



Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen, Enheten  
för mervärdesskatt och punktskatter  
103 33 Stockholm

## **Remissvar – Promemoria sänkt skatt på bensin och diesel 2025 (Fi2024/01726)**

---

### **Inledning**

Svenska Taxiförbundet har tagit del av regeringens promemoria (Fi2024/01726) per den 2024-09-06. I promemorian föreslås en sänkning av energiskatter för bensin samt en sänkning av koldioxidskatten för diesel. Sänkningarna skall ske i två steg där den första sänkningen sker per den 1/1 2025 och den andra sänkningen sker per den 1/7 2025.

### **De föreslagna skattesänkningarna**

Enligt regeringens förslag sänks den 1 januari energiskatten på bensin (miljöklass I) från 2 kr 19 öre / liter till 1 kr 84 öre / liter. Koldioxidskatten behålls oförändrad till 3 kr och 27 öre litern vilket ger en sammantagen sänkning med 35 öre, från 5 kr 46 öre till 5 kr 11 öre. Samtidigt sänks energi- och koldioxidskatterna för diesel med 170kr per kubik, från 4 451 kr/kubik till 4 281 kr/kubik.

För att motverka den planerade höjningen av reduktionsplikten med fyra (4) procentenheter, vilken skall ske den 1 juli 2025, föreslås en ytterligare sänkning av energiskatten på bensin med 32 öre, från 1 kr 84 öre till 1 kr 52 öre samt en sänkning av energiskatten på diesel med 320 kr/kubik från 1 470 kr till 1 150 kr/kubik. Den totala skattesatsen för bensin skulle då efter den 1 juli 2025 uppgå till 4 kr 79 öre, samt för diesel 3 961 kr/kubik.

Den aviserade andra sänkning beräknas dock enligt regeringens egna uppgifter ge en 'noll-effekt' pga. den samtidigt införda reduktions-plikten (regeringens tabell 2, sidan 24 i promemorian). Mot denna bakgrund är det således enbart den första sänkningen, den per den 1 januari 2025, som kan leda till en faktisk prissänkning vid pump, eftersom den andra sänkningen beräknas jämnas ut av höjningen av reduktionsplikten.

Regeringen föreslår dessutom att skattesatserna för 2026 skall vara desamma som de som gäller under 2025. Svenska Taxiförbundet kommenterar detta närmare nedan.

### **Förslagets påverkan på taxisektorn i Sverige**

Svenska Taxiförbundet noterar att den föreslagna sänkningen av dieselskatten endast marginellt påverkar taxinäringen. Enligt regeringens egna beräkningar (tabell 3, sidan 26 i promemorian) beräknas besparingen för ett dieseldrivet taxifordon som kör 5 000 mil per år till 400kr. Någon nämnvärd effekt för dieseldrivna taxifordon kan således inte konstateras.

---

*Postadress*

Svenska Taxiförbundet  
Svenska Taxiförbundets Service AB  
114 59 STOCKHOLM

*Org.nummer*

802003-4404  
556176-4357  
www.taxiforbundet.se

*Besöksadress*

Karlavägen 83  
e-post  
förnamn.efternamn@taxiforbundet.se

*Telefon*

08-566 21 660  
Bankgiro  
124-9101

Vad som däremot kan konstateras är att – precis som regeringen skriver på sidan 26 i promemorian – att de föreslagna sänkningarna av bensen- och dieselskatten ”*kan...innebära en konkurrensnackdel för de företag som ställt om eller är på väg att ställa om till fossilfrihet genom användning av höginblandade biodrivmedel eller eldrift*”.

Taxinäringen i Sverige ställs då inför valet mellan att spara 400kr per år och fordon, genom att fortsatt använda dieseldrivna taxifordon, eller drabbas av en uppenbar konkurrensnackdel genom att ställa om till eldrivna taxifordon. Med tanke på att EU:s Clean Vehicle Directive dessutom ställer som krav att 38,5 % av upphandlande fordon i samhällsbetald trafik (färdtjänst, skolskjuts, anropsstyrd trafik) från och med 1 januari skall vara el- eller vätgasdrivna riskerar vi att dessa tjänster kommer att bli avsevärt dyrare för kommuner och regioner att upphandla.

För att inte riskera att tappa helhetsbilden vad gäller transportsektorns möjlighet att bidra till att vi uppnår våra miljöpolitiska mål menar Svenska Taxiförbundet att regeringen även bör överväga riktade stödåtgärder som lägre skattesatser för yrkesmässiga persontransporter samt möjligheter för taxiföretag att få väsentliga skattereduceringar om investeringar sker i eldrivna taxifordon – vilka då blir dyrare att hålla i drift än ett bensen eller dieseldrivet taxifordon – så att de konkurrensnackdelar regeringen själv konstaterar minimeras alternativt neutraliseras helt.

### **Förslagets generella påverkan på transporters genomförande i Sverige**

Svenska Taxiförbundet har i tidigare remissvar förklarat att även om det är positivt med en sänkning av energiskatter på bensen och diesel med syftet att alla i Sverige skall kunna få en god tillgänglighet till samhällets funktioner, är risken med en dylik åtgärd uppenbart att den kan leda till en ökad användning av privatbil, då en inte helt oväsentlig del av Sveriges befolkning är beroende av privatbil för att kunna ta del av samhällets alla funktioner.

Svenska Taxiförbundet upprepar således sina tidigare uppmaningar till regeringen att komplettera sänkningar av energiskatter på bensen och diesel med andra åtgärder vilka kan säkra tillgängligheten till samhällets alla funktioner utan att riskera att vi inte når upp till våra miljö- och transportpolitiska mål, såsom ökade satsningar på anropsstyrd taxi som ett komplement till traditionell kollektivtrafik, något som både kan öka kollektivtrafikens attraktionskraft och bidra till en minskad användning av privatbil samt att människors tillgänglighet till samhällets funktioner kan bibehållas, eller t.o.m. öka.

Vad Svenska Taxiförbundet dessutom saknar är införandet av åtgärder vilka gör det billigare och enklare att äga ett fordon som till 100% drivs av el. Både ekonomiska stödåtgärder som gör en elbil billigare att köpa samt ekonomiska stödåtgärder vilka gör själva eldriften billigare än bensen- eller dieseldrift kan verka som ett starkt incitament att införskaffa en eldriven bil och att bensen- och dieseldrivna bilar fasas ut. På detta sätt skulle då de som är beroende av en privatbil fortsatt kunna använda en sådan men om den är eldriven i stället för bensen- eller dieseldriven påverkar det inte tillgängligheten något samtidigt som miljöeffekten påverkas positivt, något som dessutom kan ge ytterligare ökade positiva effekter både på samhällstillgängligheten och miljömålen

## Framtida skattesatser

Regeringen föreslår redan nu att skattesatserna skall vara oförändrade under 2026. Svenska Taxiförbundet vill dock påpeka att den föreslagna sänkningen för bensin per den 1 juli 2025 medför att Sverige då skulle gå under EU:s minimiskattenivå. Regeringen föreslår att den totala bensinskatten efter den 1 juli 2025 skall uppgå till 4 kr 79 öre. EU:s minimiskattenivåer sätts i euro och anges i Energiskattedirektivet till € 0,421 per liter. Skatteverket anger omräkningskursen för belopp i euro till svenska kronor till 11,5833 kr för 2024. Om omräkningskursen skulle vara oförändrad 2025 skulle det innebära att minimiskattenivån för bensin skulle motsvara 4 kr och 87 öre, dvs 8 öre över regeringens förslag som då skulle underskrida minimiskattenivån med just 8 öre. Det finns således en uppenbar risk att bensinskatten inte kan sänkas så som regeringen föreslår per den 1 juli 2025, än mindre hålla den oförändrad under 2026, med mindre än att kronan stärks gentemot euron och omräkningskursen för 2025 – och 2026 – sjunker snarare än ökar.

För dieselskatten föreligger inte samma problem. EU:s energiskattedirektiv anger minimiskattenivån för diesel till € 330 per kubik vilket med omräkningskursen för 2024 ger 3 822 kr. Det finns således ett 'utrymme' vad gäller den föreslagna dieselskattenivån om 3 961 kr även med en högre omräkningskurs gentemot euron.

## Sammanfattning

Svenska Taxiförbundet ser inte att den föreslagna sänkningen av bensin- och dieselskatten varken kommer att leda till någon förbättring för taxinäringen eller möjliggöra för persontransportsektorn att kunna bidra till att vi ställer om till fossilfria transporter eller kunna uppnå våra transport- och klimatpolitiska mål.

Svenska Taxiförbundet önskar regeringen kompletterar denna sänkning med förslag på riktade åtgärder vilka skulle möjliggöra för taxisektorn att ställa om till eldrivna taxifordon utan att drabbas av konkurrensnackdelar, samt kompletterande åtgärder med ökade satsningar på anropsstyrd taxi till/från större kollektivtrafikcentra för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Tillsammans med ekonomiska stödåtgärder för att göra eldrivna bilar mer fördelaktiga att köra än bensin- och/eller dieseldrivna fordon kan vi på allvar bidra till att tillgängligheten blir bättre samtidigt som de miljö- och transportpolitiska målen nås.

Om Svenska Taxiförbundet kan bidra med konstruktiva förslag på praktiskt genomförbara åtgärder i närtid står vi självklart till Regeringskansliets förfogande i detta viktiga arbete.

Med vänlig hälsning

***Svenska Taxiförbundet***

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Natalee Ågren'.

***Natalee Ågren***  
***Verksamhetschef***

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tommy Pilarp'.

***Tommy Pilarp***  
***Chefjurist, LL M***