

Finansdepartementet

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

[tina.svensson@regeringskansliet.se](mailto:tina.svensson@regeringskansliet.se)

Diarienummer: Fi2021/03918

12 januari 2022

## Remissvar på promemorian Sänkt energiskatt på bensin och diesel

### Om detta remissvar

2030-sekretariatet fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta och minska koldioxidutsläppen med 70 % till år 2030 med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Vår utmaning är att skapa attraktiva, tillgängliga lösningar där människor lätt kan förflytta sig utan att äga en egen bil och som möter människors olika transportbehov samt bidrar till klimatmålen och ett mer transporteffektivt samhälle. Pris på drivmedel är viktigt för kunden, men lika viktigt är det att lyfta principen om att förorenaren betalar.

Världen går mot allt oroligare klimat, och en växthuseffekt som med all önskvärd tydlighet förstärker de varningar som forskarna har kommit med sedan IPCCs första rapport. Ett land som anser sig ligga i framkant av miljöutvecklingen bör inte, nästan på dagen 50 år efter Stockholmskonferensen, sänka kostnaden för fossil bensin och diesel.

### Om promemorian

Promemorian behandlar riksdagens tillkännagivande, dvs regeringen tvingas lägga fram ett förslag den inte tror på. Energiskatten skall sänkas med 40 öre per liter, vilket därmed skall leda till att priset vid pump skall dra sänks med 50 öre från 1a maj 2022.

*Finansutskottet gav som skäl till förslaget att folk som bor på landsbygden inte skall dra ett större lass för klimatomställningen än den som bor i storstan.*

## 2030-sekretariatets kommentarer

Sverige är världsledande i klimatomställningen av transportsektorn. Genom elektrifiering och biodrivmedel visar Sverige att man kan använda kompletterande metoder för att uppnå en grön omställning.

- En sänkning av skatt på fossila drivmedel går emot klimatarbetet, går emot Internationella Energiorganets (IEA) målsättning om att minska subventionerna av fossila drivmedel, och bryter med den utstakade väg som klimatlagens sektorsmål för transporter gett Sverige.
- Riksdagens finansutskott ger sig in i komplexa ekvationer, där bensin och diesel på bara det senaste året ökat från 14 till 20 kronor litern. Den 50 öring som Finansutskottet riktat in sig på försvann i prishöjningen vid nyår – men råge.
- Den körda sträckan per bil och år i Sverige är längst i Stockholm, Uppsala och Södermanlands län. Kortast körsträcka per bil ser man i Jämtlands län. Om man vill gynna glesbygd finns bättre sätt än skatten på fossila drivmedel. Vill man gynna Storstockholmsregionen har dock finansutskottet helt rätt.
- EU reviderar nu energiskattedirektivet, och medlemsländer bör avvakta de tankar som förs fram på EU nivå för att undvika ryckighet

## Pris på koldioxid ett svenskt paradexempel

När Sverige införde koldioxidskatter 1991 var det en innovation som snart fick beröm från bland annat OECD och Världsbanken. Sverige har visat på att man kan minska koldioxidutsläpp och samtidigt ha en kraftig tillväxt.

Den svenska klimatlagen slog fast ett klimatmål för transportsektorn på 70 procent minskad klimatpåverkan jämfört med år 2010. Sju av åtta partier i riksdagen stod bakom detta beslut, inga av den sju partierna röstade emot.

Sedan några år tillbaka har Sverige haft en indexhöjning av skatten på fossila drivmedel, för att linje med Parisavtalet minska växthusgasutsläppen.

Det nya förslaget går i rakt motsatt riktning, och bryter en princip som lett till 30 år av minskad klimatpåverkan. Det nya förslaget bryter även mot det långsiktiga arbete som bedrivs i att minska subventioner på fossila energikällor. Sverige var ett av de 22 länder som vid klimattoppmötet i Glasgow lovade stoppa subventioner till fossila drivmedel.

## Priset på fossila drivmedel styrs av globala faktorer

Världsmarknadspriset på olja styr flera tongivande prisindex världen över, men naturligtvis även drivmedelspriser. I Sverige har vi sett ökande priser vid pump kontinuerligt sedan 1980, om med ännu högre volatilitet de senaste åren. Med ett pris på omkring 20 kronor litern vid pump är en femtioöring en försvinnande liten del. Den totala skatten är idag just under sju kronor litern. Vi kommer, i takt med ytterligare begräsningar mot ny exploatering av petroleumprodukter införs, se allt kraftigare prissvängningar. Skatten är däremot en stabil del av ekvationen.

## Mest biltrafik i storstadsregionerna

Det är knappast förvånande att man kör mest bil i våra storstadsregioner, både absolut och aggregerat. I vår glesbygd planerar man tydligen resandet bättre, eftersom sträckan per bil är lägre. Det behövs en djupare analys för att gynna gles- och landsbygd. Här bör digitalisering och en flexibel fordonsskatt som är lägra i glesbygdsområden vara effektivare verktyg.

En sänkning av skatten på fossila drivmedel kommer att leda till öknings i biltrafiken där bilen används mest, storstadsregionerna. Det är paradoxalt nog här som de kollektiva alternativen finns.

## EU går åt annat håll

När EU presenterade ett förslag till nytt energiskattedirektiv anger man att grundprincipen skall vara att drivmedel beskattas baserat på växthusgasintensitet. Drivmedel med hög andel fossila drivmedel får högre skatt, de drivmedel som har mindre påverkan får lägre. Detta är lika elegant som enkelt.

EU har andra aspekter där man har annat och lära av Sverige, men deras huvudinriktning är klar. Sverige bör ansluta sig till denna huvudlinje och beskatta efter fossilt kolinnehåll. Det skulle innebära att skatten relateras till biodrivmedelinblandningen.

Jakob Lagercrantz

VD

2030-sekretariatet

2030-sekretariatet