

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Finansdepartementet

## Yttrande över promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordning (2024:183) om konsekvensutredningar.

### Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att förslagsställaren har beskrivit effekten av sänkta skatter på bensin och dieselpriiser för företag, som sker i två skattesänkningar.

Delavsnitten problembeskrivning och syfte, konsekvenser om ingen åtgärd vidtas, berörda företag, effekter för företagens kostnader, påverkan på konkurrens, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser, hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas, förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven beskrivs på ett godtagbart sätt. Däremot finner Regelrådet att förslaget brister avseende beskrivningar av alternativa lösningar, effekter för företagens intäkter, påverkan på konkurrens och åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter.

Konsekvensen av förslaget blir för de flesta, men inte alla, företag en kostnadssänkande effekt. Företag som ställt om till förnybara bränslen eller eldrift blir sannolikt negativt påverkade av förslaget då de konkurrerar med företag som är fossilberoende. De fossilberoende konkurrenterna till dessa företag får kostnadssänkningar, vilket fossilberoende eller svagt beroende företag inte får. Att detta får konsekvenser för konkurrensen finns nämnt, men är inte analyserat i tillräcklig utsträckning, vilket hade varit behövligt. Det skulle ha varit önskvärt med ett resonemang kring vilka investeringskostnader som förekommit hos företag som valt exempelvis eldrift eller andra fossilberoende driftsformer i relation till den ökade konkurrenspåverkan dessa företag nu ställs inför för att få en bättre förståelse av situationen för dessa liksom för de företag som överväger sådana investeringar. Förslagsställaren har redogjort för att skattesänkningar även kommer att ske i framtiden och att dessa i än högre grad påverkar priserna. Detta gör att den långsiktiga konkurrenspåverkan hade kunnat analyserats ytterligare.

Förslagsställaren har beskrivit skattesänkningarna i öre/per liter. Av konsekvensutredningen framgår också att skatten av förslagsställaren ses i relation till andra avgifter, skatter och inflation. Detta bidrar till förståelsen av i vilket sammanhang förslaget lagts liksom dess effekter.

Förslagsställaren har dock inte presenterat om förslaget syfte skulle kunna uppnås på ett alternativt sätt.

Förslagsställaren har angivit beräkningsexempel för företag av olika storlek och på så sätt beskrivit vilket genomslag skattesänkningen får för enskilda företag. Vidare anges även skillnader som uppträder mellan företagssektorer, vilken storlek på företag som finns i sektorerna i fråga samt vilka volymer av bränsle som företagssektorn som helhet konsumerar i förhållande till privatpersoner och offentlig sektor.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen sammantaget får anses bristfällig.

## Innehållet i förslaget

Den 1 januari 2025 sänks energiskatten på bensin med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på bensin (utom alkylatbensin) med ytterligare 32 öre per liter. Energiskatten på alkylatbensin sänks den 1 juli 2025 med ytterligare 18 öre per liter. De skattenivåer som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin ska även gälla under 2026.

Den 1 januari 2025 sänks energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på s.k. lågbeskattad olja) med sammanlagt 170 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Den 1 juli 2025 sänks energiskatten på diesel (utom lågbeskattad olja) med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

Den 1 januari 2025 sänks koldioxidskatten på lågbeskattad olja med 86 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som tidigare beslutats. Den 1 juli 2025 sänks koldioxidskatten på lågbeskattad olja med ytterligare 320 kronor per kubikmeter.

De skattenivåer som gäller för diesel och lågbeskattad olja efter sänkningarna 2025 ska gälla även under 2026.

De energi- och koldioxidskattesatser som ska gälla för bränslen under 2025 och 2026 ska framgå direkt av lagen om skatt på energi.

Ändringarna avseende 2025 ska träda i kraft den 1 januari respektive den 1 juli 2025. Ändringarna avseende 2026 ska träda i kraft den 1 januari 2026.

## Bedömning av delasppekter

### Problembeskrivning och syftet med förslaget

Av konsekvensutredningen framgår att regeringen har aviserat flera skattesänkningar på bensin och diesel för att öka möjligheten att bevara den senaste tidens lägre prisnivåer vid pump på diesel och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensin. Vidare beskrivs att den föreslagna sänkningen som är tänkt att träda i kraft den 1 juli 2025 är avsedd att parera pris effekterna av den aviserade höjningen av reduktionsplikten.

Regelrådet finner att problembeskrivning och syfte är godtagbart.

### Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

I konsekvensutredningen beskrivs att alternativet att inte sänka skatten den 1 januari 2025 och i stället låta de skattenivåer som är beslutade för 2025 gälla för bensin och diesel skulle bidra till högre drivmedelspriser. Avseende den föreslagna skattesänkningen den 1 juli 2025 anges att om skatten inte skulle sänkas motsvarande den beräknade priset effekten av de aviserade nivåerna i den nya reduktionsplikten, skulle detta kunna leda till högre drivmedelspriser och minskad acceptans för aviserade åtgärder för att öka möjligheten för att nå det svenska åtagandet för utsläppsminskningar av växthusgaser i den så kallade ESR-sektorn som omfattar utsläpp från bl.a. vägtransporter, arbetsmaskiner och jordbruk. Slutligen framgår av konsekvensutredningen att alternativet att låta skattesatserna räknas om enligt gällande indexeringsregler skulle medverka till högre drivmedelspriser 2026.

Regelrådet finner därmed att beskrivningen av konsekvenser av om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

## Alternativa lösningar

Regelrådet har inte kunnat utläsa någon beskrivning av alternativa lösningar utöver alternativet att inte reglera som det redogörs för under föregående rubrik i detta yttrande. Läsningen och förståelsen av förslaget konsekvenser för företag försvåras av att åtminstone del av förslaget syftar till att kompensera för konsekvenser av annat aviserat regelförslag om reduktionsplikt, som i sig torde kunna utformas på olika sätt. Dock anser Regelrådet att det hade varit behövligt med ett resonemang om alternativa lösningar och dess effekter för skilda typer av berörda företag för att redovisningen ska kunna anses tillräcklig.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är bristfällig.

## Berörda företag

Enligt konsekvensutredningen förbrukas merparten av volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn man även användare av arbetsmaskiner anges komma att påverkas. Huvudsakligen påverkas åkerinäringen. I slutet av 2022 fanns ca 16 500 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Åkerinäringen består i stor utsträckning av små företag. Av åkeriföretagen drivs 49 procent som enmansföretag och 32 procent har 1 till 4 anställda medan enbart 0,4 procent har fler än 100 anställda. I andra led påverkas de näringar som har en förhållandevis hög andel kostnader för drivmedel och vägtransporter i förhållande till näringens produktionsvärde. Exempel på sådana näringar är skogsbranschen, jordbruket och bygg- och anläggningssektorn.

Regelrådet gör följande bedömning. Konsekvensutredningen innehåller viss information om de företag som förväntas bli direkt påverkade av förslaget. För att förbättra kvaliteten hade det varit önskvärt om även drivmedelsföretag liksom företag som överväger att investera i fossilfria lösningar då förutsebarheten i regelverken kan ha betydelse för sådana beslut. Sammantaget bedöms dock redovisningen vara tillräcklig.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag är godtagbar.

## Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

Företag berörs av förslaget genom att vissa bränslen som används för drift av motordrivna fordon, fartyg eller luftfartyg påverkas. Förslaget påverkar företagen främst genom att priset på bensin och diesel, blir lägre än vad fallet hade varit om förslaget inte genomförs. Företag antas använda knappt tre fjärdedelar av den totala volymen diesel och en fjärdedel av den

totala volymen bensin. Det är dessa andelar av den offentligfinansiella bruttoeffekten, som i huvudsak kommer från bensin och diesel, som kommer företagen till godo anger förslagsställaren.

Även de näringar som har en förhållandevis hög andel kostnader för drivmedel och vägtransporter i förhållande till näringens produktionsvärde påverkas. Exempel på sådana näringar är skogsbranschen, jordbruket och bygg- och anläggningssektorn.

Förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader vare sig på kort eller lång sikt.

Förslagsställaren har angivit skattesänkningarna i ören per bränslekategori och per liter. Olika företag har olika bränslekonsumtion. Kostnadsbesparingarna kommer därför att bli olika beroende på hur stor företagets konsumtion av bensin och diesel är. För företag som har rätt att dra av ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon mervärdesskatteeffekt. Av konsekvensutredningen framgår räkneexempel för olika typer av företag med olika bränslebehov (se remissens tabell 3). Förslagsställaren har inte beskrivit påverkan på intäkter.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets effekter för företagens kostnader är godtagbar och att beskrivningen av intäkter är bristfällig.

## **Påverkan på konkurrens, särskilda hänsyn till små företag och andra relevanta konsekvenser**

### *Påverkan på konkurrens*

Av konsekvensutredningen framgår att merparten av volymerna av bensin och diesel förbrukas inom transportsektorn men även användare av arbetsmaskiner kommer att påverkas. Den högsta graden av påverkan finns inom åkerinäringen uppger förslagsställaren, men även de näringar som har en förhållandevis hög andel kostnader för drivmedel och vägtransporter i förhållande till näringens produktionsvärde kommer att påverkas. Exempel på sådana näringar är skogsbranschen, jordbruket och bygg- och anläggningssektorn. De företag som är beroende av berörda bränslen kan få en viss konkurrensfördel. Däremot anges det kunna innebära en konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift.

### *Särskilda hänsyn till små företag*

Förslagsställaren uppger att den sektorn som påverkas i störst utsträckning av förslaget är åkerinäringen, som består företrädesvis av små företag eller enmansföretagare.

Förslagsställaren anger vidare att förslaget kan innebära en skattemässig besparing för små företag och det bedöms inte nödvändigt att ta speciell hänsyn till små företag.

### *Andra relevanta konsekvenser*

Förslagsställaren anger inte övriga relevanta konsekvenser i förslaget.

Regelrådet gör bedömningen att beskrivningen av påverkan på konkurrens är relevant men ofullständig. Det hade varit behövligt med en mer utvecklad redovisning av den konkurrenspåverkan som förslagsställaren har identifierat, för att delspekten ska kunna anses vara tillräckligt redovisad.

Regelrådet bedömer att beskrivningen av påverkan på konkurrens är bristfällig medan beskrivningarna av särskilda hänsyn till små företag och andra relevanta konsekvenser är godtagbara.

## **Åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter**

Ingen beskrivning gällande åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter har återfunnits.

Regelrådet finner att beskrivningen av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter är bristfällig.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Förslagsställaren har redogjort för varför man anser att förslagen ska träda i kraft vid en viss tidpunkt för att effekten ska bli den önskade.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

## **Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas**

Förslaget kan utvärderas på olika sätt enligt förslagsställaren. Exempelvis uppges i konsekvensutredningen att effekter på skatteintäkter löpande följs upp av såväl Regeringskansliet som berörda myndigheter. Vidare uppges att effekter av förändringar av drivmedelsskatten och reduktionspliktsjusteringar tidigare har utvärderats av exempelvis Konjunkturinstitutet. Förslaget bedöms av förslagsställaren kunna utvärderas med liknande metoder när förslaget trätt i kraft och efter att relevant statistik finns tillgänglig enligt vad som framgår av konsekvensutredningen.

Regelrådet finner inte någon anledning att ifrågasätta att förslagsställarens plan för fortsatt utvärdering av förslaget kommer att äga rum.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur och när konsekvenserna av förslaget ska utvärderas är godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven**

Förslaget bedöms vara förenligt med energiskattedirektivet. Förslaget om sänkt skatt på bensin och diesel bedöms rymmas inom de minimiskattenivåer som föreskrivs i direktivet. Reglerna om statligt stöd som följer av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt påverkas inte av förslaget. Sammantaget bedömer förslagsställaren förslaget som förenligt med EU-rätten.

Regelrådet finner inte någon anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning att förslaget överensstämmer med EU-rätten och konstaterar i övrigt att skattenivån är nationell kompetens.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven är godtagbar.

## Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Regelrådet har inte funnit något övrigt att nämna gällande relevans för ärendet eller för Regelrådets bedömning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 2024-09-25

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjer och Lars Silver

Ärendet föredrogs av Anna Nilsson.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Anna Nilsson  
Föredragande