

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia tina.svensson@regeringskansliet.se
Dnr Fi2022/01024

Remiss av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta 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. Se www.2030sekretariatet.se

Förslagets övergripande inriktning

Förslaget innebär att energiskatten från 1 maj till 30 september 2022 sänks till minimiskattnivån i EU:s energiskattedirektiv. Sänkningen föreslås därmed vara 1 krona och 5 öre för bensin och diesel; ca 1 krona och 30 öre vid pump. Det bedöms minska statens skatteintäkter med 3,8 miljarder kronor år 2022.

Bakgrund till förslaget

Regeringen anför som skäl till sitt förslag de till följd av Rysslands illegala anfallskrig mot Ukraina kraftigt stigande priserna på olja och därmed på fossila drivmedel. Eftersom det inte finns någon tradition att i politiken kompensera företag och hushåll för detta, och eftersom samtliga andra råvaror som stigit på liknande sätt inte föreslås kompenseras, är det svårt att värja sig mot tanken att ett tillkommande skäl är den kommande valrörelsen med val den 11 september. Detta särskilt som sänkningen enligt regeringens förslag avser perioden första maj till sista september 2022.

2030-sekretariatets synpunkter

Övergripande

2030-sekretariatet delar regeringens bedömning att det kan vara lämpligt att kompensera de som särskilt drabbas av de stigande drivmedelspriserna. Liksom regeringen själv, konstaterar 2030 att det kan ske på många sätt och att vissa åtgärder effektivt gynnar de mest utsatta, t.ex. anger regeringen att *"Bostadsbidraget är en träffsäker förmån för hushåll med svag ekonomi"* Vi uppmanar regeringen att istället för det nu framlagda förslaget satsa på kostnadseffektiva och träffsäkra åtgärder som direkt riktar sig till utsatta, bilberoende hushåll, särskilt i glesbygd, liksom åkerinäringen, kollektivtrafiken och jord- och skogsbruket. Det skulle minska kostnaderna för statskassan, förstärka effekten för de mest utsatta och

inte äventyra de klimatmål som formulerats i det klimatpolitiska ramverket, särskilt 2030-målet för transportsektorn.

Inom ramen för det förslag som nu lagts vill vi särskilt framföra följande:

- 1. Missgynna inte förnybart och eldrift.** Regeringen anger att ”Det bör också noteras att sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare. Effekten på utsläppen kan således bli större om konkurrenssituationen för dessa biodrivmedel försämras och det medför att större volymer fossila drivmedel används” (vår kursivering). Med en prisförskjutning till det fossilas fördel på ca 1.30 kr/l, utöver de sedan tidigare föreslagna 50 öre/l, är det *givet* att de förnybara alternativens konkurrenskraft allvarligt försämras. Vi förutspår att flera åkerier, taxibolag, tjänstebilsflottor och privatpersoner då övergår till fossilt, särskilt de som i nuläget tankar förnybart. I första hand bör förslaget inte genomföras, i andra hand bör det förnybara gynnas i motsvarande mån, både de koncentrerade biodrivmedlen som missgynnas av detta förslag, och biodrivmedlen för inblandning som missgynnas av regeringens kompletterande förslag om att också frysa reduktionsplikten. Regeringen skriver också att ”Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och därigenom på sikt medföra högre utsläpp”; denna försämrade konkurrenskraft bör undvikas, exempelvis genom att regeringen inte – såsom den planerat – mycket snabbt sänker bonusen för laddbara bilar. *Att ensidigt gynna det fossila duger inte.*
- 2. Missgynna inte kollektivtrafiken. Regeringen konstaterar att** förslaget ekonomiskt gynnar män, utifrån att kvinnor i högre utsträckning åker kollektivt. Detta kan knappast vara avsikten för ”världens första feministiska regering”, och hanteras lämpligen – om förslaget trots detta ska förverkligas – genom en särskild kompensation till kollektivtrafiken, vars kostnadsökningar och intäktsminskningar endast i liten grad kompenserats av regeringen. Detta behov är särskilt stort eftersom kollektivtrafiken till stor del kör på rena biodrivmedel som inte alls gynnas av skattesänkningen och därtill drabbats extra hårt av pandemin.
- 3. Kompensera utsläppsökningen.** Regeringen skriver, helt korrekt att ”Förslaget att sänka skattesatserna på bensin och diesel gör att det blir billigare att köra bil samt att andelen rörliga kostnader förknippade med brukande av bil minskar [...] Detta bedöms, allt annat lika, öka trafiken och koldioxidutsläppen. Omställningen till minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn och överflyttning till andra transportslag tenderar att minska och möjligheterna att nå klimatmålen kan minska något.” Regeringen anger dock också ”Som utgångspunkt för att beräkna förslagets offentligfinansiella effekter görs antagandet att volymen bensin och diesel inte ändras till följd av förslaget.” Dessa två antaganden är oförenliga, och det senare är orealistiskt – priselasticiteten för bensin och diesel är enligt Espeys sammanställning

av 101 studier -0.58, innebärande att drygt hälften av den lägre kostnaden tas ut i form av ökad konsumtion; man tar bilen oftare, kör mindre sparsamt och väljer en mindre bränsleeffektiv bil. Det senare innebär också att incitamentet att välja en elbil blir mindre.. Effekten blir enligt flera bedömare större/värre om prissänkningen är plötslig och kommunicerad i termer av att det blir billigare att ta bilen – vilket är just vad regeringen avser göra. Regeringen bör, om den går vidare med förslaget, genomföra en realistisk bedömning av de ökade utsläppen inför genomförandet och åter när perioden avslutas. Detta bör ligga till grund för kompletterande åtgärder inom transportsektorn så att den totala utsläppseffekten blir noll.

4. **Priskontroll.** Regeringen anför det kraftigt höjda oljepriset som grund för sitt förslag; ” Det senaste året har prisvolatiliteten varit stor och prisökningarna på bl.a. bensin och diesel har varit kraftiga. Den föreslagna, tillfälliga skattesänkningen möter i viss utsträckning detta på kort sikt. Utvecklingen framöver är dock osäker. Det har under Ukrainakriget som högst nått 132 USD/fat den 8 mars (brent crude) för att därpå sjunka med 25 procent. Allt fler bedömare ser det som troligt att oljepriset fortsätter nedåt även vid en fortsatt konflikt eftersom andra producenter ökar sin tillgång, parallellt med att åtgärder sätts in för att minska oljeberoendet. Om en varaktig fred kan uppnås, bör oljepriset sjunka tillbaka ytterligare. Eftersom varken denna eller andra regeringar tidigare reagerat med förslag på skattesänkningar vid ett oljepris kring 100 USD/fat, bör regeringen lägga in en klausul att sänkningen endast sker om oljepriset är över denna nivå.
5. **Rysslandskoppling.** Regeringen och samtliga riksdagspartier har på ett föredömligt sätt markerat mot Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Dock är Ukrainas regering tydlig med att markeringarna inte är avgörande, utan de ekonomiska sanktionerna, som måste riktas också mot oljan som är Rysslands främsta exportprodukt. Ledande nationalekonomer slår fast att regeringens förslag om billigare bensin och diesel tvärtom gynnar den ryska krigsekonomin, eftersom efterfrågan ökar och nästan tio procent av oljan, bensinen och diesel vi använder i Sverige är rysk. Om regeringen väljer att gå vidare med detta förslag, bör Sverige liksom USA och Kanada bojkotta rysk olja, till förmån för effektiviseringar, förnybara drivmedel, eldrift och i sista hand fossil olja från andra länder.

Kompletterande förslag

Regeringen presenterade i mitten av mars 2022 förslaget på sänkt skatt på fossil bensin och diesel som en del av ett åtgärdspaket. Vi tillåter oss att här kort kommentera övriga åtgärder regeringen nu föreslår för att kompensera för de höjda oljepriserna.

- a) **Reduktionsplikten fryses.** Tidigare angav regeringen att ”reduktionsplikten skärps så att mer förnybara drivmedel blandas in i bensin och diesel, och så att långsiktiga förutsättningar skapas för produktion av svenska biodrivmedel”. Nu vill regeringen

tvärtom frysa reduktionsplikten för 2023 på dagens nivåer. Det sker då utan att avvakta den sedan tidigare beslutade kontrollstationen, vilket undergräver trovärdigheten för detta långsiktiga instrument. Kombinerat med att ge fossil bensin och diesel den största skatterabatt som EU tillåter, slår det hårt mot producenter av inhemska, förnybara drivmedel. Regeringen bör avstå från denna frysning och avvakta kontrollstationens förslag. *Se i övrigt särskilt remissvar om detta.*

- b) **Indexeringen av drivmedelspriser pausas.** Indexeringen är ett välkänt, långsiktigt styrmedel som kontinuerligt förbättrar konkurrenskraften för förnybart och bidrar till uppfyllandet av klimatmålen. Men om den pausas för tredje året i rad, upphör marknadens tilltro till mekanismen och steget att återinföra den blir större än att behålla pausen.
- c) **Bostadsbidraget för barnfamiljer höjs.** Regeringen anger med hög trovärdighet att denna åtgärd verkligen gynnar de mest drabbade, därtill till en kostnad för statskassan på bara en dryg tiondel av skattesänkningen på bensin och diesel. Vi föreslår regeringen att arbeta mer med denna typ av åtgärder, riktade mot sektorer, branscher och delar av landet som särskilt drabbas av höga olje- och drivmedelspriser.
- d) **Bilpeng införs.** Regeringen föreslår att alla privatpersoner som äger en bil ska få 1000 kronor, 1500 för de som bor i glesbygd. Vi instämmer i behovet av att stödja bilberoende i glesbygd, men menar att regeringen bör finna andra vägar att uppnå detta och avstå från denna åtgärd med så dålig träffsäkerhet och så uppenbar risk för tolkning som röstfiske. Därtill noterar vi med glädje att många elbilsägare tänker skänka medlen till Ukrainas behövande.
- e) **Bonus-malus tillförs medel.** Den som skaffar en ren elbil, laddhybrid eller biogasbil får sedan tidigare premie, som en del av den långsiktiga bonus-malus-beskattningen. Regeringen presenterar nu premien som punkt tre i sitt "Åtgärds paket för att möta prisökningar på drivmedel och el till följd av invasionen i Ukraina", under rubriken "Kort sikt". Regeringen bör klargöra att premien inte är kopplad till kriget, utan fortsatt är en del av det långsiktiga bonus-malus systemet. Regeringen bör också överväga att dubbla premien för biogasbilar då biogas är ett av de drivmedel som tappar i konkurrenskraft när skatten på fossilt sänks.
- f) **Ett transportslagsneutralt reseavdrag införs.** Detta sedan tidigare remitterade förslag läggs fram för riksdagens beslut, vilket vi är starkt positiva till – men vi markerar mot att det kopplas till Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Något sådant samband finns inte, och det är olyckligt om man förleds att tro att en annan situation i Ukraina kan leda till förändringar eller återställande av reseavdraget.

Avslutande ord

2030-sekretariatet uppmanar regeringen att ta tillbaka det liggande förslaget, både avseende sänkningen på skatten på fossila drivmedel, och avseende andra delar regeringen lade fram parallellt med denna.

Regeringens förslag hotar målet att Sverige år 2030 ska ha en fossiloberoende fordonsflotta – ett mål som omvärlden inspireras av, som skapar exportintäkter och arbetstillfällen i Sverige. Det innebär ett tempotapp just när Klimatpolitiska Rådet slår fast att omställningstakten måste öka. Det innebär ökade intäkter för Rysslands krigsekonomi, just när Ukraina uppmanar till skärpta sanktioner. Det försvårar för inhemska producenterna och distributörerna av förnybara drivmedel och eldrift, just när IEA lyfter fram dem som en central del av omställningen till ett minskat beroende av Ryssland. Det urholkar trovärdigheten för de långsiktiga åtgärder politiken tidigare enats om, just när vi efter pandemins värsta fas åter kan fokusera på långsiktighet och målen vi enats om som samhälle.

Allt detta ska dock ses i ljuset av förslagen från flertalet oppositionspartier, som verkar kunna få riksdagsmajoritet genom ett utskottsinitiativ. Det är långt värre, genom att det är mer långtgående i sitt ensidiga gynnande av de fossila drivmedlen, och genom att den korta tidshorizonten som regeringens förslag har, inte är lika tydlig. Vi uppmanar därför samtliga partier att gemensamt söka ansvarsfulla, långsiktiga och brett förankrade svar på hur Sverige bäst kompenserar de som drabbas av stigande drivmedelspriser utan att äventyra den omställning vi i bred enighet bestämt oss för att vara ledande inom.

Regeringens promemoria finns att läsa på
<https://www.regeringen.se/494fcb/contentassets/96b3c3f0624a440db2b2938897e09a4b/tillfalligt-sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel.pdf>

Stockholm den 4 april 2022

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet