



Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Yttrande angående promemorian Ytterligare tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Sammanfattning

- Energimyndigheten avstyrker den föreslagna tillfälliga sänkningen av energiskatt på bensin och diesel.
- För att upprätthålla försörjningstryggheten vid en utbudsstörning är det viktigt att prissignalen tillåts ge genomslag på efterfrågan.
- Att sänka energiskatten på bensin och diesel i nuläget riskerar att motverka effekterna av en avtappning av beredskapslagren samt eventuella framtida förbrukningsdämpande åtgärder.
- Sänkta priser på bensin och diesel leder till en långsammare omställning och elektrifiering av fordonsflottan samt ett fortsatt importberoende av fossila bränslen.
- För att stödja samhällsgrupper och företag som är i ett ekonomiskt utsatt läge bör andra riktade åtgärder övervägas.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten avstyrkte den tidigare tillfälliga sänkningen av energiskatten på bensin och diesel på principiella grunder, även om den sänkningen storleksmässigt var mer begränsad. Den nu föreslagna tillfälliga sänkningen är större, vilket förstärker dess effekter.

I en situation med ett minskande utbud av olja och drivmedel på marknaden till följd av avbrottet i Hormuzundet är stigande priser en viktig signal till drivmedelsanvändare att anpassa sin användning till situationen. En sänkning av skatten försvagar denna signal och kan i värsta fall leda till att efterfrågan i stället ökar, vilket över tid ökar risken för att en bristsituation uppstår. Lägre priser bidrar också till ett fortsatt importberoende av oljeprodukter i ett geopolitiskt osäkert och instabilt läge där åtgärder snarare bör vidtas så att beroendet minskar.

Medlemmar i det internationella energirådet IEA, däribland Sverige, beslutade tidigare i vår om en omfattande lageravtappning för att mildra effekterna i samhället av kriget i Iran. En lageravtappning kan dock bara tillfälligt öka



utbudet, så IEA framhåller att också efterfrågesidan är en avgörande del av energisäkerhetsekvationen. Parallellt med lageravtappningen rekommenderar därför IEA att frivilliga förbrukningsdämpande åtgärder införs. Att sänka priset på bensin och diesel givet detta riskerar att motverka den effekt som lageravtappningen och eventuella framtida förbrukningsdämpande åtgärder avser att ge. Genom att inte anpassa användningen till ett minskat utbud riskerar obalansen mellan tillgång och användning att fortsatt hålla energipriserna på en högre nivå, särskilt om många länder fattar liknande beslut.

Att sänka koldioxidskatten på energi och diesel kan i sig öka sannolikheten att fler länder fattar liknande beslut, både då det ger ökad legitimitet för denna typ av åtgärder och då närliggande länder kan vilja sänka sina drivmedelsskatter för att undvika grannlandstankning och snedvriden konkurrens mot svenska åkerier. Grannlandstankning är dessutom inte oproblematiskt för Sverige heller, eftersom det innebär att utsläpp från andra länders företag och hushåll redovisas i Sverige och därmed ytterligare försvårar uppnående av de svenska klimatmålen.

Energimyndigheten vill uppmärksamma att det, till skillnad från tidigare oljekriser, denna gång inte bara handlar om ett minskat utbud av produkter utan också att själva produktionsinfrastrukturen har drabbats. Även om risken för utbudsbrist förefaller störst i det kortare tidsperspektivet kan konflikten alltså få konsekvenser även på lång sikt. Att sänka priset och därmed öka användningen minskar den buffert som är viktig innan produktion och distribution av olja och drivmedel återhämtat sig och långsiktiga anpassningar av användningen hunnit få genomslag.

I en situation med ett minskande utbud kan en ökande användning leda till att drivmedelsanvändningen måste begränsas med icke-marknadsbaserade mekanismer såsom tvingande förbrukningsdämpande åtgärder, prioritering och ransonering. Sådana ingrepp i marknaden riskerar att ge större konsekvenser för samhället än vad högre priser ger, samtidigt som återhämtningen efter en kris försvåras om marknaden är satt ur spel.

Energimyndigheten delar bedömningen att den störning på de globala energimarknaderna som konflikten i Mellanöstern har inneburit, om utvecklingen blir långvarig, riskerar att hämma den ekonomiska utvecklingen globalt och i Sverige. Den ekonomiska utvecklingen globalt, och de följd effekter denna kan få på Sverige, gynnas knappast av att en högre andel av den bensin och diesel som finns tillgänglig på marknaden styrs om till Sverige. Däremot kan tillfälliga skattesänkningar ge en stimulans till den svenska ekonomin, men detta gäller även om skattesänkningar (eller utgiftsökningar) riktas mot andra områden än specifikt bensin och diesel.

Det är en utmanande situation för hushåll och företag när priserna ökar vilket kan skapa oro. För att stödja samhällsgrupper och företag som är i ett ekonomiskt utsatt läge bör dock andra åtgärder övervägas som riktas direkt mot utsatta hushåll och företag utan att påverka prissignalen.



Effekter på pågående omställning

En sänkning av skattenivån på bensin och diesel innebär minskade incitament för olika åtgärder som fasar ut användningen av fossila drivmedel och främjar ett mer transporteffektivt samhälle. På kort sikt påverkas beteendet, såsom exempelvis valet att tanka fossila drivmedel eller välja fossilfria alternativ (inklusive, för laddhybrider, att köra på el). I förlängningen riskerar billigare fossila drivmedel också att omställningen och elektrifieringen av fordonsflottan bromsar in ytterligare.

Även om skattesänkningen är tillfällig ska den ses i ljuset av de åtgärder med varierande varaktighet som genomförts de senaste åren i syfte att hålla nere priset på bensin och diesel. Den som ska köpa ett nytt fordon som ska hålla i många år framöver behöver känna en trygghet i att kalkylen går ihop under hela fordonets livslängd. Återkommande ingrepp för att sänka priset på fossila drivmedel skapar en osäkerhet om styrmedlen långsiktigt kommer att vara gynnsamma för elektrifiering och riskerar att fordonsköpare hellre väljer bensin- och dieseldrivna fordon. Förslaget påverkar även konkurrenskraften för de många aktörer som redan ställt om. Exempelvis har flera laddoperatörer redan idag en tuff situation, då försäljningen av laddfordon bromsats in jämfört med vad som förutsågs när laddstationerna byggdes, och om incitamenten att välja laddfordon försämrats ytterligare kan vissa behöva lägga ner verksamheten. Förslaget påverkar också företag som investerat i produktion av rena och höginblandade biodrivmedel, som får svårare att konkurrera mot den låginblandade bensinen och dieseln.

En nedsättning av koldioxidskatten står därmed, även om den är tillfällig, i kontrast till en nödvändig omställning av energisystemet. Ett fortsatt beroende av fossila bränslen får negativa effekter på samtliga av de tre energipolitiska pelarna: ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet. För att säkra Sveriges långsiktiga konkurrenskraft och bli oberoende av fossil energiimport är det viktigt att omställningen fortsätter även under turbulenta tider. Den långsiktiga styrningen behöver vara förutsägbar, bidra till en mer effektiv energianvändning och främja att såväl privatpersoner som företag och andra organisationer går över till fossilfria alternativ.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Caroline Asserup. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit stf. avdelningschefen Mathias Normand, chefsjuristen Rikard Janson och enhetschefen Martin Johansson. Föredragande har varit handläggaren Angelina Björklund.