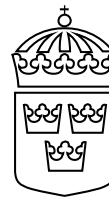


Regeringens proposition

2021/22:84



Sänkt energiskatt på bensin och diesel

Prop.
2021/22:84

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 27 januari 2022

Magdalena Andersson

Mikael Damberg
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). I propositionen behandlas riksdagens tillkännagivande.

Förslagen medför ändringar i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	10
3	Ärendet och dess beredning	11
4	Sänkt energiskatt på bensin och diesel.....	11
5	Konsekvensanalys.....	13
5.1	Syfte och alternativa lösningar	13
5.2	Offentligfinansiella effekter	13
5.3	Effekter för företagen	13
5.4	Effekter för enskilda.....	14
5.5	Effekter för miljön.....	15
5.6	Effekter för myndigheter och domstolar	16
5.7	Övriga effekter	16
6	Författningskommentar	16
6.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	16
6.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	17
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel.....	18
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	19
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	25
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 januari 2022.....	26

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2021/22:84

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

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

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §¹

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för a) miljöklass 1 – motorbensin – 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 volympro-	909 kr per m ³	3 444 kr per m ³	4 353 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp			
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt	
	cent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 478 kr per m ³	2 262 kr per m ³	4 740 kr per m ³	
	miljöklass 2	2 797 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 059 kr per m ³	
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 962 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 224 kr per m ³	
4.	2711 12 11– 2711 19 00	Gasol m.m. som används för			
	a) drift av 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 ³	2 579 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	
	b) annat ändamål än som avses under a	1 005 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	3 584 kr per 1 000 m ³	
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	692 kr per 1 000 kg	2 997 kr per 1 000 kg	3 689 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1-3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

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	3 kr 78 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	6 kr 42 öre per liter
			1 kr 71 öre per liter	2 kr 64 öre per liter	4 kr 35 öre per liter
			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 volympro-	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	
	cent destillat vid 350°C, b) inte har försetts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, tillhörig miljöklass 1	2 111 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).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §²

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 kalenderåret 2023 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 energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket.

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.

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 2021.

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

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2022.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig Prop. 2021/22:84 till tiden före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 b § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2021:883) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2021:883

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §

För kalenderåret 2023 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 2020.

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 2021.

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

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). I propositionen behandlas riksdagens tillkännagivande. Tillkännagivandet är därmed tillgodosett och slutbehandlat.

Promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel har tagits fram inom Finansdepartementet för att hantera det ovan nämnda tillkännagivandet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2021/03918).

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 Sänkt energiskatt på bensin och diesel

Regeringens förslag: Energiskatten på bensin och diesel ska sänkas med 40 öre per liter så att priset på bensin och diesel vid pump sänks med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna, däribland *Energimarknadsinspektionen, Företagarna, Integritetsskyddsmyndigheten, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Regelrådet, Skatteverket, Statens jordbruksverk, Statskontoret och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)*, tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget. Skatteverket anför därutöver dels att ett ikraftträdande av förslaget vid ett kvartalsskifte minskar den administrativa bördan för både företagen och Skatteverket, dels att Skatteverkets kostnader för genomförande av förslaget bedöms uppgå till 700 000 kronor som en engångskostnad.

Flera remissinstanser, däribland *Drivkraft Sverige, Maskinentreprenörerna, Skattebetalarnas förening, Svenskt Näringsliv, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Akeriföretag* och *Transportföretagen*, tillstyrker förslaget men lämnar även synpunkter på ytterligare åtgärder som förslaget borde omfatta, t.ex. avskaffandet av BNP-indexeringen och sänkt koldioxidskatt på grund av ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel till följd av reduktionsplikten.

Energigas Sverige, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och *Svensk kollektivtrafik* avstyrker förslaget. *Energigas Sverige, Naturvårdsverket* och *Statens energimyndighet* anför att en sänkning av energiskatten

på bensin, diesel och andra fossila drivmedel innebär en försvagad styrning mot transportsektorns mer långsiktiga lösningar och försvårar därmed möjligheterna att nå klimatmålet inom transportsektorn där utsläppsminskningarna de senaste åren varit långt från tillräckliga. Statens Energimyndighet och Naturvårdsverket anser därutöver att en utredning som ser över den långsiktiga beskattningen av transportsektorn bör tillsättas. Svensk kollektivtrafik anför att förslaget kommer få två negativa konsekvenser för kollektivtrafiken. Den första är att förslaget kommer göra det billigare att köra bil, med konsekvensen att kollektivtrafikandelen kommer sjunka. Den andra är att sänkt energiskatt på bensin och diesel gör att rena och höginblandade biodrivmedel relativt sett blir dyrare. Dessa konsekvenser leder till ökade utsläpp av växthusgaser och att det blir svårare att uppnå klimatmålen.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med förslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter. Förslaget ska enligt riksdagens tillkännagivande träda i kraft den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 s. 57, rskr. 2021/22:46). Priset vid pump inkluderar både energiskatt och mervärdesskatt och för att priset vid pump ska sänkas med 50 öre per liter föreslås att energiskatten sänks med 40 öre per liter. Propositionens förslag utformas i enlighet med detta.

Några remissinstanser, bl.a. *Naturvårdsverket*, efterfrågar en utredning som belyser en långsiktig beskattning av transportsektorn. Regeringen bedömer att en sådan utredning inte rymms inom ramen för detta lagstiftningsärendet.

Flera remissinstanser, t.ex. *Skattebetalarnas förening*, *Svenskt Näringsliv* och *Svenska Taxiförbundet*, ger förslag på ytterligare åtgärder som förslaget borde omfatta, t.ex. avskaffandet av BNP-indexeringen och sänkt koldioxidskatt på grund av ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel till följd av reduktionsplikten. Regeringen noterar remissinstansernas synpunkter, men förslag till sådana skatteförändringar omfattas inte av lagstiftningsärendet.

Skatteverket har i sitt remissvar anført att administrationen både för företagen och Skatteverket skulle underlättas om förslagets ikraftträdande sammanfaller med ett kvartalsskifte. Regeringen motsäger inte detta men vidhåller ändå att ikraftträdandet föreslås till den 1 maj 2022 för att följa riksdagens tillkännagivande.

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. 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, flygfotoogen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

Lagförslag

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

5.1 Syfte och alternativa lösningar

Åtgärden syftar till att tillmötesgå det tillkännagivande som följer av riksdagsskrivelse 2021/22:46. Alternativa lösningar som tillmötesgår detta tillkännagivande saknas.

5.2 Offentligfinansiella effekter

Den offentligfinansiella effekten av förslaget har beräknats i finansutskottets betänkande 2021/22:FiU1 och är därmed beaktad i inkomstberäkningen för 2022. I betänkandet beräknas skatteintäkterna avseende energiskatt minska med 2,4 miljarder kronor.

5.3 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 sänkning av energiskatten på bensin och diesel med 40 öre per liter exklusive moms, från och med den 1 maj 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. Skattesänkningen påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter, något som flera remissinstanser, som exempelvis *Maskinentreprenörerna* och *Svenska Taxiförbundet* instämmer i. Lägre skatt på diesel bedöms även medföra viss kostnadsminskning för jord- och skogsbruk samt gruvindustri. *Lantbrukarnas Riksförbund* framför att kostnadsminskningen för skogs- och lantbruket till följd av förslaget uppgår till ca 160 miljoner kronor per år.

Av bruttoeffekten är det andelen av den offentligfinansiella effekten som motsvarar företagets förbrukning som kommer företagen till godo. Övervältring väntas ske på företagets vinster och när nettoeffekten beräknas tas hänsyn till de ökade inbetalningarna av bolagsskatt.

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 fordonen har. Exempelvis blir nedan beskrivna kostnadsförändringar betydligt lägre om lastbilarna drivs av höginblandade biodrivmedel (som inte omfattas av skattesänkningen).

Ett åkeri som använder ett fjärrbilskeppage som framförs 12 000 mil om året och förbrukar fyra liter diesel per mil får genom förslaget minskade kostnader på 19 200 kronor per år ($0,4 \text{ kr/l} * 12\,000 \text{ mil} * 4 \text{ l/mil} = 19\,200 \text{ kr}$). För en buss i stadstrafik som drivs på diesel och framförs 5 500 mil per år och drar ungefär fyra liter per mil förväntas kostnaderna

till följd av förslaget minska med 8 800 kronor per år ($0,4 \text{ kr/l} * 5\,500 \text{ mil} * 4 \text{ liter/mil} = 8\,800 \text{ kr}$). Notera att ovanstående exempel är beräknade på förbrukningen under ett helår och att skatteförändringen införs från och med den 1 maj 2022.

Omfattningen av s.k. ekonomitankning är inte klarlagd, men får allmänt sett ses som ett större problem när priset i grannländer avviker kraftigt från det i Sverige. *Drivkraft Sverige* menar att indikationer på ekonomitankning vid gränsen till Norge har funnits under 2021. Förslaget bedöms minska ekonomitankningen något.

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

5.4 Effekter för enskilda

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 denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. Totalt bedöms den föreslagna sänkningen av skattenivåerna innebära att priset på bensin och diesel inklusive moms för en enskild minskar med 50 öre per liter ($40 \text{ öre/l} * 1,25$).

Sänkningen av skatten på bensin påverkar fler hushåll direkt än sänkningen av skatten på diesel. För många bilister som kör ungefär 1 500 mil per år innebär skattesänkningen på bensin lägre kostnader med 450 kronor per år ($0,4 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\,500 \text{ mil} * 0,6 \text{ l/mil}$) jämfört med om förslaget inte genomförs. Vid motsvarande redovisning för en privatbilist som kör på diesel kan sänkningen antas innebära lägre kostnader med ungefär 300 kronor per år ($0,4 \text{ kr/l} * 1,25 * 1\,500 \text{ mil} * 0,4 \text{ l/mil}$). Notera att ovanstående exempel är beräknade på förbrukningen under ett helår och att skatteförändringen införs från och med den 1 maj 2022.

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 påverka 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 att möjligheten att använda alternativa transportmedel är större i städerna. Flera remissinstanser, som exempelvis *Ekonomistyrningsverket*, *Skatteverket*, *Statens Energimyndighet* och *2030-sekretariatet*, påpekar dock att även boende i större städer med god

tillgång till kollektivtrafik får billigare drivmedel, vilket gör att förslaget träffsäkerhet som stöd till boende på landsbygden är låg.

Förslagen innebär också att skatten på flygbensin sänks med 0,4 kronor per liter. Kostnadsminskningen kan uppgå till ca 15 kronor per flygtimme (0,4 kr/l * 30 l/h * 1,25 = 15 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 ekonomiskt gynna män marginellt mer än kvinnor.

5.5 Effekter för miljön

Förslaget att sänka skattesatserna på bensin och diesel gör att det 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. Flera remissinstanser, exempelvis *Ekonomistyrningsverket*, *Energigas Sverige*, *Skatteverket*, *Naturvårdsverket* och *Statens Energimyndighet* framför att förslaget medför att möjligheterna att nå transportsektorns klimatmål minskar. Regeringen menar att det är korrekt att växthusgasutsläppen allt annat lika ökar till följd av åtgärden, något som kan leda till att ytterligare åtgärder behövs för att transportsektorns klimatmål ska nås. Samtidigt kan det konstateras att reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten har fastslagits fram till 2030, något som regeringen menar har stor påverkan på möjligheten att uppnå transportsektorns klimatmål. Reduktionsplikten ålägger drivmedelsleverantörer att minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats, som ökar varje år. Eftersom biodrivmedel är dyrare än fossila drivmedel medför det att priserna på bensin och diesel ökar. Den 16 december 2021 beslutade regeringen att uppdraga åt Energimyndigheten att ta fram underlag för kontrollstation 2022 inom ramen för systemet med reduktionsplikt på bensin, diesel och flygfotogen. Myndigheten ska inom ramen för uppdraget analysera de satta reduktionsnivåerna för bensin och diesel i förhållande till utvecklingen inom transportsektorn och transportsektorns klimatmål för 2030 och vid behov föreslå förändringar.

Det bör noteras att den ökade 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, något som också *Konjunkturinstitutet* påpekar. Med utgångspunkt i de elasticiteter som redovisas i Finansdepartementets beräkningskonventioner bedöms förslagen i denna proposition öka koldioxidutsläppen med 0,2 miljoner ton per år. Det bör dock noteras att drivmedelspriserna har stigit mycket under det senaste året. Dessutom har reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten höjts vid årsskiftet 2021/2022,

något som gör att en större andel hållbara biodrivmedel kommer att blandas in i bensen och diesel under 2022. Sammantaget bedömer regeringen att detta gör att utsläppen från vägtrafiken kommer att minska 2022, jämfört med föregående år.

Det bör också noteras att sänkt energiskatt på bensen och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare, något som också flera remissinstanser däribland *Energigas Sverige* och *Svensk kollektivtrafik*, påpekar. Om priset på fossila drivmedel minskar relativt rena biodrivmedel kan konkurrenssituationen för dessa biodrivmedel försämrats. Det medför att större volymer fossila drivmedel används, vilket kan leda till ytterligare utsläppsökningar. Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och därigenom på sikt medföra högre utsläpp.

5.6 Effekter för myndigheter och domstolar

Förslaget förväntas inte medföra några tillkommande långsiktiga kostnader för Skatteverket. Förslaget uppskattas i begränsad omfattning medföra initiala kostnader för Skatteverket för anpassning till de nya reglerna. Några speciella informationsinsatser utöver vad som normalt krävs vid regeländringar bedöms inte behövas. *Skatteverket* har i sitt remissvar anförts att förslaget medför engångskostnader för verket som bedöms uppgå till 700 000 kronor. Enligt regeringens bedömning rymms dessa tillkommande kostnader för Skatteverket inom 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 Övriga effekter

Även efter den föreslagna sänkningen av energiskatten på bensen 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.

6 Författningskommentar

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

2 kap.

1 §

I paragrafen regleras energi- och koldioxidskattebelopp för vissa bränslen, däribland bensin och diesel. Prop. 2021/22:84

Ändringen i *första stycket* innebär att de aktuella skattebeloppen justeras ned med 40 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022. För tiden dessförinnan framgår skattebeloppen av förordningen (2021:1077) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

1 b §

I paragrafen anges hur skattebeloppen för energiskatt och koldioxidskatt årligen ska räknas om.

Ändringen i *första stycket* innebär att omräkningen avser kalenderår 2023 och efterföljande kalenderår.

I paragrafens *tredje stycke* anges det s.k. jämförelsetalet som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni för det s.k. basåret. Ändringen innebär att basåret ändras till 2021.

Ändringen i *fjärde stycket* är en följdändring så att hänvisningarna blir korrekta.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

6.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap.

1 b §

I paragrafen anges hur skattebeloppen för energiskatt och koldioxidskatt årligen ska räknas om.

I paragrafens *tredje stycke* anges det s.k. jämförelsetalet som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni för det s.k. basåret. Ändringen innebär att basåret ändras till 2021. Ändringen är en följdändring med anledning av första lagförslaget.

Sammanfattning av promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen ska återkomma med lagförslag om att sänka energiskatten på bensin och diesel så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter fr.o.m. den 1 maj 2022 (bet. 2021/22:FiU1 punkt 2 d, rskr. 2021/22:46). Promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel har utarbetats inom Finansdepartementet. I promemorian behandlas riksdagens tillkännagivande.

Förslagen föranleder ändringar i lagen om skatt på energi som föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

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 §³

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, b) inte har försetts med	909 kr per m ³	3 444 kr per m ³	4 353 kr per m ³

³ Senaste lydelse 2020:1155.

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 ³	2 262 kr per m ³	4 740 kr per m ³
	miljöklass 2	2 797 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 059 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 962 kr per m ³	2 262 kr per m ³	5 224 kr per m ³
4.	2711 12 11–2711 19 00 Gasol m.m. som används för			
	a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg	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 ³	2 579 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	1 005 kr per 1 000 m ³	2 579 kr per 1 000 m ³	3 584 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704 Kol och koks	692 kr per 1 000 kg	2 997 kr per 1 000 kg	3 689 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31 Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	4 kr 16 öre per liter	2 kr 61 öre per liter	6 kr 77 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1-3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

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, b) inte har försetts med	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
	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 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).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §⁴

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 kalenderåret 2023 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 energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket.

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.

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 2021.

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

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 maj 2022.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

⁴ Senaste lydelse 2021:882.

Förslag till lag om ändring i lagen (2021:883) om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 b § lagen (1994:1776) om skatt på energi i stället för lydelsen enligt lagen (2021:883) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2021:883

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 b §

För kalenderåret 2023 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 2020.

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 2021.

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

Efter remiss har yttrande över promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel kommit in från Drivkraft Sverige, Ekonomistyrningsverket, Energigas Sverige, Energimarknadsinspektionen, Företagarna, Integritetskyddsmyndigheten, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Naturvårdsverket, Regelrådet, Skatteverket, Statens energimyndighet, Statens jordbruksverk, Statskontoret, Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Tillväxtverket.

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

Därutöver har yttrande kommit in från 2030-sekretariatet, Maskin-entreprenörerna, Skattebetalarnas förening, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen.

Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 januari 2022

Närvarande: statsminister Andersson, ordförande, och statsråden Johansson, Hallengren, Hultqvist, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Linde, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Ernkran, Hallberg, Nordmark, Säterberg, Thorwaldsson, Gustafsdotter, Axelsson Kihlblom, Elger, Karkiainen

Föredragande: statsrådet Damberg

Regeringen beslutar proposition Sänkt energiskatt på bensin och diesel