

Kraftsystem och marknader
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på förslag om ytterligare sänkt skatt på bensin och diesel

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 500 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Övergripande ställningstagande

Energiföretagen Sverige avstyrker förslaget om ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel. Vår bedömning är att förslaget förstärker de brister som redan identifierats i samband med den tidigare skattesänkningen och ytterligare försvagar styrningen mot ett fossilfritt transportsystem i ett läge där den behöver stärkas.

I en situation där utbudet av olja minskar kraftigt till följd av blockaden av Hormuzsundet och där det finns en risk för framtida bristsituationer, bör politiken tydligt inriktas på att minska oljeberoendet. Detta bör ske genom att påskynda elektrifieringen, snarare än att vidmakthålla konsumtionen av fossila bränslen.

Vi har förståelse för att snabbt stigande energipriser, till följd av det geopolitiska läget, slår mot hushåll och företag. Men åtgärder för att hantera detta bör vara träffsäkra och utformade så att de inte sänker priset på fossila bränslen. Generella skattesänkningar på bensin och diesel är ett kostsamt och ineffektivt sätt att ge stöd, samtidigt som de riskerar att få långvariga negativa effekter på klimatomställningen och Sveriges energisäkerhet.

Ytterligare fossilsubventioner urholkar omställningens styrsignaler

Den nu föreslagna sänkningen, utöver redan beslutade temporära skattesänkningar, innebär i praktiken en fördjupad fossilsubvention. Sammantaget handlar det om mycket stora belopp som används till att hålla nere priset på bensin och diesel under flera sammanhängande månader.

Detta sker i ett läge där transportsektorns utsläpp snabbt måste minska för att Sverige ska klara sina klimatåtaganden. Samtidigt är investeringar i fossilfria alternativ, såsom elektrifiering, starkt beroende av tydliga och stabila prissignaler, och både hushåll och företag står inför valet att ställa om till elfordon eller fortsätta köra på fossilt.

Att då ytterligare sänka skatten på fossila drivmedel riskerar att dra undan mattan för fossilfria alternativ genom att försämra deras relativa konkurrenskraft – även om åtgärden formellt är tidsbegränsad.

Klimat- och EU-rättsliga risker förstärks

Promemorian konstaterar att åtgärden förutsätter undantag från EU:s energiskattedirektiv. Energiföretagen vill understryka att återkommande undantag från EU:s minimiskattenivåer riskerar att urholka förutsägbarheten i energibeskattningen.

Sverige redan befinner sig långt från att nå flera av sina klimatåtaganden, och ytterligare ökade utsläpp, även temporära, kan behöva kompenseras med dyrare åtgärder längre fram.

Att medvetet välja styrmedel som ökar utsläppen, samtidigt som staten räknar med att kunna ”ta igen det senare”, innebär en ökad risk för både målmisslyckanden och framtida kostnader.

Därtill finns en viktig EU-dimension som bör beaktas. När Sverige ansöker om och beviljas undantag från energiskattedirektivets miniminivåer signaleras att det är legitimt att sänka bränsleskatter även i ett läge med begränsat utbud av olja. Det riskerar att skapa ett prejudikat som andra medlemsstater följer, vilket i sin tur kan öka EU:s samlade efterfrågan på olja och driva upp priserna. Därmed riskerar Sverige att bidra till att försvaga ett centralt EU-verktyg för att hålla nere fossil konsumtion och begränsa ekonomisk instabilitet. I stället borde Sverige likt Frankrike vidta ytterligare åtgärder för att påskynda elektrifieringen i transportsektorn.

Försämrad energisäkerhet och ökat importberoende

Det geopolitiska läget – kriget i Iran, återkommande störningar i Hormuzsundet och effekterna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina – tydliggör hur sårbart Sveriges beroende av importerad olja är. Svenska hushåll och företag har redan upplevt betydande prischocker kopplade till internationella händelser.

Att i detta läge öka vårt beroende av fossila bränslen är riskabelt. Sänkta drivmedelspriser kan på kort sikt ge viss lättnad för vissa hushåll, men förstärker samtidigt en långsiktig sårbarhet:

- större exponering mot geopolitisk turbulens,
- ökat importberoende,
- försvagad robusthet i kris- och beredskapsperspektiv.

Förslaget har även konsekvenser för Sveriges beredskapslager av drivmedel. En sänkt bränsleskatt innebär, jämfört med ett oförändrat skatteuttag, en högre efterfrågan på fossila drivmedel. Det ökar omsättningen och den löpande

konsumtionen av bränsle, vilket i sin tur kan försvåra upprätthållandet av tillräckliga beredskapslager. I ett läge där tillgången på importerade bränslen snabbt kan störas riskerar detta att förvärra en eventuell bristsituation och minska samhällets handlingsutrymme i kris.

Sveriges möjligheter att stärka sin energisäkerhet ligger i att minska, inte förstärka, beroendet av fossila bränslen.

Träffsäkra alternativ ger bättre effekt

Om syftet är att lindra effekterna för särskilt utsatta hushåll och verksamheter finns mer effektiva alternativ än generella skattesänkningar på bensin och diesel. Exempelvis bör en sänkning av energiskatten för el utvärderas i stället för de utökade anslag för högkostnadsskydd för el som aviserats. En sådan åtgärd ger både kompensation för många av de utsatta hushållen, samtidigt som det ger incitament för elektrifiering. Även riktade stöd via transfereringssystem, temporära och behovsprövade kompensationer till särskilt transportberoende grupper samt åtgärder som stärker tillgång till och användande av fossilfria alternativ är betydligt effektivare åtgärder än att subventionera fossila bränslen.

Sådana lösningar kan ge ekonomisk lättnad utan att urholka omställningens långsiktiga drivkrafter.

Påverkan på uppvärmningsbränslen och behovet av helhetsperspektiv

Energiföretagen konstaterar att remissförslaget innebär mycket stora skillnader i energiskattenivåer mellan uppvärmningsbränslen respektive drivmedel, vilket skapar obalanser där i praktiken samma bränsle beskattas mycket olika beroende på användningsområde. Förslaget innebär till exempel att omärkt eldningsolja miljöklass 1 blir 2 399 kronor per kubikmeter billigare än märkt eldningsolja från och med 1 juli, från ett läge innan de temporära energiskattesänkningarna infördes då de låg på i stort sett samma skattenivå. Dessa stora skillnader i beskattningsnivå är inte önskvärda. Vi vill också påtala behovet av att se över koldioxidbeskattningen inför införandet av ETS2-systemet 2028 där koldioxidskatten bör slopas för ETS2-verksamheter för att få en enhetlig koldioxidprissättning. Den statliga Styrmedelsutredningen väntas också presentera förslag om inom kort med strukturella skatteåtgärder som kan bli långsiktigt viktiga för klimatomställningen.

Energiföretagen vill även lyfta att det ensidiga fokuset på drivmedel, el och gas i regeringens åtgärdspaket för att dämpa höga energipriser riskerar att skymma andra delar av energisystemet som också påverkas kraftigt av bränsleprisernas utveckling. Särskilt gäller detta fjärrvärmesektorn, där prisutvecklingen på uppvärmningsbränslen – särskilt biobränslen – får betydande konsekvenser för såväl kostnader som omställningstakt. Genom de substitutionseffekter som höga

olja- och gaspriser ger förväntas det med viss eftersläpning leda till ökade biobränslepriser.

En åtgärd som skulle bidra till att dämpa fjärrvärmeprisutvecklingen, minska användningen av fossil olja och ge stora energisystemnyttor är en temporärt sänkt energiskatt på el för elpannor och värmepumpar i fjärrvärmeverksamhet. Vi anser att detta bör vara en prioriterad åtgärd för att kompensera även fjärrvärmekunderna till följd av ökade bränslepriser.

Vi vill påminna om att fjärrvärmekunder redan drabbas av ökade kostnader kopplade till fördubblade biobränslepriser de senaste åren och att kompensationsåtgärder även bör omfatta uppvärmningsbränslen. Ett viktigt steg vore att slopa energi- och koldioxidskatten på bioolja, som utlovats i Tidöavtalet och något som branschen sedan tidigare har hemställt om hos Finansdepartementet. Att motsvarande skattebefrielse lämnas för biodrivmedel och där regeringen begärt en förlängd skattebefrielse i höstas blir inkonsekvent. Att bioolja så fort de används som uppvärmningsbränsle beskattas som om de vore fossila är uppenbart orimligt. Detta leder till orimligt hög beskattning så fort biooljorna används som uppvärmningsbränsle, när de i utgångspunkten är betydligt dyrare än de fossila oljorna. Dessutom innebär regeringens slopade opt-in och den så kallade 95%-regeln i utsläppshandeln att cirka 450 fjärrvärmearläggningar utesluts ur utsläppshandeln från och med 1 januari 2026. Detta innebär att dessa anläggningar drabbas av full koldioxidskatt sedan årsskiftet även när de använder förnybara bioolja som till exempel RME, UCOME och HVO.

Om regeringen inför ytterligare skattelättnader för drivmedel förstärks obalansen i förhållande till fjärrvärmesektorn som lämnas helt utanför, där vissa delar av energisystemet kompenseras medan andra lämnas utan motsvarande stöd – trots att de har lika stor, eller större, betydelse för hushåll och samhällsviktig verksamhet. Vi vill påminna om att 90 procent av flerbostadshusen och cirka 80 procent av lokalerna i Sverige värms med fjärrvärme och kraftiga bränsleprisökningar i förlängningen också leder till ökade fjärrvärmepriser.

Kommentarer på konsekvensutredningen

Konsekvenser för laddoperatörer

Konsekvensutredningen underskattar de negativa effekterna av skattesänkningen på marknadsutvecklingen för laddinfrastruktur. Under de senaste åren har betydande investeringar gjorts i publik laddinfrastruktur, ofta med stöd av statliga medel och med antaganden om en successivt ökande elektrifiering av fordonsflottan.

Den förväntade ökningen i elbilsförsäljningen riskerar med den föreslagna skattesänkningen att bromsa in. Förslaget riskerar därmed att direkt försämra nyttjandegraden för dessa laddstationer genom att göra fossildrivna alternativ relativt mer attraktiva. Detta leder till lägre intäkter för laddoperatörer än vad

som annars varit fallet, i en redan ekonomiskt ansträngd situation där utbyggnaden av laddinfrastruktur i flera fall föregått efterfrågan.

Det finns en påtaglig risk att vissa aktörer inte klarar den ekonomiska belastningen, vilket kan leda till att laddstationer stängs. Detta vore särskilt problematiskt eftersom infrastrukturen kommer att vara avgörande när elektrifieringen tar fart och betydande resurser redan har investerats i uppbyggnaden.

Dessutom skapar återkommande och snabbt beslutade skattesänkningar en ökad osäkerhet kring omställningstakten. Denna osäkerhet riskerar att leda till att planerade investeringar i ytterligare laddinfrastruktur och elnätstärkningar skjuts på framtiden vilket i sin tur kan fördröja elektrifieringen ytterligare.

Skattesänkningen är temporär – men effekterna riskerar att bli långvariga

Konsekvensutredningen noterar att lägre drivmedelspriser kan försvaga incitamenten att övergå till eldrift, men bedömer att effekten blir liten eftersom åtgärden är temporär. Energiföretagen delar inte denna bedömning. Även en tidsbegränsad skattenedsättning skapar långsiktig osäkerhet hos både hushåll och företag om framtida drivmedelspriser. När staten går in och mildrar prisuppgångar byggs en förväntan upp om att liknande åtgärder kan återkomma, vilket gör det svårare att räkna hem investeringar i eldrift.

De ekonomiska fördelarna av en temporär sänkning är kortvariga, men effekten på omställningstakten riskerar att bli långvarig. Beslut om att gå över till el kan komma att skjutas på framtiden. Detta innebär att utsläppsminskningar försenas, elektrifieringsmarknaden utvecklas långsammare och nödvändiga investeringar riskerar att utebli.

Varje gång en konsument väljer en bensin- eller dieselbil i stället för en elbil tillkommer ett nytt fossildrivet fordon som kan vara i trafik i genomsnitt ca 17 år, vilket innebär långvariga utsläpp som låser in framtida klimatpåverkan. I ett läge där Sverige redan ligger tydligt efter i förhållande till sina klimatmål är varje åtgärd som minskar utsläppen värdefull och bör tas tillvara. Att samtidigt införa åtgärder som riskerar att öka efterfrågan på fossila alternativ innebär att utvecklingen går i fel riktning när den i stället behöver accelerera.

Dessutom ökar förslaget behovet av andra åtgärder för att möta Sveriges energisparbeting enligt EU:s energieffektivitetsdirektiv där det redan finns ett betydande gap i förhållande till befintliga styrmedel.

Konsekvenser för svensk konkurrenskraft

Sveriges fordonsindustri och energisektor befinner sig i en snabb global omställning där elektrifiering är den avgörande konkurrensfaktorn. Sverige har goda förutsättningar att ligga i framkant med vårt fossilfria elsystem och vår

världsledande fordonsindustri som satsat stort på utveckling av elfordon. Men omställningen kräver stabila styrmedel och en konsekvent politik.

Länder med tydligare styrmedel och snabbare marknadsomställning attraherar framtidens investeringar. Genom att sänka priset på fossila bränslen skickar Sverige en signal som riskerar att bromsa omställningen av fordonsflottan, fördröja utvecklingen av marknader för eldrivna transporter och försvaga fordonsindustrins incitament att förlägga framtida produktion och innovation i Sverige. På en global marknad som rör sig snabbt mot nollutsläpp är detta en strategisk nackdel. Dessutom ökar svensk ekonomis sårbarhet för framtida bränsleprischocker.

Sänkta drivmedelsskatter skapar osäkerhet och motverkar de långsiktiga investeringar som behövs. Det är särskilt olyckligt att förslaget kommer samtidigt som flera analyser, bland annat från Klimatpolitiska rådet, visar att nuvarande politik inte är tillräcklig för att nå klimatmålen.

Sammanfattande bedömning

Energiföretagen Sverige bedömer att den föreslagna ytterligare skattesänkningen:

- går i motsatt riktning mot vad det rådande energisäkerhetsläget kräver,
- försvagar klimat- och energipolitiska styrsignaler,
- bromsar elektrifiering och omställningen till fossilfria drivmedel,
- försämrar förutsättningarna för investeringar i laddinfrastruktur och elnät,
- ökar osäkerheten i marknaden, vilket risker att hämma den svenska fordonsindustrins konkurrenskraft,
- bidrar till att undergräva EU:s gemensamma ramverk för att hålla nere fossil konsumtion,
- utelämnar än en gång skatteåtgärder som omfattar uppvärmningssektorn när det samtidigt införs ytterligare riktade el- och gasprisstöd,
- ökar långsiktiga samhällsekonomiska och klimatrelaterade risker.

Mot denna bakgrund avstyrker Energiföretagen Sverige förslaget i sin helhet.



Åsa Pettersson
Vd Energiföretagen Sverige