



**SVENSKT NÄRINGSLIV**

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och  
punktskatter  
Tina Svensson

Vår referens/dnr:  
2021-195

Er referens/dnr:  
Fi2021/03918

2022-01-10

## **Remiss av promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel**

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och tillstyrker förslaget i enlighet med vad som anges nedan.

### **Sammanfattning av synpunkter**

- Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om att sänka energiskatten på bensin och diesel med 40 öre per liter så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt.
- Svenskt Näringsliv står bakom det svenska målet om netto noll utsläpp till 2045 och driver på för införandet av att hela EU ska nå netto noll 2050.
- Svenskt Näringsliv vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt att politiken för att stödja detta behöver vara effektiv. Alltför snabbt stigande drivmedelspriser är inte en del av detta, varför förslaget bedöms väl avvägt.
- Det finns en uppbar risk att drivmedelsbolagen behöver höja produktpriserna ytterligare relativt dagens priser på grund av ökade kostnader för att efterleva det bindande kravet på en ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel som gäller från år 2022.
- Ett viktigt nästa steg, för att motverka kraftiga prishöjningar på bensin och diesel, vore att avskaffa den årliga överindexeringen på bensin och diesel från den 1 januari 2023.

### **Grunder för förslaget**

Förslaget innebär att energiskatten på bensin och diesel sänks så att priset vid pump sänks med 50 öre per liter inklusive mervärdesskatt. Detta uppnås genom att energiskatten på bensin och diesel sänks med 40 öre per liter.

**Svenskt Näringsliv Confederation of Swedish Enterprise**

Postadress/Address: SE-114 82 Stockholm Besök/Visitors: Storgatan 19 Telefon/Phone: +46 (0)8 553 430 00  
www.svensktnaringsliv.se Org. Nr: 802000-1858

I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. Skattesänkningen påverkar i första ledet åkerinäringen och därigenom även den industri och de näringar som i hög grad är beroende av vägtransporter. Lägre skatt på diesel bedöms även medföra viss kostnadsminskning för jord- och skogsbruk samt gruvindustri. Motsvarande antagande för bensin är att 18 procent används av företag.

För att säkerställa att förändringarna av beskattningen inte ska anses som statligt stöd föreslås förändringarna gälla de generella energiskattesatserna för de drivmedel som definitionsmässigt omfattas av 2 kap. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 LSE. Utöver bensin och diesel ingår i dessa definitioner flygbensin, flygfoto-gen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

Utöver ökad konkurrenskraft för företag i Sverige anger promemorian bl.a. följande skäl för att genomföra den föreslagna sänkningen:

- Det är inte rättvist att den som bor på landsbygden ska dra ett tyngre lass för klimatomställningen än den som bor i storstan. Idag läggs en alltför stor börda på dem som är beroende av bilen för att färdas i vardagen.
- Det är problem när priset i grannländer avviker kraftigt från det i Sverige. Indikationer på s.k. ekonomitankning vid gränsen till Norge har funnits under 2021 och förslaget bedöms därför minska ekonomitankningen något.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2022.

## Synpunkter

Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget och bedömer att det får positiv ekonomisk påverkan för både ett värdeskapande näringsliv med stora behov av transporter och för de som bor på en bilberoende landsbygd.

Svenskt Näringsliv står bakom det svenska målet om netto noll utsläpp till 2045 och driver på för införandet av att hela EU ska nå netto noll 2050. En förutsättning för all framgångsrik klimatpolitik är att den inte slår mot konkurrenskraften eller underminerar stödet för den. Svenskt Näringsliv vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt att politiken för att stödja detta behöver vara effektiv. Alltför snabbt stigande drivmedelspriser är inte en del av detta, varför förslaget bedöms väl avvägt.

Förslaget utgör en motvikt till den uppenbara risken att reduktionsplikten höjer produktpriserna för drivmedelsbolagen. Kostnaderna ökar för att efterleva det bindande kravet på en ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel som gäller från år 2022. Lägg därtill ökade kostnader för mobilitet också under innevarande år med exempelvis högre fordonsskatt för de flesta bilar. Sammantaget

riskerar detta leda till att kostnaderna ökar för transporter generellt vilket får negativa effekter på företagens konkurrenskraft och Sveriges tillväxt och sysselsättning.

Ett viktigt nästa steg, för att motverka kraftiga prishöjningar på bensin och diesel, vore att avskaffa den årliga överindexeringen<sup>1</sup> från den 1 januari 2023 när den pausade överindexeringen för 2022 upphör. Ett starkt vägande skäl till ett avskaffande av överindexeringen är att Sverige numera har en reduktionsplikt, vilken successivt tvingar drivmedelsdistributörer att blanda in en växande andel biobränslen i fossila drivmedel. Med reduktionsplikten blir överindexeringen av skatten ett dubbelt styrmedel. Eftersom reduktionsplikten i sig ökar incitamenten för omvandling genom ett tvingande reduktionspliktssystem kan indexmodellen och dess styreffekt inte längre motiveras.<sup>2</sup>

## SVENSKT NÄRINGS LIV

Johan Fall

Robert Lönn

---

<sup>1</sup> En årlig uppräknings med två procentenheter utöver konsumentprisindex (KPI) istället för sedvanliga uppräknings på enbart KPI. Överindexeringen innebär på 20 års sikt en 50 procentig höjning av skatterna utan att riksdagen fattat några nya beslut.

<sup>2</sup> Se bl.a. Svenskt Näringsliv remissvar avseende promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022.

[https://www.svensktnaringsliv.se/bilder\\_och\\_dokument/rapporter/q2p5q2\\_remissvar\\_2021-43pdf\\_1168131.html/remissvar\\_2021-43.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/q2p5q2_remissvar_2021-43pdf_1168131.html/remissvar_2021-43.pdf)