

Finansdepartementet
Fi2024/01726

Remissvar av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Förslaget

I promemorian från Finansdepartementet föreslås att skatten på bensin och diesel ska sänkas i tre steg under 2025 och 2026. Det främsta skälet är att parera priseteffekten av den aviserade engångshöjningen av reduktionspliktsnivåerna på bensin och diesel, men också att underlätta för hushåll och företag efter den senaste årens höga inflation.

I korthet föreslås energiskatten på bensin en sänkning den 1 januari med 35 öre per liter jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. Samtidigt föreslås en sänkning av energi- och koldioxidskatten på diesel (utom på lågbeskattad olja) med motsvarande 17 öre per liter. I samband med att den föreslagna höjningen av reduktionsplikten träder i kraft den 1 juli 2025 föreslås skatten på bensin och diesel sänkas med ytterligare 32 öre per liter. 2026 föreslås en frysning av skattenivåerna, vilket innebär att de gällande skattenivåer för bensin, diesel och lågbeskattad olja efter sänkningarna 2025 ska gälla även under 2026.

Mobility Sweden avstyrker förslagen om sänkt skatt på bensin och diesel. De försvårar både möjligheterna för Sverige att nå sina klimatmål och den gröna omställningen, försämrar den globala konkurrenskraften för svensk fordonsindustri samtidigt som det bör finnas bättre sätt att stötta hushåll och företag.

Synpunkter på förslaget

Omvärldsfaktorer, såsom pandemin och Rysslands fullskaliga invasion i Ukraina, bidrog till stegrande oljepriser med kraftigt höjda bensin- och dieselpriiser i Sverige. För att lindra för prishöjningarna och inflationens konsekvenser för hushåll och företag pausades uppräkningsplikten av reduktionsplikten temporärt under 2023. Det menar Mobility Sweden var bra och bidrog till att mildra de ekonomiska konsekvenserna för såväl hushåll, åkerier och bussföretag och även transportsköpare och en oproportionerlig kostnadsökning. Under 2024 sänkte regeringen reduktionsplikten kraftigt för bensin och diesel (till sex procent för åren 2024–2026) samtidigt som bensin- och dieselskatten sänktes.

Mobility Sweden har förståelse för behovet av att balansera åtgärder som syftar till att minska utsläppen av koldioxid och samtidigt nå acceptans bland medborgare och näringsliv. Samtidigt har åtgärderna under 2024 medfört att Sverige i nuläget inte kommer att klara sitt

åtagande inom EU:s 2030-mål om minskade koldioxidutsläpp för ESR-sektorn där transporter ingår. Utöver att det är viktigt att vi når uppställda klimatmål riskerar Sverige dessutom att få betala höga böter om målen inte nås. Vidare försvårar förslaget om sänkta drivmedelsskatter Sveriges åtagande om utsläppsminskningar avseende framför allt kväveoxid.

Åtgärderna under 2024 bidrog till att pressa ned bränslepriserna på bekostnad av de fossilfria. Att nu återigen sänka skatten för fossila drivmedel, helt emot internationella vetenskapliga rekommendationer från stora etablerade internationella multilaterala organisationer, sänder tillsammans med omsvängningen av reduktionsplikten otydliga signaler till marknaden. Det missgynnar den gröna omställningen och på så sätt även svensk konkurrenskraft och svenska jobb. Industrin behöver långsiktiga spelregler för att klara omställningen. Investeringar från både hushåll och företag i energieffektiva fordon av olika slag fördröjs något som på sikt kan slå tillbaka på Sverige vid kraftiga höjningar av världsmarknadspriset av olja och nya EU-krav som ETS 2 och ett eventuellt nytt energiskattedirektiv. Höjningen av reduktionsplikten är ett steg i rätt riktning, men vi är kritiska till ryckigheten i klimatpolitiken och det fortsatta gynnandet av fossila drivmedel.

I konsekvensanalysen i promemorian framgår det att skattesänkningen leder till att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas och att konsumtionen av fossila drivmedel ökar. Det framgår också att förslaget kan vara en konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift. Det i sin tur leder till att möjligheten att nå inrikesmålen för transportsektorn 2030 försämras. Det är allvarliga konsekvenser både för den gröna omställningen och för näringslivet. En stark hemmamarknad är viktig för de svenska fordonstillverkarna eftersom det möjliggör export till andra länder. På så sätt stärks både den svenska konkurrenskraften samtidigt som utsläppen minskas, inte bara i Sverige utan även på global nivå.

Regeringen måste ta ett helhetsgrepp om hur olika åtgärder på nationell nivå och på EU-nivå påverkar Sverige. Det handlar både om Fit for 55 och regelverk som ligger utanför. Det krävs en bredare analys av regeringens samlade klimatpolitik, vilken effekt den får, och vad som krävs för att klara omställningen. Fordonsbranschen är gärna en del av en sådan bredare dialog i syfte att främja elektrifieringen, andra fossilfria drivmedel och den gröna omställningen. Insatserna för att nå klimatmålen och främja den gröna omställningen bör bestå av effektiva styrmedel och inte exempelvis köp av utsläppsrätter. Mobility Sweden välkomnar tillsättandet av den styrmedelsutredning som aviserades i Klimathandlingsplanen.

Nya styrmedel på nationell nivå som främjar elektrifieringen och den gröna omställningen måste komma på plats för samtliga fordonsslag. Idag har personbilsflottan kommit längst i omställningen, men eftersom det tar tid för flottan att bytas ut var vid årets ingång bara cirka 6 procent helt eldrivna.

När det gäller lätta lastbilar har omställningen inte kommit lika långt med drygt 3 procent eldrivna i trafik vid årets ingång. För tunga lastbilar var siffran 0,6 procent. Tung lastbilar har rullat ut i serieproduktion och med styrmedel från politiken kan den utställningen snabbas på. Utöver elektrifiering är både biogas och andra biodrivmedel viktiga i omställningen. Under överskådlig tid framåt kommer elektrifieringen och användandet av såväl biogas som andra biodrivmedel pågå parallellt. Det är dock viktigt att ha med sig att även om försäljningen av nya lastbilar och biogaslastbilar är hög de kommande åren kommer ändå den rullande flottan år 2030 bestå av minst 70–80 procent konventionella diesellastbilar. Dessa fordon kan bara ställa om genom att byta till fossilfria drivmedel. Även omställningen av bussflottan måste fortsätta och här är det viktigt att ha med sig att stadstrafik och regionaltrafik har olika behov och förutsättningar för att ställa om.

De styrmedel som generellt finns på plats idag och som regeringen har med i höstbudgeten och som handlar om fortsatt satsning på laddinfrastruktur, samt stöd för köp av lätta och tunga lastbilar är bra utgångspunkter. Men de räcker inte för att nå varken de nationella klimatmålen eller EU:s gemensamma mål. Den föreslagna höjningen av reduktionsplikten, i kombination med sänkt skatt på bensin och diesel, är inte tillräcklig för möjligheten att nå målen. Inte minst eftersom det bidrar till att öka prisgapet mellan det fossila och fossilfria. Kostnaden för exempelvis ett dieselfordon (både att äga och använda) sjunker och på så sätt minskar försäljningen av fossilfria alternativ såsom el, biogas och vätgas. Sänkt pris på flytande bensin och diesel medför därmed att elektrifieringen tappar fart. Detta behöver utvärderas av regeringen.

En sänkning av takten i övergången till elektrifiering på grund av lägre ambitioner om utsläppsreduktion och sänkt skatt på bensin och diesel kan därutöver göra det utmanande för tillverkare av fordon att uppfylla de koldioxidnormer som beslutats av EU. Dessa normer är utformade med stränga mål, och om de inte uppnås så väntar betydande böter. Tillgången på fordon som inte släpper ut koldioxid kommer inte vara en begränsande faktor. I stället kommer aspekter som omgivande faktorer och infrastruktur spela en avgörande roll för genomförandet av övergången.

Övriga kommentarer

En sänkning av bensin- och dieselskatten innebär således att styreffekten minskar och utsläppen ökar. Med Sveriges ambitiösa klimatmål om netto-noll klimatutsläpp till år 2045 och krav inom EU:s ansvarsfördelningsförordningen (ESR) behöver regeringen ytterligare underlätta för att öka elektrifieringstakten av fordonsflottan, öka föryngningstakten och intensifiera utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Det hade varit bättre om regeringen använt de medel som går till sänkt skatt på bensin och diesel till att underlätta för såväl privatpersoner som företag och det offentliga att ställa om. Vi vet idag att en elmotor är mellan tre och fem gånger mer energieffektiv än motsvarande förbränningsmotor. Man kan spara en hel del pengar i driftskostnad genom att köra ett elfordon. Inköpskostnaderna för ett elfordon är emellertid högre varpå regeringen bör underlätta för att hela landet att ställa om. Om det inte görs riskerar hushåll, främst med lägre inkomster, att låsas in i ett fossilberoende.

Styrmedel som införs för att gynna omställningen behöver emellertid inte finnas på plats för all framtid. I stället behövs det utifrån respektive fordonsslag under avgränsade tidsperioder till dess att TCO (total cost of ownership) för olika el- och vätgasfordon är i paritet med motsvarande fordon med förbränningsmotor. Här är en bred enighet mellan partierna och en långsiktighet A och O. Sverige bör, i likhet med andra länder, ha en långsiktig plan som sträcker sig längre än nuvarande mandatperiod för att fortsätta ligga i framkant i den gröna omställningen. En sådan plan möjliggör en förutsägbar planering både för transportköpare och drivmedelsproducenter. Långsiktighet i inköp och investeringar är nödvändigt för att skapa stabilitet och tillit till marknaden.

Regeringens sänkningar av drivmedelsskatterna och reduktionsplikten har försämrat kalkylerna för elektrifieringen vilket är olyckligt. För att främja omställningen mot elektrifierad fordonsflotta och för en likabehandling av olika bränslen anser Mobility Sweden att energiskatten bör slopas för el som laddas via laddbox för alla fordonsslag, vilket redan gäller för el till tåg och fartyg. Det är ett effektivt sätt att stötta omställningen mot elektrifieringen. Biodrivmedel är en mycket viktig del av att nå en fossilfri transportsektor. Sverige är i särskilt behov av biogas eftersom vi har flera industrier med tunga fordon som kör för industrier i områden som inte alltid kommer att kunna elektrifieras (exempelvis skogsindustrin). För att säkerställa prisgapet behöver regeringen fortsätta driva skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel fram till att ETS2 är på plats.

Mobility Sweden efterlyser en heltäckande översyn av den svenska beskattningen av vägtransporter och vägtrafik. Vägtrafiksektorn behöver ett nytt skattesystem som är anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik. För att underlätta för den pågående omställningen måste det till förändrade och nya styrmedel. Framtidens utsläppsfria transporter och vägtrafik urholkar motiven för dagens beskattning och kommer minska skatteuttaget i takt med att de negativa externa effekterna av trafiken kraftigt minskar eller försvinner helt. Enbart EU:s ökade ambitioner, genom Fit for 55, innebär att det måste till en total översyn av många nationella styrmedel och mål, för att undvika ineffektivitet och risker för kostsamma dubbelregleringar. Hösten 2023 skickade Mobility Sweden tillsammans med fem andra branschorganisationer in en begäran till regeringen att tillsätta en utredning som analyserar och lämnar förslag på ett nytt skattesystem anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik.

Stockholm den 30 september 2024

Mobility Sweden

Sofia Linder, chefsekonom