

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och
punktskatter

Vår referens/dnr:
2022-41

Er referens/dnr:
Fi2022/01024

2022-03-29

Remiss av Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

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

Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om att sänka energiskatten på bensin och diesel med 1 krona och 5 öre per liter, varvid priset vid pump sänks med 1 krona och 31 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.
- Ett viktigt nästa steg, för att motverka kraftiga prishöjningar på bensin och diesel, vore att avskaffa den årliga överindexeringen på bensin och diesel.

Grunder för förslaget

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin och diesel ska tillfälligt sänkas med 1 krona och 5 öre per liter från den 1 maj– 30 september 2022. En sänkt energiskatt innebär även att mervärdesskatt tas ut med ett lägre belopp. Den föreslagna energiskattesänkningen bedöms därför sammanlagt medföra att priset på bensin och diesel sjunker med 1 krona och 31 öre vid pump.

Utöver bensin och diesel innefattar ändringen flygbensin, flygfotogen samt vissa oljor med hög svavelhalt.

Ändringen görs utöver den av riksdagen beslutade sänkningen av energiskatten om 40 öre på bensin och diesel som gäller från den 1 maj 2022, vilket motsvarar 50 öre vid pump med beaktande av moms. Den nu föreslagna sänkningen innebär att energiskatten, inklusive koldioxidskatt, på diesel sänks till EU:s miniminivå som finns reglerat i energiskattedirektivet.¹ Motsvarande beloppsmässiga sänkning görs för bensin.

Bakgrunden till förslaget är att drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året. Den främsta orsaken är att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter.

I Sverige förbrukas merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. För diesel beräknas cirka 73 procent användas av företag. Motsvarande bedömning för bensin är att 18 procent används av företag. I promemorian beräknas att cirka 57 procent av volymen bensin och diesel förbrukas av företag. Skattesänkningen påverkar 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.

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 behöver vara effektiv för att stödja detta arbete. Alltför snabbt stigande drivmedelspriser är inte en del av detta arbete, 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

¹ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

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.² 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.³

SVENSKT NÄRINGSLEV

Johan Fall

Robert Lönn

² En årlig uppräknings med två procentenheter utöver konsumentprisindex (KPI) i stället 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. Riksdagen har beslutat att pausa överindexeringen under 2022 och regeringen har aviserat planer på att även pausa överindexeringen under 2023.

³ 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