

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

Er ref Fi2022/01024

Vår ref RE2022007

Stockholm den 1 april 2022

Remiss av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och Diesel

Drivkraft Sverige har fått ovanstående promemoria på remiss och har följande att anföra.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att EU ska nå netto-noll senast 2050.

Promemorians förslag innebär att energiskatten på bensin och diesel sänks tillfälligt med 1 krona och 5 öre per liter från den 1 maj till och med den 30 september 2022, varvid priset vid pump förväntas sänkas med 1 krona och 31 öre per liter inklusive mervärdesskatt. Förslaget medför ändringar i 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på Energi. Utöver bensin och diesel innefattar ändringen flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt. Åtgärden syftar till att dämpa de höga drivmedelspriserna, som främst har uppstått som konsekvens av ett betydligt högre oljepris.

Drivkraft Sverige tillstyrker förslaget.

Övrigt att anföra

Förslaget i promemorian motiveras av att drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året och i synnerhet under det senaste halvåret. Detta får konsekvenser för hushåll och företag, samtidigt som Sveriges konkurrenskraft försvagas genom höga transportkostnader, vilket är inflationshöjande. Den främsta orsaken till att drivmedelspriserna ökat så kraftigt är stigande råvarupris, på framför allt råolja och biodrivmedel. Råvarupriset stiger delvis som en direkt följd av Ryssland aggression och senare invasion av Ukraina. De svenska drivmedelspriserna är emellertid betydligt högre än i våra grannländer och är bland de högsta i världen, ett faktum som inte enbart kan förklaras av de internationella priserna på råvaror och valuta. Att de svenska drivmedelspriserna är högre förklaras även av den svenska reduktionsplikten samt svenska skattenivåer; mervärdesskatt, energiskatten på bensin och diesel samt koldioxidskatt.

Högre reduktionspliktsnivåer ger ytterligare skäl till att koldioxidskattesatserna justeras nedåt

Reduktionsplikten är ett viktigt politiskt styrmedel för den svenska transportsektorn och drivmedelsbranschen, genom reduktionsplikten skapas långsiktiga spelregler och förutsättningar för att nå klimatmålen.

Svenska drivmedelspriser påverkas givetvis av reduktionsplikten. De förnybara drivmedlen är i nuläget dyrare och det gör att bensin- och dieselpriiset stiger i takt med att inblandningen ökar. Kraftigt ökad efterfråga på biodrivmedel, både innan och som en följd av kriget i Ukraina har även det bidragit till att priset på drivmedel ökat. Förslaget är sålunda i linje med de resonemang som fördes i samband med reduktionsplikens införande (PROP. 2017/18:1) och som innebär att höjningar av reduktionsnivån för biodrivmedel i både bensin och dieselbränsle, det vill säga en ökad andel biodrivmedel, bör medföra att koldioxidskattesatserna justeras nedåt.

Drivmedelsskatterna bör ses över efter Kontrollstation 2022

Debatten om höga drivmedelspriser har intensifierats den senaste tiden. Det senaste halvåret har prisvolatiliteten varit stor och prisökningarna på bland annat bensin och diesel har varit kraftiga. Drivkraft Sverige instämmer i att den föreslagna, tillfälliga skattesänkningen i viss utsträckning möter detta på kort sikt. Utvecklingen framöver är dock mycket osäker. En lyckad klimatomställning ställer stora krav på förutsägbarhet på skatteområdet varför långsiktiga åtgärder bör väljas snarare än tillfälliga. Drivkraft Sverige anser därför att skattenivåerna på bensin och diesel bör ses över efter det att Energimyndigheten har presenterat det konsekvensunderlag för

reduktionsplikten för 2024 till 2030, *Kontrollstation 2022*. I samband med detta bör en översyn på drivmedelsskatterna göras för att kunna möta de reduktionsnivåer som föreslås i Kontrollstationen. Förtroendet för reduktionsplikten är central. Om höga reduktionspliktsnivåer kombineras med höga drivmedelsskatter finns det en risk att reduktionsplikten ifrågasätts om priserna blir för höga. Detta ökar osäkerheten och branschens investeringsvilja. Skattenivåerna bör därför balanseras mot klimatambitionerna.

Den årliga överindexeringen 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 till KPI-omräkningen. Regeringen bör bidra både till lägre priser och ett tydligare skattesystem genom att ta bort den årliga skatteuppräknings med 2 procent av drivmedelsskatterna. Den har pausats under åren 2021–2023, men det föreligger inget förslag om borttagande av denna automatiska skatteuppräkning.

En lyckad klimatomställning ställer stora krav på förutsägbarhet på skatteområdet och därför vore det rimligt att helt och hållet avskaffa BNP-indexeringen.

Långsiktiga och stabila förutsättningar för biodrivmedel en grund för omställning

Sverige har en mycket stor, hållbar biodrivmedelssektor som befinner sig långt fram i ett europeiskt perspektiv. Drivmedelsbranschen arbetar intensivt med att Sverige ska nå det ambitiösa målet om ett klimatneutralt samhälle senast 2045. Bland annat ska stora investeringar göras för att ställa om raffinaderier till att producera biodrivmedel. Det ger Sverige goda förutsättningar att använda biodrivmedel för att fasa ut fossila drivmedel 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 konkurrenskraft- och trygghetsperspektiv.

Det är viktigt att biodrivmedel ges skattemässiga förutsättningar att konkurrera såväl långsiktigt som på kort sikt. Biodrivmedel behöver av detta skäl beskattas lägre än fossila. Regeringen bör tydligare och mer kraftfullt driva på förhandlingarna om differentierade skatter inom ramen för Energiskattedirektivet (ETD). Regeringen bör också verka för att stärka de teknikneutrala förutsättningarna för inhemsk produktion och investeringar i biodrivmedel.

Förnybara bränslen måste ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att andelen förnybara bränslen successivt kan öka. Genom ökad produktion av inhemska biodrivmedel, ökas också tilliten för reduktionsplikten, vilket stärker förutsättningarna för omställningen. De styrmedel som syftar till att främja en sådan utveckling måste vara stabila och långsiktiga inte minst för att producenter av biodrivmedel ska kunna fatta nödvändiga beslut om investeringar.

Jessica Allenius
VD

Daniel Wiberg
Chefsekonom