

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

Er ref Fi2023/01509

Vår ref RE2023009

Stockholm den 21 juni 2023

## **Remiss av promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024**

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

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

### **Sammanfattning**

Promemorians förslag innebär att energi- och koldioxidskattesatserna på bränslen och drivmedel inte ska indexeras inför kalenderåren 2024 och 2025. Vidare föreslås för 2024 och 2025 en fortsättning av den utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet.

Drivkraft Sverige tillstyrker förslagen och uppskattar att remissen skickats ut med god framförhållning inför 2024 och 2025. Samtidigt är det beklagligt att man inte tagit tillfället i akt att skapa förutsättningar för ökad tydlighet och trovärdighet i skattesystemet genom att permanent slopa den s.k. BNP-indexeringen på bensin och diesel.

## Om förslagen

Promemorians förslag innebär att energi- och koldioxidskattesatserna på bränslen inte ska indexeras inför kalenderåren 2024 och 2025. Vidare föreslås för 2024 och 2025 en fortsättning av den utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Förslaget i promemorian att den årliga indexeringen av skatten på drivmedel och bränslen inte ska påverka skattesatserna för kalenderåren 2024 och 2025 motiveras med att det ska mildra effekterna av höga drivmedelspriser som påverkar hushåll och företag.

Drivkraft Sverige ser positivt på att förslagen lämnas med god framförhållning och att inriktningen pekas ut för 2024 men även 2025 redan nu. De senaste åren har på många sätt varit exceptionella med en pandemi och genom Rysslands invasion av Ukraina. Exceptionella händelser kan motivera att skatteregler förändras temporärt och med kort varsel men det är, om möjligt, att föredra att ändringar av skatteregler sker samlat så att hänsyn kan tas till helheten efter att berörda aktörer fått god tid att yttra sig.

Drivkraft Sverige delar bedömningen i promemorian att en indexering av skatterna 2024 och 2025, allt annat lika, också hade lett till högre drivmedelspriser. Det är dock viktigt att påpeka att förslaget om pausad indexering inte innebär någon förändring av de skattesatser som gäller i dag utan snarare innebär att skattesatserna inte höjs ytterligare vid årsskiftet.

### *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. Finansdepartementet konstaterar i den remitterade promemorian att det dock i praktiken inte har skett årligen utan att riksdagen de senaste åren vid flera tillfällen beslutat om att pausa BNP-indexeringen.

Finansdepartementets konstaterande är korrekt men enligt Drivkraft Sverige en kraftig underdrift. I praktiken har BNP-indexeringen bara fått fullt genomslag under hela det indexerade året vid ett av sju tillfällen, nämligen 2017. För 2018, 2019, 2020 och 2023 tillämpades indexeringen men en motsvarande eller större sänkning av skatterna skedde antingen samtidigt eller senare under samtliga dessa år. Under

2021 och 2022 var indexeringen helt pausad. Nu föreslås att den inte ska tillämpas 2024 och 2025. Om förslagen genomförs kommer alltså BNP-indexeringen fått full betydelse i praktiken vid enbart ett av nio möjliga tillfällen.

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.

En lyckad klimatomställning ställer också stora krav på förutsägbarhet på skatteområdet. Eftersom många prognoser om energianvändning och utsläpp utgår från beslutad politik riskerar dessutom regler med återkommande undantag att leda till systematiska fel i prognosarbetet.

Regeringen bör ta tillfället i akt och bidra till ett tydligare, mer stabilt skattesystem genom att helt ta bort den årliga skatteuppräknings med 2 procent av skatten på bensin och diesel.

Eftersom en pausning redan föreslås för 2024 och 2025 skulle ett fullständigt slopande av BNP-indexeringen endast minska skatteintäkterna för 2026 och varaktigt jämfört med förslagen i promemorian.

### *Övrigt att anföra*

Långsiktiga och stabila förutsättningar för biodrivmedel är en grundsten i den pågående omställningen. Drivmedelsbranschen arbetar intensivt med att Sverige ska nå det både det ambitiösa målet om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och ett klimatneutralt samhälle senast 2045. Bland annat genomförs stora investeringar för att ställa om raffinaderier till att producera biodrivmedel. Det ger Sverige goda förutsättningar att använda biodrivmedel för att fasa ut fossila drivmedel i vägtrafiken och på längre sikt att använda biodrivmedel för att klara klimatutmaningen för till exempel flyg och sjöfart. Drivkraft Sveriges utgångspunkt är att alla transport- och energislag behöver växelverka över tid för att uppnå kostnadseffektiva utsläppsminskningar och en omställning som är hållbar även ur ett konkurrenskraft- och trygghetsperspektiv.

Regeringen har aviserat en kraftig sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel men något konkret förslag har ännu inte remitterats. Drivkraft Sverige anser att sänkningen som sådan är olycklig av flera skäl. Den riskerar i princip att omöjliggöra för Sverige att nå 2030-målet för transportsektorn och kullkastar återigen villkoren för många branscher och dess kunder. Bristande långsiktighet försvårar och försenar

omställningen samt kan leda till osäkerhet även för andra delar av näringslivet som funderar på att investera i projekt inom den gröna omställningen.

Jessica Alenius  
VD

Viktor Gunnarsson  
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den 21 juni 2023