

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

Er ref Fi2023/02433

Vår ref RE2023031

Stockholm den 27 september 2023

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

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige har fått förslag på remiss och har följande att anföra.

### **Sammanfattning**

Drivkraft Sverige anser att:

- Skatteförändringar, i syfte att sänka drivmedelspriser, är att föredra framför en för omfattande sänkning av reduktionsplikten som regeringen också aviserat.
- det är olyckligt att regeringen väljer att behålla den så kallade BNP-indexeringen av drivmedelsskatterna
- det är viktigt att påpeka att skatten för de allra flesta bränslena, inklusive diesel och alkylatbensin höjs 2024 och 2025 jämfört med 2023, trots namnet på promemorian
- det behövs en större översyn av beskattningen av vägtrafiken

### **Om förslagen**

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin (MK 1) sänks med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler. Skatten på alkylatbensin föreslås höjas för att inte understiga EU:s minimiskattenivåer.

I promemorian föreslås också att skatten på diesel (MK 1) 2024 sänks med 341 kronor per kubikmeter jämfört med den nivå som skulle ha gällt 2024. Energiskatten på diesel i övriga miljöklasser ändras på motsvarande sätt. Skatten på bensin (MK1) föreslås sänkas med 60 öre ytterligare 2025 jämfört med gällande regler för indexering. För övriga bränslen som diesel och naturgas/biogas föreslås att indexeringen med prognosticerad KPI plus två procentenheter beslutas redan i år.

#### Indexeringen av drivmedelsskatter

Finansdepartementet remitterade i april 2023 promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024 där det bland annat föreslogs att energi- och koldioxidskattesatserna på bränslen och drivmedel inte skulle indexeras inför kalenderåren 2024 och 2025. Nu föreslås i stället fortsatt indexering 2024 och 2025 men med förändrade skattesatser för bensin och diesel. Det framgår inte av den nu remitterade promemorian om förslagen i sin helhet är tänkta att ersätta den tidigare remitterade promemorian.

De samlade förslagen ramar dock in i Budgetpropositionen för 2024 som Regeringen lämnade till Riksdagen den 20 september 2023, en vecka före remisstidens utgång på denna promemoria. I budgetpropositionen framgår att regeringen avser att gå vidare med förslagen i det nu remitterade förslaget.

#### Drivkraft Sveriges synpunkter

Hushåll och företag har under det senaste året drabbats av högre kostnader på bland annat drivmedel. Samtidigt behöver Sverige minska utsläppen för att nå klimatmålen till 2030 och 2045. Drivkraft Sverige förstår att regeringen står inför svåra avvägningar och anser att skattesänkningar är ett bättre verktyg för att sänka hushållens och företagens drivmedelskostnader än genom sänkt reduktionsplikt till 6 procent. Drivkraft Sverige har tagit fram ett åtgärds paket för att dämpa de höga drivmedelspriserna som ett alternativ till regeringens förslag att sänka reduktionsplikten till 6 procent på bensin och diesel. Paketet omfattar bl.a. en sänkning av reduktionspliktsnivån på diesel till 19,3 procent, en översyn av reduktionspliktsavgiften och sänkningar av skatten på diesel till EU:s minimiskattenivå. Att regeringen lyfter på denna sten är alltså välkommet.

Förslaget hade dock kunnat utformas annorlunda, mer i linje med den tidigare remitterade pausningen av indexeringen, särskilt för 2025. Drivkraft Sverige anser att indexeringen av drivmedelsskatterna utöver uppräknings för KPI (Alltså den s.k. BNP-indexeringen) borde avskaffas, detta skulle sannolikt minska behovet för

regeringen att återkommande föreslå svårkommunicerade förändringar som var för sig riskerar att minska allmänhetens förtroende för skattesystemet.

Skatten höjs från årsskiftet på diesel, gas och alkylatbensin

Promemorian heter sänkt skatt på bensin och diesel och utgår från gällande rätt då energi- och koldioxidskatten annars hade indexerats upp med 11,31 procent 2024 (KPI+2 procentenheter) och 6,15 procent 2025.

Det är dock viktigt att klargöra att skatten på diesel och alkylatbensin kommer att vara högre 2024 än 2023. Skatten på samtliga drivmedel och bränslen förutom bensin MK1 och flygbensin höjs sedan ytterligare 2025. Se tabellen nedan för en jämförelse av skattesatserna 2023 med de föreslagna nivåerna för 2024 och 2025.

**Tabell 1 Skillnad mellan föreslagen skattesats 2024 och 2025 och skatt 2023.**

Bränsle/drivmedel	Enhet	2024	2024 inkl. moms	2025	2025 inkl. moms
Bensin MK1	kr/l	-0,6	-0,75	-0,85	-1,06
Diesel MK1	kr/l	+0,12	+0,15	+0,378	+0,47
Alkylatbensin	kr/l	+0,55	+0,69	+0,83	+1,04
Naturgas/Biogas för drivmedel	kr/1000m <sup>3</sup>	+264	+330	+393	+491
Naturgas/Biogas för uppvärmning	kr/1000m <sup>3</sup>	+367	+459	+346	+433
Märkt diesel/eldningsolja	kr/m <sup>3</sup>	+120	+150	+294	+368

Nivåerna på diesel och alkylatbensin höjs för att inte riskera hamna under minimiskattenivåerna i Energiskattedirektivet (ETD) 2024. Eftersom miniskattenivåerna är satta i Euro påverkar den svaga kronan vilken skattesats i kronor som är möjlig. Med de föreslagna skattesatserna i promemorian håller sig Sverige på rätt sida av minimiskattenivåerna 2024 om växelkursen håller sig under 12,7 SEK/EUR i början av oktober i år och för 2025 om växelkursen är under 13,48 SEK/EUR i oktober 2024.

Förslagen i promemorian gör bland annat alkylatbensin och gas dyrare i förhållande till bensin MK1. Alkylatbensin ger upphov till mindre hälsoskadliga utsläpp än annan bensin och används t.ex. i gräsklippare, motorsågar, byggverksamhet och vissa båtar. Skatteskillnaden till vanlig bensin föreslås minska med över 2 kronor per liter inkl. moms till 2025 vilket om det leder till förändrad användning kan leda till negativa hälsoeffekter.

Det behövs ett omtag i beskattningen av vägtrafiken  
Drivkraft Sverige är måna om att långsiktiga, teknikneutrala, effektiva och tydliga styrmedel tas fram och har därför tillsammans med flera andra branschorganisationer inkommit med en begäran om att framtidens vägbeskattning ska utredas.

Drivkraft Sverige medverkar gärna i en fortsatt dialog om hur styrmedlen på transportområdet kan utvecklas så att vi kan nå de svenska klimatmålen och samtidigt förstärka svensk konkurrenskraft.

Jessica Alenius  
VD

Viktor Gunnarsson  
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den 27 september 2023