

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter
Tina Svensson

Er ref Fi2024/01726

Vår ref RE2024018

Stockholm den 30 september 2024

Remiss av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen i Sverige. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige har fått förslag på remiss och har följande att anföra.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige anser att:

- Det är mycket positivt att Regeringen är tydliga med att både biodrivmedel och el behövs för att nå klimatmålen och därför föreslår en höjning av reduktionsplikten (KN2024/01751).
- En sänkning av drivmedelsskatterna är att föredra om det möjliggör måluppfyllnad via en höjd reduktionsplikt på bensin och diesel. Drivkraft Sverige tillstyrker därför förslaget i promemorian.
- Låga priser på fossilt försvårar omställningen framförallt på sikt. Politikens fokus bör skifta från att söka påverka marknadspriser till att parera effekter av dem.
- Det är olyckligt att regeringen väljer att behålla den så kallade BNP-indexeringen av drivmedelsskatterna.
- Det behövs en större översyn av beskattningen av vägtrafiken.

Om förslagen

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin och diesel sänks i två steg under 2025. De skattenivåer som föreslås gälla från 1 juli 2025 för bensin, diesel och lågbeskattad olja ska gälla även under 2026. Indexeringen pausas alltså för dessa bränslen. Förslaget syftar till att öka möjligheten att bevara den senaste tidens lägre prinsnivåer vid pump på diesel och möjliggöra ytterligare prissäskningar på bensin.

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.

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.

Drivkraft Sveriges synpunkter

Hushåll och företag har under de senaste åren drabbats av högre kostnader på många varor och tjänster vilket lett till ett trendbrott där 2022 var det första året sedan 1990-talet där hushållens ekonomiska standard sjönk. Efter Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022 steg priserna på drivmedel och annan energi avsevärt, nu har dock drivmedelspriserna fallit tillbaka.

I Sverige gjorde beskattningen av bensin och den ambitiösa utsläppsbanan i reduktionsplikten, men även den svaga svenska växelkursen, att priset på bensin, och diesel var högre än i många andra europeiska länder. Detta är inte längre fallet, enligt EU-kommissionens *Weekly Oil Bulletin* hade Sverige den 16 september 2024 det 19:e högsta bensinpriset och 15:e högsta dieselpriset av EU:s 27 medlemsstater. Nationella styrmedel har en tydlig effekt på drivmedelspriserna men de stora, ibland hastiga, fluktuationerna beror ofta på saker som världsmarknadspriset på oljeprodukter eller kronans styrka mot dollarn där nationell politik har ytterst begränsade påverkansmöjligheter.

Många svenska hushåll har drabbats hårt av kostnadsökningarna men samtidigt behöver Sverige minska utsläppen för att nå klimatmålen till 2030 och 2045. Ett högre pris på fossil än förnybar energi förbättrar kalkylen för de hushåll som funderar på att byta till en elbil eller de företag som överväger en investering i grönare produktion eller transporter. På motsvarande sätt riskerar ett lägre pris att försvåra och försena omställningen mot nettonollutsläpp.

Sverige kan inte klara omställningen själva utan behöver få med sig och gå i takt med jämförbara länder. En politik som kraftigt sänker omställningstrycket riskerar dock att skjuta åtgärder på framtiden. Detta kan i sin tur leda till behov av mer drastiska åtgärder med högre kostnader för hushåll, företag och samhället längre fram när kraven på utsläppsminskningar inom EU ökar. Drivkraft Sveriges medlemmar önskar i detta sammanhang en långsiktighet och tydlighet som möjliggör en ordnad och effektiv omställning.

Genom reduktionsplikten kan, enligt Riksrevisionens granskningsrapport från 2023, koldioxidutsläppen från de fordon som rullar på vägarna idag minska förhållandevis snabbt och till en rimlig kostnad. En reduktionsplikt som varsamt men kontinuerligt höjs kan förutom att bidra till omställningen på kort sikt även över tid underlätta elektrifieringen eftersom biodrivmedel oftast är dyrare än fossila drivmedel. För att nå de långsiktiga målen 2045 räcker det inte att se till att Sverige har god tillgång till el och elnät, även om det är en förutsättning. Det kommer att säljas miljontals fordon med förbränningsmotor fram till detta årtal. För att dessa fordon ska kunna användas när de fossila utsläppen går mot noll är hållbara biodrivmedel en förutsättning.

Utifrån det angivna huvudsyftet med promemorian som är att bevara den senaste tidens lägre prisnivåer på diesel och möjliggöra ytterligare prissänkningar på bensin är Drivkraft Sverige positiva och tillstyrker regeringens tillvägagångssätt. Det är, givet syftet, bättre att regeringen sänker drivmedelsskatterna om det möjliggör måluppfyllnad via en höjd reduktionsplikt på bensin och diesel. Detta eftersom en höjd reduktionsplikt har större möjlighet att minska Sveriges fossila utsläpp på kort sikt och även kan bidra till den långsiktiga måluppfyllnaden.

Eftersom bensin- och dieselpiserna påverkas av flera faktorer bortom svenskt inflytande vore det dock önskvärt att överväga andra sätt att kompensera utsatta grupper vid prisfluktuationer än genom återkommande skattejusteringar. Det är inte heller möjligt att sänka skatterna under EU:s miniminivå, om inte Sverige ges ett tillfälligt undantag för att sänka skatterna ytterligare.

Skatten på diesel höjs från årsskiftet och sänks 1 juli
Promemorian heter sänkt skatt på bensin och diesel 2025 och utgår från gällande rätt där skattesatserna för 2025 tidigare har fastslagits genom förslag i Prop. 2023/24:24. Jämfört med dessa sänks skatten på diesel redan 1 januari 2025. Det är dock viktigt att klargöra att skatten på diesel kommer att vara högre 1 januari 2025 än vad den var 2024.

Skatten på bensin och diesel sänks sedan 1 juli 2025. Se tabell 1 och 2 för en jämförelse mellan tidigare beslutade skattesatser och förslagen i promemorian.

Tabell 1 Skattesatser 2024 och 2025 jämfört med föreslagna skattesatser

	Enhet	Skatter 2024 och 2025 enligt gällande rätt		Skatt enligt promemorian		
		2024	2025	01-jan-25	01-jul-25	01-jan-26
Bränsle/drivmedel	Enhet					
Bensin Mk1	kr/l	5,71	5,46	5,11	4,79	4,79
Alkylatbensin	kr/l	4,56	4,84	4,49	4,31	4,31
Diesel Mk1	kr/l	4,193	4,451	4,281	3,961	3,961
Diesel Mk3	kr/l	4,797	5,092	4,922	4,602	4,602
Märkt diesel/eldningsolja	kr/m ³	4192	4366	4280	3960	3960

Tabell 2 visar skillnaden mellan de föreslagna skattesatserna för 2025 och 2026 i förhållande till skattesatserna som gäller 2024.

Tabell 2 Skillnad mellan föreslagen skattesats 2025 och 2026 och skatt 2024.

		1 januari 2025	1 juli 2025	1 januari 2026
Bensin Mk1	kr/l	-0,6	-0,92	-0,92
Alkylatbensin	kr/l	-0,07	-0,25	-0,25
Diesel Mk1	kr/l	0,088	-0,232	-0,232
Diesel Mk3	kr/l	0,125	-0,195	-0,195
Märkt diesel/eldningsolja	kr/m ³	88	-232	-232

Skillnaden i skatt mellan Bensin Mk1 och alkylatbensin

Alkylatbensin ger upphov till mindre hälsoskadliga utsläpp än annan bensin och används t.ex. i gräsklippare, motorsågar, byggverksamhet och vissa båtar. Den första januari 2023 beskattades bensin Mk1 2,3 kronor per liter högre än alkylatbensin. Skillnaden minskade 2024 och med förslagen i promemorian kommer skillnaden i beskattning att minska till 0,48 kronor per liter 2025. Förändringarna gör alkylatbensin dyrare i förhållande till bensin Mk1 vilket kan få negativa hälsoeffekter om det leder till

att fler använder vanlig bensin i stället för alkylatbensin. Drivkraft Sverige anser att motivet till att skatteskillnaden föreslås ökas är otydligt i promemorian.

Det saknas logik i koldioxid- och energibeskattningen

Energiskatten har länge saknat logisk struktur. Bensin har, mätt utifrån energiinnehåll, högre energiskatt än diesel och allra högst är energiskatten på etanol i bensin och energiskatten på el. Vad gäller beskattningen av etanol i bensin ligger förklaringen i det föråldrade energiskattedirektivet. I övrigt är det svårare att hitta förklaringar mer än att nivåerna vuxit fram organiskt över tid.

När reduktionsplikten och skatt på biodrivmedel i bensin och diesel infördes 2018 justerades koldioxidskattesatsen ned på bensin och diesel för att ta hänsyn till det ungefärliga innehållet av biodrivmedel. Vid sänkningen av nivåerna i reduktionsplikten från och med 1 januari 2024 gjordes inga motsvarande justeringar av koldioxidskatten. Detta tillsammans med de senaste årens skatteförändringar på bl.a. bensin och diesel gör att logiken i koldioxidskatten urholkats. Koldioxidskatten är numera inte enhetlig och lika mellan olika fossila bränslen.

Drivkraft Sverige tror att brett accepterade och tydliga principer för skatterna skulle kunna bidra till kontinuitet och ökad förståelse för skatternas syfte. Om det inte går att formulera tydligare principer kring energibeskattningen borde den i vart fall kunna förenklas avsevärt gentemot nuvarande struktur.

Den s.k. BNP-indexeringen på bensin och diesel bör avskaffas helt

Sedan 1994 ska en årlig omräkning ske av såväl koldioxid- som energiskattesatserna på bland annat bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI). Sedan den 1 januari 2016 beaktas även utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) vid den årliga omräkningen, vilket sker genom ett schabloniserat årligt tillägg om två procentenheter utöver KPI, den s.k. BNP-indexeringen. I praktiken har BNP-indexeringen bara fått fullt genomslag under hela det indexerade året vid något enstaka tillfälle. Utifrån historisk tillämpning framstår det som tveksamt om det verkligen går att motivera ett bibehållande av regeln om BNP-indexering av skatten på bensin och diesel.

Det behövs ett omtag i beskattningen av vägtrafiken
Drivkraft Sverige är måna om att långsiktiga, teknikneutrala, effektiva och tydliga styrmedel tas fram och har därför tillsammans med flera andra branschorganisationer inkommit med en begäran om att framtidens vägbeskattning bör utredas.

Drivkraft Sverige medverkar gärna i en fortsatt dialog om hur styrmedlen på transportområdet kan utvecklas så att vi kan nå de svenska klimatmålen och samtidigt förstärka svensk konkurrenskraft.

Jessica Alenius
VD

Viktor Gunnarsson
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den 30 september 2024