

Remissvar

Dnr 2024-362

Datum 2024 09 24

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Sänkt skatt på bensin och diesel 2025

Fi2024/01726

### **SAMMANFATTNING**

Promemorian föreslår sänkt skatt på bensin och diesel. Skälen till detta framhålls vara att dels parera för de prisökningar som den föreslagna nivån på reduktionsplikten förväntas orsaka, dels underlätta för hushåll som påverkats av de höga prisökningar som orsakats av de senaste årens höga inflation.

Konjunkturinstitutets (KI) synpunkter på promemorian kan sammanfattas i följande tre punkter:

- KI saknar en analys av om sänkta diesel- och bensinpriser är det samhällsekonomiskt bästa sättet att underlätta för hushåll och företag som påverkats av de höga prisökningarna som orsakats av de senaste årens höga inflation. Vidare innebär de föreslagna skattesänkningarna svagare styrning mot klimatmålen åtminstone fram till EU:s nya utsläppssystem ETS2 införs 2027, vilket innebär att andra styrmedel och åtgärder behöver införas som i sin tur kan ha olika typer av kostnader.
- Förslaget innebär oförändrade nominella skattenivåer mellan 2025 och 2026 för att förhindra ökade drivmedelspriser. KI noterar att detta i realiteten innebär reellt sänkta drivmedelsskatter under 2026.
- KI bedömer att den föreslagna skatteförändringen inte kräver en utvärdering eftersom den är begränsad i storlek.

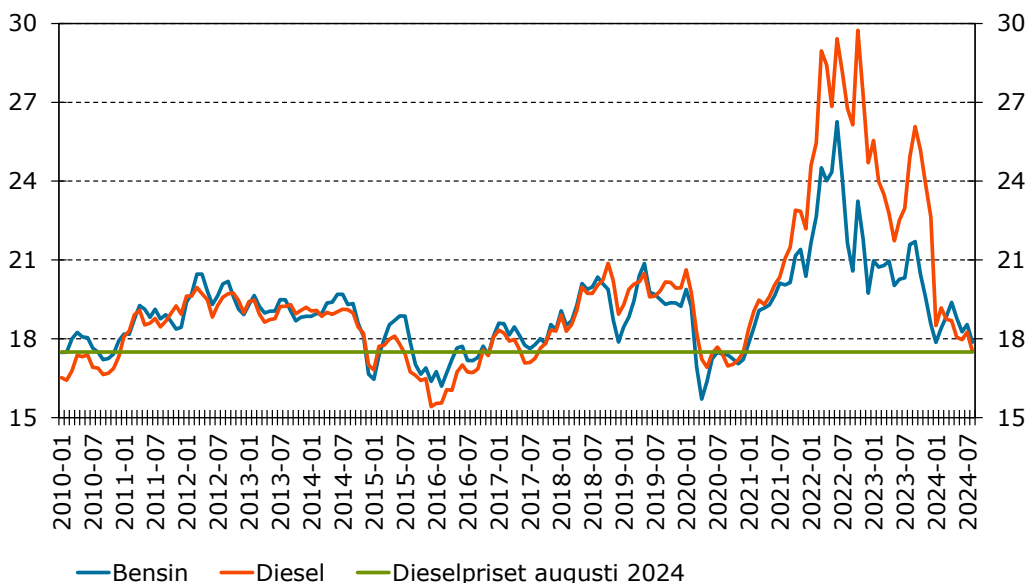
### **SKATTESÄNKNINGARNA MEDFÖR SVAGARE STYRNING MOT KLIMATMÅLEN**

KI saknar en analys av om sänkta diesel- och bensinpriser är det samhällsekonomiskt bästa sättet att underlätta för hushåll och företag som påverkats av de höga prisökningarna som orsakats av de senaste årens höga inflation. Priserna har stigit brett i samhället och det saknas en motivering till varför just drivmedelspriserna bör hållas nere.

I och med tidigare sänkning av reduktionsplikten och genomförda skattesänkningar har det svenska dieselpriiset gått från att vara det högsta i Europa till att ligga strax under genomsnittet i Europa. Statistiken visar även att dagens priser är lägre än de inflationsjusterade bensin- och dieselpriiser som varit under merparten av år från 2010, se diagram 1. Det finns många andra tänkbara åtgärder med samma offentligfinansiella kostnad för att åstadkomma högre köpkraft såsom skattesänkningar på andra produkter eller inkomstförstärkningar. Det görs ingen bedömning om det är möjligt att mer träffsäkert nå de konsumenter som ekonomiskt påverkas mest av höjda drivmedelspriser eller de allmänna prisökningarna. Promemorian borde innehålla en analys av alternativa lösningar.

### Diagram 1 Diesel- och bensinpris

Kronor per liter justerade för KPI augusti 2024



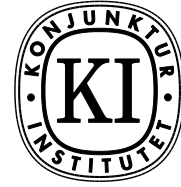
Källor: Drivkraft Sverige och SCB.

KI instämmer i promemorians konsekvensanalys som framhåller att lägre drivmedelspriser leder till att incitamentet till transporteffektivitet, elektrifiering och användningen av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas. Det är dock i sammanhanget viktigt att notera att Sverige liksom andra EU-länder har ett åtagande gällande de nationella växthusgasutsläppen i ESR-sektorn. Detta innebär att alla medlemsstater på ett eller annat sätt kommer att behöva skapa incitament som leder till att dessa åtaganden uppfylls vilket promemorian inte belyser. Med lägre drivmedelspriser ökar behovet av andra styrmedel och åtgärder som i sin tur kan ha olika typer av kostnader. Promemorian saknar analyser av hur stora dessa andra kostnader kan bli.

KI saknar också en analys av samspelet mellan koldioxidskatten och det kommande utsläppshandelssystemet inom EU som bland annat kommer att inkludera transporter (ETS2). ETS2 kommer att införas 2027 vilket innebär en ökad kostnad för att släppa ut koldioxid från fossila bränslen i transportsektorn. ETS2 kommer att styra mot högre inblandning av biodrivmedel, ökad elektrifiering och minskad användning av drivmedel. Med dagens styrmedel påverkas inblandningen av biodrivmedel av reduktionsplikten medan energi- och koldioxidbeskattning styr mot en ökad elektrifiering samt minskad användning av drivmedel. För att inte förlora styrningen mot det sistnämnda fram till dess att det nya utsläppshandelssystemet träder i kraft är det tveksamt om sänkta drivmedelsskatter är det samhällsekonomiskt bästa sättet att kompensera för den tidigare höga inflationen.

### REALT LÄGRE SKATT 2026

Enligt promemorian föreslås skattesatserna vara desamma 2026 som 2025, det vill säga det ska inte ske någon indexering med varken konsumentprisindex (KPI) eller den 2-procentiga indexering som ska göras årligen enligt gällande indexeringsregler. Skälet enligt promemorian är att inte bidra till ökade bensin- och dieselpriSET. Konjunkturinstitutet vill dock påpeka att ett beslut att inte indexera med KPI i praktiken innebär att bensin- och dieselskatterna blir



realt lägre 2026 jämfört med 2025.<sup>1</sup> Med detta sagt har dock Konjunkturinstitutet i tidigare remissvar<sup>2</sup> pekat på behovet av en diskretionär beslutsordning. Genom att årligen ta ställning till skattesatserna för diesel och bensin, ges riksdagen bättre möjligheter att anlägga en politik som beaktar bland annat oljeprisets utveckling, verkan av andra styrmedel (inklusive reduktionsplikternas effekter på pumppriserna) och avståndet till uppställda utsläppsmål.

#### **VIKTIGT MED UTVÄRDERINGAR MEN INTE VID VARJE STYRMEDELSFÖRÄNDRING**

Det är viktigt att utvärdera styrmedelsförändringar eller införandet av nya styrmedel för att få en så bra bild av hur förändringen påverkar styrmedlets effektivitet, skatteintäkter samt andra relevanta effekter på ekonomin och miljön. Alla styrmedelsförändringar som sker behövs dock inte utvärderas vid varje förändring, speciellt inte om det nyligen finns utvärderingar att tillgå. I promemorian resoneras om att det är möjligt att i framtiden utvärdera förslaget när det trätt i kraft och när relevant statistik finns tillgänglig. KI gör dock bedömningen att det inte finns någon anledning att vid en mindre isolerad skatteförändring av detta slag göra en mer omfattande utvärdering eftersom det troligen inte skulle framkomma någon ny information relativt de utvärderingar som nyligen genomförts av bland annat KI.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Charlotte Berg.

Albin Kainelainen  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> Givet att inflationen är större än noll.

<sup>2</sup> Remissvar om promemorian "Sänkt energiskatt på bensin och diesel" dnr 2021-449 och remissvar om "Slopande av BNP-indexering av drivmedelsbeskattningen" dnr 2019-010.