

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se

Er ref Fi2025/00299

Vår ref 2025007

Remiss av promemorian Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning.

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle-, drivmedels- och laddbolagen. Våra medlemsföretag och partners omfattar cirka 3000 energistationer för lätt och tung trafik, 21 depåorter och 4 raffinaderier. Branschen befinner sig mitt i omställningen från fossilt till fossilfritt där biodrivmedel och elektrifiering är hörnstenar för att bli klimatneutrala 2045.

Drivkraft Sverige har fått promemorian Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning på remiss och har följande att anföra:

- Drivkraft Sverige tillstyrker att Lagen om lagarskatt på flygbensin upphävs och de förändrade beloppsgränserna för återbetalning av sk. jordbruksdiesel.
- Drivkraft Sverige saknar resonemang om biodrivmedel. Det är konstigt att biodrivmedel i konsekvensanalysen inte behandlas som ett alternativ till fossil diesel i jord-, skogs eller vattenbrukssektorn på varken kort eller lång sikt.
- Drivkraft Sverige tycker att det utifrån innehållet i promemorian är svårt att bedöma om åtgärden är den mest ändamålsenliga för att stärka försörjningsberedskapen.

Sammanfattning

Promemorian innehåller förslag om att:

- Den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt på diesel som används i arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar förlängs till att omfatta förbrukning som sker under 2026. För sådan förbrukning ska nedsättning av koldioxidskatt medges med 2 553 kronor och nedsättning av energiskatt medges med 1 150 kronor per kubikmeter. Förslaget innebär att skatten på diesel som används för berörda ändamål sänks med ytterligare 1 773 kronor per kubikmeter (totalt med 3 703 kronor per kubikmeter) under 2026. Förslaget syftar till att stärka Sveriges försörjningsberedskap.
- Beloppsgränsen (500 kr/år) för kvartalsvis återbetalning av skatt på jordbruksdiesel ändras till ett belopp (400 kr) per kalenderkvartal.
- Lagen om lagerskatt på flygbensin upphävs.

Drivkraft Sveriges synpunkter

Bra med upprepning av inaktuella lagar

Drivkraft Sverige tillstyrker att Lagen om lagerskatt på flygbensin upphävs. Det är positivt om inaktuella lagar upphävs. Drivkraft Sverige har inga synpunkter på den tekniska utformningen av förlängningen av skattenedsättningen för jordbruksdiesel.

Konsekvensanalys saknar resonemang om biodrivmedel

I konsekvensanalysen (s 17) anförs att arbetsmaskiner i stor utsträckning drivs av fossila drivmedel och det på kort sikt finns färre alternativ än för lättare fordon, där elektrifieringen har fått större genomslag. Det medför att aktörerna är relativt prisokänsliga och att dieselanvändningen varit stabil över tid vilket leder till att de kortsiktiga effekterna på koldioxidutsläppen bedöms vara låga. Inom de segment av marknaden för arbetsmaskiner där det finns eldrivna alternativ bedöms förslaget leda till att elektrifieringen försenas, då incitamenten att välja eldrift framför fossila motsvarigheter minskar.

Drivkraft Sverige vill i detta sammanhang lyfta att det finns biodrivmedel såsom HVO100 som kan användas i många dieselmotorer och som kan få ner koldioxidutsläppen från jord- och skogsbruk även på kort sikt. Biodrivmedel nämns inte i promemorian men kan likväl vara ett kostnadseffektivt substitut till fossil diesel. De höginblandade biodrivmedlen är tills utgången av 2026 fullständigt skattebefriade och får genom förslagen i denna promemoria sämre förutsättningar relativt fossil diesel inom de berörda näringarna. Ett byte från fossil diesel till HVO100 är kanske det mest realistiska alternativet för många aktörer inom jord- och skogsbruket som

snabbt vill minska sina koldioxidutsläpp. Förslagets eventuella effekter på användningen av biodrivmedel borde lyftas i konsekvensanalysen.

Oklart om åtgärden är mest ändamålsenlig

Motivet till förslaget är att stärka Sveriges försörjningsberedskap. I promemorian bedöms åtgärden som den mest ändamålsenliga för en temporär förstärkning (av försörjningsberedskapen?). Drivkraft Sverige tycker att detta resonemang bör utvecklas och underbyggas för att en sådan bedömning ska vara möjlig, särskilt som förlängningen skett flera gånger. Det skulle vara önskvärt med ett förtydligande om ökad försörjningsberedskap inom samtliga delar av jord-, skogs och vattenbrukssektorn är lika angeläget, och i behov av stöd, eller om det är någon specifik sektor som särskilt åsyftas. Vidare vore det bra med en analys över hur mycket av dieseln med skattenedsättning som förbrukas inom de olika sektorerna. Slutligen innebär den här formen av stöd för ökad försörjningsberedskap att enbart de som väljer fossila alternativ får stöd för sitt bidrag till Sveriges ökade försörjningstrygghet medan de som valt att gå över till biodrivmedel eller el inte ges motsvarande stöd.

En annan stödform än tillfällig skattenedsättning är sannolikt mer ändamålsenlig och kostnadseffektiv i det långa loppet, särskilt om någon sektor som livsmedelsproduktionen bedöms i särskilt behov av stöd och ambitionen finns att minska utsläppen från jord-, skogs och vattenbrukssektorn.

Jessica Alenius
VD

Viktor Gunnarsson
Ansvarig konkurrenskraftsfrågor

Stockholm den 3 april 2025