

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Er ref I2022/00901

Vår ref RE2022009

Stockholm den 22 april 2022

Remiss av promemorian Kompensation för höga drivmedelskostnader

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 Sverige ska bli klimatneutralt senast 2045.

Drivkraft Sverige har inga synpunkter på förslaget men noterar att tillfälliga kompensationer för konsumenter riskerar att på sikt urholka förtroendet för såväl skattesystemet som för klimatrelaterade styrmedel.

Debatten om höga drivmedelspriser har intensifierats det senaste halvåret till följd av prisvolatilitet och kraftiga prisökningar på bland annat bensin och diesel. Utvecklingen framöver är fortsatt mycket osäker. Långsiktighet behövs därför avseende svenska styrmedel och skatter på drivmedel, med beaktande även av drivmedelsprisernas påverkan på svensk konkurrenskraft.

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 samt periodvis försämrade växelkurs. 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. Att lagstifta om kompensation för höga priser riskerar att urholka effektiviteten i befintliga styrmedel, liksom förtroendet för såväl klimatrelaterade styrmedel som skattesystemet i stort.

Reduktionsplikten och svenska skattenivåer måste utvärderas noga med beaktande av svensk konkurrenskraft

Drivkraft Sverige anser 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

Drivmedelsbranschen arbetar intensivt med att Sverige ska nå det ambitiösa målet om ett klimatneutralt samhälle senast 2045 samt att transporternas klimatpåverkan ska minska med 70 procent till 2030. Bland annat ska stora investeringar göras för att producera biodrivmedel i befintliga raffinaderier och i rena bioraffinaderier. Det ger Sverige goda förutsättningar att använda biodrivmedel för att fasa ut fossila drivmedel för 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 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 det fossila. Regeringen bör tydligare och mer kraftfullt driva på förhandlingarna om differentierade skatter inom ramen för den pågående revideringen av Energiskattedirektivet (ETD). Oaktat denna process, så behöver regeringen omgående påbörja arbetet med att skapa förutsättningar för att införa reducerade skatter för de biodrivmedel som ingår i reduktionsplikten. Regeringen bör också verka för att stärka de teknikneutrala förutsättningarna för inhemsk utveckling, produktion och investeringar i biodrivmedelsproduktion.

De styrmedel som syftar till att främja omställningen till icke-fossila drivmedel måste vara stabila och långsiktiga inte minst för att den svenska drivmedelsbranschen ska kunna fatta nödvändiga beslut om investeringar.

Jessica Alenius
VD

Daniel Wiberg
Chefsekonom