

Dnr: Fi2024/01726

Anna Wallentin  
[anna.wallentin@energigas.se](mailto:anna.wallentin@energigas.se)

Finansdepartementet  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia till  
[tina.svensson@regeringskansliet.se](mailto:tina.svensson@regeringskansliet.se)

Stockholm den 27 september 2024

## Svar på remiss Sänkt skatt på bensin och diesel

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat förslag. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Finansdepartementets remiss den 6 september 2024.

Remitterat förslag försämrar konkurrenskraften för biogas, fordonsgas, biogasol, vätgas och andra hållbara alternativ. **Energigas Sverige avstyrker därför förslaget.**

## Förslaget ger försämrad konkurrenskraft för biogas, fordonsgas, biogasol, vätgas och andra hållbara alternativ

För att nå Sveriges och EU:s klimatmål måste utsläppen minska betydligt snabbare än vad som sker idag. Att sänka skatten på bensin och diesel är en åtgärd som går i helt motsatt riktning. Enligt regeringens pressmeddelande från 27 augusti 2024, beräknar regeringen att den remitterade sänkningen av skatten på bensin respektive diesel är större än det prispåslag som kan följa av den justerade reduktionsplikten. Det innebär att regeringen förväntar sig att priset på bensin respektive diesel vid pump ska minska till följd av förslaget. Förslaget kommer därmed att försämra konkurrenskraften för biogas, biogasol, vätgas och andra hållbara alternativ.

Remitterad promemoria innehåller också, förutom skattesänkningar för bensin, diesel och eldningsolja vid två tillfällen under 2025, även förslag på skattesatser för 2026. I det förslaget framgår att de skattenivåer som ska gälla för bensin, diesel och lågbeskattad olja efter sänkningarna 2025 även ska gälla även under 2026. Skattesatserna för bensin respektive diesel räknas alltså inte upp med konsumentprisindex (KPI) inför 2026, vilket däremot görs för övriga bränslen, dvs. de bränslen som avses i 2 kap. 1 § 4–6 LSE (gasol, naturgas samt kol och koks). För dessa bränslen föreslås att skatten räknas upp med omräkningsfaktorn som ges av förhållandet mellan prognos för KPI i juni 2025 på 418,78 och KPI i juni 2024. Att skatten för gasol och naturgas räknas upp med KPI medan skatten på bensin, diesel och olja inte gör det, försämrar konkurrenssituationen för biogas, fordonsgas, biogasol, vätgas och andra hållbara alternativ ytterligare.

Den 7 mars 2023 meddelade Skatteverket att skattebefrielse för biogas och biogasol inte längre kan beviljas. Detta efter att EU-tribunalen den 21 december 2022 förklarat Sveriges statsstöds godkännanden, som skulle ha gällt för perioden 2021–2030, som ogiltiga. Skattebefrielsen har ännu inte återinförts. I väntan på att skattebefrielsen för biogas respektive biogasol återinförs, beskattas biogas och biogasol enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi enligt principen om beskattning enligt likvärdigt bränsle. Det innebär att samma energiskattesats och samma koldioxidskattesats som ska tas ut för naturgas respektive gasol också ska tas ut för

biogas och biogasol. Om skatten på naturgas och gasol höjs genom att uppräknig enligt prognostiserad KBI, samtidigt som skatten sänks för bensen, diesel och eldningsolja, så drabbas även biogasen och biogasolen av den högre skatten.

Även vätgasutvecklingen hotas av den sänkta skatten på bensen respektive diesel. Många tankstationer byggs nu för vätgas, finansierat av företag och staten i samarbete. En sänkning av skatten på bensen respektive diesel motverkar den marknadstillväxt som företagen och politiken just nu planerar och investerar för, eftersom vätgasens konkurrenskraft gentemot diesel försvagas när skatten sänks. Fossilfri vätgas som används i förbränningsmotor beskattas idag som naturgas, vilket ytterligare förvärrar situationen om skatten på naturgas räknas upp med prognosticerad KPI i enlighet med vad som föreslås i remissen. Vätgas som används i förbränningsmotor bör därför skattebefrias i likhet med vätgas som används i bränsleceller.

### **Riktade stöd till åkerinäring, kollektivtrafik och de mest utsatta hushållen är träffsäkrare än en generell skattesänkning för bensen, diesel och eldningsolja**

Alla ska ha råd att transportera sig till jobb, familj, vänner och fritidsaktiviteter, men att generellt sänka skatten på bensen och diesel är fel väg att gå. Energigas Sverige anser att det skulle vara mer träffsäkert att i stället kompensera dem som drabbas hårdast av de stigande drivmedelspriserna. En sådan kompensation bör utformas så att den riktar sig till åkerinäringen, kollektivtrafik och de mest utsatta, bilberoende hushållen. Även jord- och skogsbruk bör omfattas av en riktad kompensation för höga priser på diesel.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist  
Vd



Anna Wallentin  
Avdelningschef  
Marknad och Kommunikation