag, medel för testning och smittspårning samt andra åtgärder med anledning av coronaviruset (prop. 2021/22:86, bet. 2021/22:FiU16, rskr. 2021/22:137–142), fler åtgärder på skatteområdet med anledning av coronaviruset (prop. 2021/22:89, bet. 2021/22:FiU16, rskr. 2021/22:137–142), slopad karenstid för stöd vid korttidsarbete, förstärkt evenemangsstöd och andra åtgärder med anledning av coronaviruset samt kompensation till hushållen för höga elpriser (prop. 2021/22:113, bet. 2021/22:FiU44, rskr. 2021/22:169–173), en garanti till Internationella återuppbyggnads- och utvecklingsbanken för lån till Ukraina (prop. 2021/22:152, bet. 2021/22:FiU45, rskr. 2021/22:190) och åtgärder för att stärka rikets militära försvar och kompensation till hushållen för höga elpriser (prop. 2021/22:199, bet. 2021/22:FiU47, rskr. 2021/22:226–228). Vidare har riksdagen beslutat om ändringar i statens budget för 2022 som har avsett ekonomiskt stöd och utrustning till Ukraina (bet. 2021/22:FiU40, rskr. 2021/22:174 och 175) och stöd till Ukraina med efterfrågad försvarsmateriel (bet. 2021/22:FiU46, rskr. 2021/22:204). Regeringen har även denna dag beslutat om propositionen Vårändringsbudget för 2022 (prop. 2021/22:99).

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt, främst på grund av att oljepriset har stigit, särskilt till följd av Rysslands invasion av Ukraina. De höga priserna får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. För att stärka Sverige i denna situation presenterade regeringen den 14 mars 2022 ett åtgärds paket, med insatser både på kort och lång sikt. En del i paketet är ett förslag om tillfälligt sänkt drivmedelsskatt. Den aktuella åtgärden syftar till att skyndsamt ge stöd till hushåll och företag för att minska konsekvenserna av de höga drivmedelspriserna.

Sverige har ett överskott av vaccindoser mot sjukdomen covid-19. Vaccindoserna har en begränsad hållbarhet. För att undvika att vaccindoser inom kort måste kasseras begärs ett bemyndigande om att få skänka de doser som inte behövs för att säkerställa det nationella behovet och som inte kan avräknas som bistånd.

Regeringen anser mot denna bakgrund att det finns särskilda skäl för att lämna förslag till ändringar i statens budget för 2022.

Regeringen anser vidare mot bakgrund av vad som ovan anförts att det finns synnerliga skäl för riksdagen att besluta om förkortad motionstid. Regeringen föreslår att motionstiden förkortas till sju dagar.

3.2 Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel har utarbetats inom Finansdepartementet. Förslaget i promemorian innebär att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt ska sänkas med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 30 september 2022. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2022/010124).

Riksdagen har den 7 april 2022 bl.a. tillkännagett för regeringen att regeringen snarast bör återkomma med förslag som innebär att energiskatten på bensin och diesel sänks till EU:s miniminivå under fem månader (bet. 2021/22:FiU47 punkt 2, rskr. 2021/22:226). Tillkännagivandet, som redovisas i avsnitt 4.2, är slutbehandlat.

Lagrådet

Lagförslagen 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 förslagen.

4 Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel

4.1 Bakgrund

Skatterna på bensin och diesel är harmoniserade enligt rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, det s.k. energiskattedirektivet. Energiskattedirektivet är ett ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bl.a. bränslen. På nationell nivå regleras skatter på bränslen i lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE. Grundregeln i såväl energiskattedirektivet som LSE är att bränslen 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.

4.2 Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Regeringens förslag: Energiskatten på bensin och diesel ska tillfälligt sänkas med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 30 september 2022, utom för alkylatbensin där energiskatten tillfälligt ska sänkas med 70 öre per liter för samma period.

Ändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2022 och upphöra att gälla den 1 oktober 2022.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorians förslag sänktes skattesatsen på alkylatbensin med 1 krona och 5 öre.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna, däribland *Ekonomistyrningsverket*, *Energimarknadsinspektionen*, *Förvaltningsrätten i Falun*, *Integritetsskyddsmyndigheten*, *Konjunkturinstitutet*, *Konkurrensverket*, *Mobility Sweden* (tidigare Bil Sweden), *Skatteverket*, *Statens jordbruksverk*, *Statskontoret*, *Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)*, *Svenskt Näringsliv* och *Tillväxtverket*, tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget.

Skatteverket anför därutöver att minimiskattenivån för alkylatbensin i förslaget ligger under den tillåtna minimiskattenivån enligt energiskattdirektivet. *Skatteverket* anför också att förslaget förenlighet med märkningsdirektivet bör klargöras i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Flera remissinstanser, däribland *Drivkraft Sverige*, *Företagarna*, *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)*, *Maskinentreprenörerna*, *Skattebetalarnas förening*, *Skogsindustrierna*, *Svenska Taxiförbundet*, *Svenskt Näringsliv*, *Sveriges Åkeriföretag* och *Transportföretagen*, tillstyrker förslaget men lämnar även synpunkter på ytterligare åtgärder som förslaget borde omfatta, t.ex. att den föreslagna skattesänkningen inte ska vara tillfällig utan permanent, att den s.k. BNP-indexeringen ska avskaffas och att upptrappningen av skattesatsen efter den tillfälliga perioden ska ske gradvis.

2030-sekretariatet, *Energigas Sverige*, *Naturvårdsverket*, *Svensk kollektivtrafik* och *Statens energimyndighet* avstyrker förslaget. *Svensk kollektivtrafik* anför att förslaget försämrar människors förutsättningar att göra hållbara resval, ökar utsläppen och ökar bilens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken ytterligare. *Energigas Sverige* anför att en generell sänkning av skatten på bensin och diesel dels inte är en träffsäker åtgärd för de som bäst behöver compensation, dels försämrar konkurrenssituationen för biodrivmedel. *Statens energimyndighet* anför att förslaget bl.a. innebär minskade incitament för olika åtgärder som fasar ut användningen av fossila bränslen. *Naturvårdsverket* anför att förslaget innebär en försvagad styrning mot transportsektorns mer långsiktiga lösningar, såsom elektrifiering, ett mer transporteffektivt samhälle och övergång till förnybara bränslen. *2030-sekretariatet* anför bl.a. att förslaget missgynnar både biodrivmedel, eldrift och kollektivtrafiken. Därtill föreslår *2030-sekretariatet* kompletterande åtgärder för att kompensera för den förväntade utsläppsökningen.

Regelrådet anför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, men menar att konsekvensanalysen avseende redovisning av berörda företags antal och storlek är bristfällig. *Konjunkturinstitutet* anför att konsek-

vensanalysen saknar motiv till varför just en temporär skattesänkning är det bästa sättet att motverka negativa effekter som följer av ökade drivmedelspriser. *Ekonomistyrningsverket* anför bl.a. att det saknas en mer fördjupad analys varför dagens situation motiverar ett stöd och hur det är förenligt med tidigare politiska beslut för att minska användningen av fossila drivmedel. *Ekonomistyrningsverket* saknar också en tydlig motivering varför en tidsbegränsning på fem månader anses vara väl avvägd.

Skälen för regeringens förslag: För att möta de höga drivmedelspriserna föreslås en tillfälligt sänkt drivmedelsskatt. Nu gällande skattebelopp på drivmedel framgår av förordningen (2021:1077) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2022. 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. Enligt riksdagens beslut (prop. 2021/22:84, bet. 2021/22:SkU19, rskr. 2021/22:201) träder ändringarna i kraft den 1 maj 2022. Lagförslagen i denna proposition om en ytterligare sänkt skatt utgår från denna kommande skattenivå.

För att ge en tillräcklig lättnad bör skattenivåerna sänkas i den utsträckning det är möjligt, dvs. till de minimiskattenivåer som anges i energiskattedirektivet. Skatten för de olika bränsleslagen bör sättas ned med lika stora belopp. Det bränsle som har den skattenivå som ligger närmast miniminivån utgör därmed utgångspunkt för storleken på sänkningen av skatten, vilket är diesel. Det är också priset på diesel som främst har ökat. Minimiskattenivåerna på bensin och diesel i energiskattedirektivet är bestämda i euro per 1 000 liter. Vilken skattenivå som krävs för att uppfylla minimiskattenivåerna i svenska kronor beror således på växelkursen. Vid fastställande av minimiskattenivåerna i svenska kronor ska växelkursen den 1 oktober föregående år fastställd av Europeiska centralbanken (ECB) användas. För 2022 är växelkursen som ska användas vid beräkningen 10,1538 kronor/euro (ECB referensväxelkurs i oktober 2021, 2021/C 400/02). Med utgångspunkt i direktivets miniminivå för diesel och med hänsyn till växelkurs kan energiskatten sänkas med 1 krona och 5 öre för både diesel och bensin, utom vad gäller alkylatbensinen. Som *Skatteverket* uppmärksammat medför en sänkning av skatten med 1 krona och 5 öre att alkylatbensin hamnar under sin tillåtna minimiskattenivå enligt energiskattedirektivet. Regeringen föreslår därför att skattesatsen för alkylatbensin justeras ner till minimiskattenivån, vilket innebär en sänkning med 70 öre. Även efter den föreslagna sänkningen av energiskatten på bensin och diesel uppfylls då minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet under 2022. Sedan den 1 oktober 2021 har dock kronan försvagats gentemot euron. Det innebär att växelkursen som används för att fastställa minimiskattenivåer för 2023 kan komma att medföra att dessa uttryckta i kronor blir högre och risken finns att de tillfälligt sänkta skattenivåerna som föreslås i denna proposition inte skulle uppfylla minimiskattenivåerna för 2023. En sänkt energiskatt innebär även att mervärdesskatt tas ut med ett lägre belopp. Den föreslagna energiskattesänkningen bedöms därför sammanlagt medföra att priset på bensin och diesel sjunker med 1 krona och 31 öre vid pump.

En sänkt skatt på bensin och diesel bör begränsas i tid. Det senaste året har prisvolatiliteten varit stor och prisökningarna på bl.a. bensin och diesel

Prop. 2021/22:221 har varit kraftiga. Den föreslagna, tillfälliga skattesänkningen möter i viss utsträckning detta på kort sikt. Utvecklingen framöver är dock osäker. På längre sikt utgör bränslebeskattningen dessutom en viktig prissignal i omställningen av transportsektorn från fossila bränslen och är viktig för välfärdens finansiering. Om Rysslands invasion av Ukraina blir långvarig kan marknaden behöva ta höjd för ett nytt prisläge vad gäller energi och drivmedel. Sammantaget bedöms att den lägre skatten på bensin och diesel bör begränsas till en kortare period och en sänkning fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 30 september 2022 bör vara en väl avvägd tidsperiod. *Ekonomistyrningsverket* anför att förslaget saknar motivering till varför fem månader kan anses vara en väl avvägd tid. Regeringen instämmer i att det finns stora osäkerheter i omvärldsläget. Mot bakgrund av detta bedömer regeringen i dagsläget att tidsperioden om fem månader är väl avvägd.

Skatteverket anför att det saknas en analys av förslagets förenlighet med EU:s märkningsdirektiv (rådets direktiv 95/60/EG av den 27 november 1995 om märkning för beskattningsändamål av dieselbrännolja och fotogen). Reglerna om kravet på märkning av dieselolja som beskattas lägre än den normala dieselskattesatsen finns för att förhindra att lägre beskattad diesel används inom transportsektorn. Dessa regler kombineras med sanktioner för det fall att reglerna inte följs. Det nuvarande förslaget har sin bakgrund i de högre drivmedelspriser som har följt av det höga oljepriset, bl.a. till följd av Rysslands invasion av Ukraina. Förslaget syftar till att snabbt genomföra en tillfällig sänkning av skatten på bensin och diesel för att underlätta för personer och företag som är beroende av transporter. Den tillfälliga skattesänkningen avser en period om fem månader. Regeringen noterar att reglerna om sanktioner blir obehövligen när den märkta dieseloljan är dyrare än den omärkta dieseloljan, men anser inte att det finns skäl att tillfälligt ändra reglerna om sanktioner för den korta tidsperiod som skattesänkningen avser.

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 LSE. Utöver bensin och diesel ingår i dessa definitioner flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

Flera remissinstanser, t.ex. *Företagarna*, *Maskinentreprenörerna*, *Skattebetalarnas förening*, *Svenska Taxiförbundet*, *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen*, ger förslag på ytterligare åtgärder, t.ex. avskaffandet av BNP-indexeringen och en gradvis upptrappning av skattesatsen efter den tillfälliga perioden. Regeringen noterar remissinstansernas synpunkter, men förslag till sådana skatteförändringar omfattas inte av detta lagstiftningsärende. Regeringen noterar även *2030-sekretariatets*, *Energigas Sveriges*, *Naturvårdsverkets*, *Statens energimyndighets* och *Svensk kollektivtrafiks* synpunkter om att förslaget medför sämre förutsättningar för kollektivtrafiken och får konsekvenser för omställningen av transportsektorn. Regeringen menar dock att förslaget inte kan anses få allvarliga konsekvenser eftersom åtgärden är temporär. Dessa aspekter och *Regelrådets* synpunkter behandlas vidare i konsekvensanalysen, se avsnitt 4.3.

Riksdagen har den 7 april 2022 bl.a. tillkännagett för regeringen att regeringen snarast bör återkomma med förslag som innebär att energiskatten på bensin och diesel sänks till EU:s miniminivå under fem månader

(bet. 2021/22:FiU47 punkt 2, rskr. 2021/22:226). Regeringens förslag i denna proposition innebär att energiskatten på diesel sänks till EU:s minimiskattenivå och energiskatten på bensin sänks lika mycket. Regeringen menar att skatten för de olika bränsleslagen bör sänkas i lika stor utsträckning. Regeringen har därför inte för avsikt att med anledning av detta tillkännagivande lämna några ytterligare förslag. Regeringen anser därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Lagförslag

Förslaget medför ändringar i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE).

4.3 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.

4.3.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att dämpa de höga drivmedelspriserna, som främst har uppstått som konsekvens av ett betydligt högre oljepris. *Konjunkturinstitutet* instämmer i bedömningen att höga drivmedelspriser ger negativa effekter för företag och hushåll, men menar att en analys där en temporär drivmedelsskattesänkning ställs mot andra åtgärder hade varit önskvärd, och ett liknande resonemang förs av *Ekonomistyrningsverket* och *Skattebetalarnas förening*. *2030-sekretariatet* menar att regeringen bör villkora åtgärden med att oljepriset överstiger en viss nivå för att undvika att ge stöd i en situation med lågt oljepris. Regeringen menar att den temporära skattesänkningen i denna proposition är ett sätt att nå både berörda hushåll och företag. Därutöver är det en del av ett åtgärds paket, där bl.a. drivmedelsstöd och pausad reduktionsplikt också ingår.

Ett alternativ vore att inte göra några förändringar, vilket skulle innebära att drivmedelspriserna vid pump blir högre än med förslaget i propositionen.

4.3.2 Offentligfinansiella effekter

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer samt utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna.

Som utgångspunkt för att beräkna förslagets 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

Prop. 2021/22:221 skulle detta medföra minskade bruttoskatteintäkter på 3,9 miljarder kronor.

Nettoeffekten väntas, efter att hänsyn har tagits till påverkan på mervärdesskatt och beskattning av företagens vinster, bli något lägre. Detta då en stor andel av drivmedlen används av företag.

Tabell 4.1 Offentligfinansiella effekter

Miljarder kronor, fasta priser och baser

| Effekt från | Bruttoeffekt | | Periodiserad nettoeffekt | | Varaktig effekt |
|-------------|--------------|------|--------------------------|------|-----------------|
| | 2022 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| 2022-05-01 | -3,9 | -3,8 | 0 | 0 | 0 |

Källa: Egna beräkningar.

4.3.3 Effekter för företagen

De allra flesta företag som berörs av förslaget påverkas genom ett förändrat pris på bensin och diesel. Förslaget i denna proposition innebär en tillfällig sänkning av energiskatten på bensin och diesel med 1 krona och 5 öre per liter exklusive mervärdesskatt, fr.o.m. den 1 maj 2022 t.o.m. den 30 september 2022.

I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. För diesel antas ca 73 procent användas av företag. Motsvarande antagande för bensin är att 18 procent används av företag. Sammantaget antas att ca 57 procent av volymen bensin och diesel förbrukas av företag. Av bruttoeffekten är det dessa andelar av den offentligfinansiella effekten som kommer företagen till godo. Övervältring väntas ske på företagets vinster och när nettoeffekten beräknas tas hänsyn till de ökade inbetalningarna av bolagsskatt.

Några uppskattningar av de berörda företagens storlek som *Regelrådet* efterlyser har inte bedömts vara möjligt att genomföra. Skattesänkningen påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter, något som också *Drivkraft Sverige*, *Mobility Sweden*, *Svenskt Näringsliv*, *Sveriges Åkeriföretag*, *Skogsindustrierna*, *Maskinentreprenörerna* och *Företagarna* pekar på. *Sveriges Åkeriföretag* menar vidare att priset på diesel är betydligt högre i Sverige än i omgivande länder, en skillnad som regeringen menar minskar i och med det aktuella förslaget. Lägre skatt på diesel bedöms även medföra viss kostnadsminskning för jord- och skogsbruk samt gruvindustri, något som också *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* understryker, även om man också argumenterar för att fler åtgärder behövs för att kunna uppfylla regeringens livsmedelsstrategi. Regeringen har förståelse för att de höga drivmedelspriserna påverkar jordbruket och har sedan tidigare föreslagit en tillfälligt ökad nedsättning av energi- och koldioxidskatten på jord- och skogsbrukets dieselanvändning.

Den förändrade årskostnaden beror i det enskilda fallet på hur många fordon företaget brukar, hur långt fordonen framförs, vilket bränsle de drivs med och vilken drivmedelsförbrukning som fordonen har. Exempel-

vis blir nedan beskrivna kostnadsförändringar lägre om lastbilarna drivs av höginblandade biodrivmedel (som inte omfattas av skattesänkningen). 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 ($1,05 \text{ kr/l} \cdot 12\,000 \text{ mil} \cdot (5/12) \cdot 4 \text{ l/mil} = 21\,000 \text{ kr}$). 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 ($1,05 \text{ kr/l} \cdot 5\,500 \text{ mil} \cdot (5/12) \cdot 4 \text{ l/mil} = 9\,625 \text{ kr}$). Motsvarande kostnadsbesparing för en taxibil som kör ca 11 000 mil per år och förbrukar 0,5 liter diesel per mil uppgår till drygt 2 400 kronor. Notera att ovanstående exempel utgår från att förbrukningen är jämnt fördelad över året.

Skatteförändringarna bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt och bedöms heller inte föranleda förändringar av några andra kostnader för företagen.

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 förslaget inte är motiverat att särskild hänsyn tas till små företag.

4.3.4 Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten

Drivmedel beskattas i Sverige med koldioxidskatt, energiskatt och mervärdesskatt. En mervärdesskatteeffekt tillkommer om köparen är en privatperson. På drivmedel tas mervärdesskatt ut med 25 procent. För företag som har rätt att dra av den ingående mervärdesskatten tillkommer inte någon sådan effekt. Totalt bedöms den föreslagna sänkningen av skatteinivåerna innebära att priset på bensin och diesel inklusive mervärdesskatt för en enskild minskar med 1 krona och 31 öre per liter ($1,05 \text{ öre/l} \cdot 1,25$).

Sänkningen av skatten på bensin påverkar fler hushåll direkt än sänkningen av skatten på diesel. För en bilist som kör ungefär 1 500 mil per år med en bil som förbrukar 0,7 liter per mil innebär skattesänkningen på bensin lägre kostnader med 574 kronor under fem månader ($1,05 \text{ kr/l} \cdot 1,25 \cdot 1\,500 \text{ mil} \cdot (5/12) \cdot 0,7 \text{ l/mil}$) jämfört med om förslaget inte genomförs. Vid motsvarande redovisning för en privatbilist som kör på diesel kan sänkningen antas innebära lägre kostnader med 410 kronor ($1,05 \text{ kr/l} \cdot 1,25 \cdot 1\,500 \text{ mil} \cdot (5/12) \cdot 0,5 \text{ l/mil}$).

Effekten på hushåll skiljer sig beroende på biltyp och i vilken grad hushållet är beroende av bilen. Det senare kan skilja markant mellan hushåll i glesbygd och hushåll i stadsregioner med god tillgång till kollektivtrafik. Förslaget bedöms därför sammantaget gynna boende på landsbygden mer än boende i storstadsregionerna. Detta baseras på att körsträckorna per invånare ofta är högre i mer glesbebyggda områden och att varor där kan behöva transporteras längre, samt att en lägre andel av hushållen äger personbil och möjligheten att använda alternativa transportmedel är större i städerna.

Förslaget innebär också att skatten på flygbensin sänks med 1 krona och 5 öre per liter. Kostnadsminskningen kan uppgå till ca 49 kronor per flygtimme ($1,05 \text{ kr}/1,30 \text{ l/h} \cdot 1,25 = 49 \text{ kr/h}$).

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.

4.3.5 Effekter för miljön

Förslaget att sänka skattesatserna på bensin och diesel gör att det allt annat lika blir billigare att köra bil samt att andelen rörliga kostnader förknippade med brukande av bil minskar. Detta bedöms, allt annat lika, öka koldioxidutsläppen. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska och möjligheterna att nå klimatmålen kan minska något, en aspekt som framförs av flera remissinstanser, däribland *Svensk kollektivtrafik*, *Energigas Sverige*, *Naturvårdsverket* och *Statens energimyndighet*. Den föreslagna åtgärden är dock temporär och träder i kraft under en period med snabbt stigande och historiskt höga drivmedelspriser. Därutöver har reduktionsplikten bidragit till en ökad inblandning av hållbara biodrivmedel i bensin och diesel. Det har stor påverkan på möjligheten att uppnå transportsektorns klimatmål, något som *Naturvårdsverket* också framhåller i sitt underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen 2022, där myndigheten bedömer att etappmålet om 70 procent minskade utsläpp i transportsektorn kan uppnås med befintliga styrmedel. *2030-sekretariatet* hänvisar till en studie där lägre drivmedelskostnader leder till tydligt ökad konsumtion och menar att regeringen bör överväga kompletterande åtgärder så att den totala utsläppseffekten blir noll. Regeringen instämmer i att lägre drivmedelspriser vanligtvis medför ökad förbrukning av drivmedel, men menar att det aktuella förslaget är temporärt i en situation med höga drivmedelspriser något som gör att bedömningen är att drivmedelsanvändningen inte kommer att påverkas markant.

Det bör noteras att drivmedelsanvändningen inte enbart består av fossila bränslen. I och med den inblandning av biodrivmedel som sker inom ramen för reduktionsplikten blir utsläppseffekten lägre än vad som skulle vara fallet om den ökade drivmedelsvolymen bestod av ren fossil bensin och diesel. Sammantaget bedömer regeringen att effekten på växthusgasutsläppen väntas bli begränsad i förhållande till de totala utsläppen.

Företagarna anför att miljöskatter ska utformas för att täcka kostnaden för skadliga externaliteter, exempelvis miljöpåverkande utsläpp. Regeringen instämmer i att detta bör vara en övergripande princip, men menar samtidigt att det i nuläget är motiverat med den föreslagna och tillfälliga skattesänkningen för att underlätta för berörda hushåll och företag.

Det bör också noteras att sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare, något som också *Svensk kollektivtrafik*, *2030-sekretariatet* och *Naturvårdsverket* påpekar. Effekten på utsläppen kan således 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, något som också *Energigas Sverige* påtalar. Regeringen instämmer i att dessa konsekvenser kan uppstå, men menar att eftersom åtgärden är temporär bör effekterna bli begränsade.

4.3.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas inte medföra några tillkommande långsiktiga kostnader för Skatteverket. Förslaget förväntas dock medföra vissa kostnader av engångskaraktär, t.ex. kostnader för åtgärder för att tillgodose företagens informationsbehov. Förslaget medför dock inte behov av informationsinsatser som går utöver vad som normalt sker vid regelförändringar. De eventuella tillkommande kostnaderna för Skatteverket ska hanteras inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar. *Skatteverket* har bedömt att kostnaderna beräknas uppgå till 600 000 kronor. Förslaget bedöms inte påverka antalet mål i de allmänna förvaltningsdomstolarna. Det bedöms inte heller medföra några ökade kostnader för andra myndigheter.

4.3.7 Förslagets förenlighet med EU-rätten

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.

4.3.8 Övriga effekter

Då förslaget är tillfälligt bedöms det inte ha någon långsiktig effekt på sysselsättning, den ekonomiska jämställdheten, arbetslöshet eller löner.

5 Författningskommentar

5.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:247) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär att de aktuella skattebeloppen justeras ned med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022, utom för alkylatbensin där energiskatten tillfälligt justeras ned med 70 öre per liter

Prop. 2021/22:221 fr.o.m. samma tidpunkt. För tiden mellan den 1 januari–30 april 2022 framgår skattebeloppen av förordningen (2021:1077) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2022. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

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

2 kap.

1 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel.

Ändringen i *första stycket* innebär att de aktuella skattebeloppen justeras upp med 1 krona och 5 öre per liter fr.o.m. den 1 oktober 2022, utom för alkylatbensin där skattebeloppet justeras upp med 70 öre per liter fr.o.m. samma tidpunkt.

Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

6 Ändringar i statens budget för 2022

I detta avsnitt lämnar regeringen förslag till ändringar i statens budget för 2022. Ändringarna är en följd av de lagförslag och övriga förslag som lämnas i denna proposition.

6.1 Ändringar av statens inkomster

Regeringens förslag: Den ändrade beräkningen av inkomster i statens budget för 2022 som redovisas i tabell 6.1 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: I detta avsnitt lämnas förslag till en ny inkomstberäkning för de inkomstitlar som påverkas av de förslag som lämnas i denna proposition. Den ändrade inkomstberäkningen redovisas i tabell 6.1. Av tabellen framgår bruttoeffekten av förslagen på respektive inkomstitel.

Tabell 6.1 Specifikation av ändrad beräkning av statens inkomster för 2022

Tusental kronor

| Inkomstittel | Godkänd beräkning | Ny beräkning | Bruttoeffekt av åtgärd på inkomstsidan |
|--------------------------------|-------------------|--------------|--|
| 1432 Energiskatt bensin | 10 928 581 | 9 728 581 | -1 200 000 |
| 1433 Energiskatt oljeprodukter | 13 482 526 | 10 782 526 | -2 700 000 |

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel påverkar inkomsttitel 1432 *Energiskatt bensin* under inkomsttitelgrupp 1430–1460 Skatt på energi och miljö. Enligt den av riksdagen godkända inkomstberäkningen för 2022 uppgår inkomsttitel 1432 *Energiskatt bensin* till knappt 11 miljarder kronor. Prognosen har reviderats ned med 1 miljarder kronor till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel.

Förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel påverkar även inkomsttitel 1433 *Energiskatt oljeprodukter* under inkomsttitelgrupp 1430–1460 Skatt på energi och miljö. Enligt den av riksdagen godkända inkomstberäkningen för 2022 uppgår inkomsttitel 1433 *Energiskatt oljeprodukter* till drygt 13 miljarder kronor. Prognosen har reviderats ned med 3 miljarder kronor till följd av förslaget om tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel.

Tabell 6.2 Offentligfinansiella effekter 2022 av ändrade skatte- och avgiftsregler i denna proposition

Miljarder kronor

| Förslag | Effekt från | Bruttoeffekt 2022 | Nettoeffekt 2022 |
|--|-------------|----------------------|---------------------|
| Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel | 2022-05-01 | -3,9 | -3,8 |
| Summa | | -3,9 | -3,8 |

I tabell 6.2 redovisas de offentligfinansiella effekterna för 2022 av förslaget till ändrade skatte- och avgiftsregler i denna proposition. Bruttoeffekten beskriver den direkta förändringen av intäkterna från den skatt som regeländringen avser. Utöver den direkta effekten kan en regeländring ge upphov till indirekta effekter på de offentliga finanserna av olika slag. Indirekta effekter uppstår om skatteändringen påverkar underlaget för andra skatter eller offentliga utgifter och därigenom påverkar de offentliga finanserna. Den offentligfinansiella nettoeffekten utgörs av summan av bruttoeffekten och de indirekta effekterna. Vid bedömningen av hur en skatteförändring påverkar den offentliga sektorns finansiella sparande på kort sikt är den offentligfinansiella nettoeffekten den mest relevanta.

Sammantaget bedöms förslaget om tillfälligt sänkt skatt för bensin och diesel minska skatteintäkterna med 3,8 miljarder kronor 2022.

6.2 Ändringar av statens utgifter

Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg

1:6 Bidrag till folkhälsa och sjukvård

I statens budget för innevarande år finns för detta ändamål uppfört ett anslag på 31 417 886 000 kronor.

Regeringens förslag: Anslaget 1:6 *Bidrag till folkhälsa och sjukvård* får även användas för utgifter för att skänka vaccindoser mot sjukdomen covid-19.

Regeringen bemyndigas att under 2022 besluta att till andra stater, den globala vaccinupphandlingsmekanismen Covax eller andra internationella organisationer skänka överskott av vaccindoser mot sjukdomen covid-19 som inte behövs för att säkerställa det nationella behovet och som inte kan avräknas som bistånd.

Skälen för regeringens förslag: Anslaget används bl.a. för utgifter för att vidareförsälja vaccindoser inklusive utgifter för vidareförsäljningar som inte uppfyller kravet på affärsmässighet.

Global tillgång till vaccin mot covid-19 är en prioriterad fråga och spelar en avgörande roll i kampen mot pandemin. Sverige har tecknat avtal om mer vaccin än vad som behövs för hela den vuxna befolkningen. Detta gjordes bl.a. för att ta höjd för eventuella behov av dels vaccin som är uppdaterade för virusvarianter, dels påfyllnadsdoser. Vidare gick det inte att på förhand veta vilka vaccin som skulle bli godkända eller för vilka grupper som vaccinen skulle kunna användas. Förbrukning och nedskrivning av inköpta vacciner mot covid-19 belastar anslaget. Även sådan vidareförsäljning av vaccin som sker till ett pris som inte uppfyller kravet på affärsmässighet belastar anslaget. När vaccindoser mot covid-19 skänks bort inom biståndet styr OECD/DAC:s rapporteringsdirektiv vilket belopp per vaccindoser som kan rapporteras som bistånd. För 2022 väntas beloppet fastställas tidigast i juni, men eventuellt inte förrän i december. Det är mycket angeläget att det svenska arbetet med att bidra till global tillgång till vaccin både genom vidareförsäljning och genom att skänka vaccindoser kan fortsätta samt att undvika att vaccindoser behöver kasseras.

Enligt 8 kap. 6 § budgetlagen (2011:203) får regeringen besluta att överlåta denna typ av lös egendom, om egendomen inte längre behövs för statens verksamhet. I 8 kap. 7 § samma lag ställs krav på att försäljning ska genomföras affärsmässigt, om inte särskilda skäl talar mot det. Särskilda skäl kan finnas vid t.ex. försäljning av materiel till utvecklingsländer. Avsteg från principen om affärsmässighet bör dock inte göras utan riksdagens godkännande vid försäljning av egendom som har ett betydande värde (prop. 1995/96:220 s. 109).

Till den del kostnaderna för vaccindoserna som skänks under året uppfyller kriterierna för internationellt bistånd, enligt den definition som fastställs av OECD/DAC för 2022, kommer värdet att ingå i biståndsramen och belasta anslaget 1:1 *Biståndsverksamhet* inom utgiftsområde 7 Internationellt bistånd. Medel för ändamålet finns avsatta inom nämnda anslag. Ett särskilt bemyndigande krävs dock för att regeringen ska ha möjlighet att skänka vaccindoser mot covid-19 som inte i sin helhet kan avräknas som bistånd.

Mot denna bakgrund bör anslaget ändamål utvidgas till att även omfatta utgifter för att skänka vaccindoser mot sjukdomen covid-19. Vidare bör regeringen bemyndigas att under 2022 besluta att till andra stater, den globala vaccinupphandlingsmekanismen Covax eller andra internationella organisationer skänka överskott av vaccindoser mot sjukdomen covid-19 som inte behövs för att säkerställa det nationella behovet och som inte kan avräknas som bistånd.

Sammanfattning av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Prop. 2021/22:221
Bilaga 1

I promemorian föreslås vissa ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

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 får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. I promemorian föreslås därför 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.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2022:000) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2022:000) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt prop. 2021/22:84

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 | 3 kr 78 öre per liter 1 kr 71 öre per liter 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 42 öre per liter 4 kr 35 öre per liter 6 kr 46 öre per liter |
| 2. | 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 4 kr 72 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 7 kr 36 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 volympro- cent destillat vid 350°C, b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ |

| KN-nr | Slag av bränsle | Skattebelopp | | |
|-------|---|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Energiskatt | Koldioxidskatt | Summa skatt |
| | 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1 | 2 111 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 403 kr per m ³ |
| | miljöklass 2 | 2 434 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 726 kr per m ³ |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 2 601 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 893 kr per m ³ |
| 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 | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 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 ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 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 | 2 kr 73 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 5 kr 37 öre per liter |
| | | – alkylatbensin | 66 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 3 kr 30 öre per liter |
| | | b) miljöklass 2 | 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 5 kr 41 öre per liter |
| 2. | 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 3 kr 67 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 31 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, | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ |
| | | 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 | 1 061 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 353 kr per m ³ |
| | miljöklass 2 | 1 384 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 676 kr per m ³ |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 1 551 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 843 kr per m ³ |
| 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 | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 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 ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter |
| | | | | 5 kr 41 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).

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

Prop. 2021/22:221
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.1

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 | 2 kr 73 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 5 kr 37 öre per liter | |
| | – alkylatbensin | 66 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 3 kr 30 öre per liter | |
| | b) miljöklass 2 | 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 5 kr 41 öre per liter | |
| 2. | 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 3 kr 67 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 31 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 volympro- cent destillat vid 350°C, b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ | |

| KN-nr | Slag av bränsle | Skattebelopp | | |
|-------|--|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | Energiskatt | Koldioxidskatt | Summa skatt |
| | miljöklass 1 | 1 061 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 353 kr per m ³ |
| | miljöklass 2 | 1 384 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 676 kr per m ³ |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 1 551 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 3 843 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 | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 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 | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 2 kr 77 öre per liter | 2 kr 64 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).

Prop. 2021/22:221
Bilaga 2

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 | 3 kr 78 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 42 öre per liter |
| | – alkylatbensin | 1 kr 71 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 4 kr 35 öre per liter |
| | b) miljöklass 2 | 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 46 öre per liter |
| 2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59 | Annan bensin än som avses under 1 eller 7 | 4 kr 72 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 7 kr 36 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, | 921 kr per m ³ | 3 490 kr per m ³ | 4 411 kr per m ³ |
| | b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig | | | |

| KN-nr | Slag av bränsle | Skattebelopp | | | |
|-------|--|---|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| | | Energiskatt | Koldioxidskatt | Summa skatt | |
| | miljöklass 1 | 2 111 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 403 kr per m ³ | |
| | miljöklass 2 | 2 434 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 726 kr per m ³ | |
| | miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass | 2 601 kr per m ³ | 2 292 kr per m ³ | 4 893 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 | 3 672 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 184 kr per 1 000 kg | 3 672 kr per 1 000 kg | 4 856 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 | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | |
| | b) annat ändamål än som avses under a | 1 018 kr per 1 000 m ³ | 2 613 kr per 1 000 m ³ | 3 631 kr per 1 000 m ³ | |
| 6. | 2701, 2702 eller 2704 | Kol och koks | 701 kr per 1 000 kg | 3 037 kr per 1 000 kg | 3 738 kr per 1 000 kg |
| 7. | 2710 11 31 | Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter | 3 kr 82 öre per liter | 2 kr 64 öre per liter | 6 kr 46 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).

Prop. 2021/22:221
Bilaga 2

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2022.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttrande över promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel kommit in från 2030-sekretariatet, Bil Sweden, Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Energigas Sverige, Energimarknadsinspektionen, Företagarna, Förvaltningsrätten i Falun, Integritetsskyddsmyndigheten, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Maskinentreprenörerna, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Naturvårdsverket, Regelrådet, Skattebetalarnas förening, Skatteverket, Skogsindustrierna, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statskontoret, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket och Transportföretagen.

Följande remissinstanser har inte svarat. Energiföretagen Sverige, Fossilfritt Sverige, IKEM – Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, Jernkontoret, Kommerskollegium, Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien (KSLA), SKGS, Svenska bioenergiföreningen (Svebio).

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 april 2022

Närvarande: statsminister Andersson, ordförande, och statsråden Johansson, Hallengren, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Ernkrans, Thorwaldsson, Gustafsdotter, Axelsson Kihlblom, Elger, Farmanbar, Karkiainen

Föredragande: statsråden Hallengren, Elger

Regeringen beslutar proposition Extra ändringsbudget för 2022 –
Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel samt hantering av överskott av vaccindoser