

Anna Wallentin
anna.wallentin@energigas.se

fi.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till
tina.svensson@regeringskansliet.se

Stockholm den 3 november 2022

Remissvar av promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Finansdepartementets remiss den 27 oktober 2022.

Sammanfattning

Förslag om tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel

Energigas Sverige avstyrker förslaget om sänkt energiskatt på bensin och diesel som används som drivmedel. Riktade stöd till de som behöver det mest åkerinäring, kollektivtrafik och de mest utsatta hushållen är träffsäkrare än en generell skattesänkning för bensin och diesel.

Av promemorian framgår att skattesänkningen ska vara tillfällig och gälla i tre år. Detta regleras dock inte i lagtexten vilket behöver ändras. Tidsbegränsningen bör omfattas av lagtexten.

En sänkt energiskatt på bensin och diesel missgynnar de förnybara drivmedlen. Om förslaget genomförs blir det därför än viktigare att förbättra förutsättningarna för de förnybara alternativen. Exempel på lämpliga åtgärder är fortsatt satsning inom till exempel Klimatklivet och klimatpremierna för tunga fordon. I det lätta segmentet behöver gasbilarnas stora klimatnytta avspeglas bättre i de bonusnivåer (bonus-malus) och schabloner (förmånsvärdesberäkning) som tillämpas. Konverteringspremierna, viktundantaget för B-körkort samt kostnadskompensation för merkostnad vid besiktning av gasbilar behöver komma på plats. För att möta en ökad efterfrågan på biogas är också stödet till produktion av biometan också en viktig pusselbit.

Slopad koldioxidskatt på bränsle i kraftvärme och värmeverk inom EU ETS

Energigas Sverige tillstyrker förslaget om slopad koldioxidskatt för bränslen som används för värmeproduktion i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS, och instämmer i att koldioxidskatt inte bör tas ut på bränslen som förbrukas i anläggningar som omfattas av EU ETS.

Energigas Sverige påminner om vår begäran om ändring av lagen (1994:1776) om skatt på energi gällande fördelning av bränslen i kraftvärmeverk (inskickad till Finansdepartementet 2019-04-17).

Möjlighet att skattemässigt fritt få fördela bränslen mellan el- och värmeproduktion kan ge förbättrade förutsättningar för en successiv infasning av förnybara bränslen

Det remitterade förslaget kan ge sänkt kostnad för el och fjärrvärme för hushåll och företag. Detta är naturligtvis viktigt i en tid med mycket höga energikostnader. Regeringen har också i annat sammanhang aviserat elpriskompensation för utsatta hushåll och företag. *Energigas Sverige* anser dock att även de kunder (hushåll och företag) som använder gas behöver kompenseras eftersom de har drabbats hårt av höga energipriser.

Höjd skatt på naturgas och gasol ökar risken för överkompensation av biogas och biogasol

Genom den remitterade promemorian höjs även skatten på gasol och naturgas genom den årliga indexjusteringen. Höjd skatt på naturgas och gasol ökar risken för så kallad överkompensation för biogas och biogasol vilket inte är tillåtet enligt EU:s statsstödsregler. Det är stödmottagarna som bär risken i det fall åtgärder behöver vidtas om en sådan situation skulle uppstå. Skatten på naturgas och gasol bör därmed inte höjas i en situation när marknadspriset redan är så högt.

Förslag om tillfälligt sänkt energiskatt på bensin och diesel

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt efter Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter.

Positivt att indexeringsregler och BNP-justering kvarstår för bensin och diesel

Enligt förslaget ska sänkningen av energiskatten på bensin respektive diesel uppgå till 80 öre per liter jämfört med de skattesatser som skulle ha gällt från och med den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler. *Energigas Sverige* avstyrker skattesänkningen men tycker att det är bra att förslaget utgår från gällande indexeringsregler samt den årliga BNP-justeringen som är satt till två procentenheter. Att omräkningen enligt index och BNP på detta sätt kvarstår för 2023 och även för kommande år är positivt.

Lagtexten behöver kompletteras så att det framgår att skattesänkningen ska vara tillfällig

I den remitterade promemorian framgår att skattesänkningen föreslås vara tillfällig och sträcka sig över kommande tre år. Det framgår också av konsekvensbeskrivningen att det är just att skattesänkningen föreslås vara tillfällig som gör att effekten på miljön inte bedöms bli så stor. Om skattesänkningen istället blir permanent beräknas förslaget leda till ökade koldioxidutsläpp motsvarande drygt 0,3 miljoner ton årligen. I den remitterade promemorian finns det dock inget i lagstiftningsförslaget som reglerar att skattesänkningen endast är tillfällig. Tvärtom framgår det av lagförslaget att skattesänkningen gäller till vidare med start den 1 januari 2023. Mot den bakgrunden anser *Energigas Sverige* att det bör framgå av lagförslaget att skattenedsättningen endast ska gälla i tre år. Det räcker inte att bara skriva om det i skälkapitlet. Om lagstiftningen inte begränsar skattenedsättningen till att endast gälla tillfälligt, så är risken överhängande att den föreslagna sänkningen blir permanent. Detta skulle vara mycket olyckligt.

Riktade stöd till åkerinäring, kollektivtrafik och de mest utsatta hushållen är träffsäkrare än en generell skattesänkning för bensin och diesel

Alla ska ha råd att transportera sig till jobb, familj, vänner och fritidsaktiviteter, men att generellt sänka skatten på bensin och diesel är fel väg att gå. *Energigas Sverige* anser att det skulle vara mer träffsäkert att istället kompensera dem som drabbas hårdast av de stigande drivmedelspriserna. En sådan kompensation bör utformas så att den riktar sig till åkerinäringen, kollektivtrafik och de mest utsatta, bilberoende hushållen. Även jord- och skogsbruk bör omfattas av en riktad kompensation för höga priser på diesel.

Om energiskatten sänks för bensin och diesel krävs åtgärder för att förbättra förutsättningarna för förnybara bränslen

Enligt Sveriges klimatmål för transportsektorn ska utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. För att nå det målet måste utsläppen minska betydligt snabbare än vad som sker idag. Att sänka skatten på bensin och diesel är en åtgärd som går i helt motsatt riktning

Sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel, som till exempel biogas, relativt sett dyrare. Konkurrenssituationen för dessa biodrivmedel försämras och det medför att större volymer fossila drivmedel används. Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift eller vätgasdrift.

Det finns flera tillgängliga, hållbara, förnybara och kostnadseffektiva alternativ till bensin och diesel. Biogas är ett exempel. Biogas kan användas i både lätta och tunga transporter. Tekniken finns redan och gasfordonen finns att köpa till överkomliga priser. Tankinfrastrukturen finns på plats och utvecklas i snabb takt. Sverige har egen biogasproduktion och satsar nu på att öka den. Dessutom ligger biogas i toppklass när det gäller klimat- och miljönytta. Inhemsk produktion av biogas bidrar även till Sveriges energiberedskap och gör oss mindre beroende av importerade fossila bränslen. Även förnybar vätgas är ett alternativ där Sverige har goda förutsättningar för en storskalig, inhemsk produktion till följd av väl utbyggd produktion av förnybar el från vind, sol och vatten.

En sänkt energiskatt på bensin och diesel missgynnar de förnybara drivmedlen. Om förslaget genomförs blir det därför än viktigare att förbättra förutsättningarna för de förnybara alternativen – vilket i grunden också är det enda långsiktigt hållbara sättet att komma bort från fossilberoende och minska sårbarheten vid en orolig omvärld.

Exempel på åtgärder som skulle underlätta omställningen till förnybara bränslen i transportsektorn, samtidigt som beroendet av importerade fossila bränslen minskar, är fortsatt satsning inom till exempel Klimatklivet och klimatpremien för tunga fordon. I det lätta segmentet behöver gasbilarnas stora klimatnytta avspeglas bättre i de bonusnivåer (bonus-malus) och schabloner (förmånsvärdesberäkning) som tillämpas. Konverteringspremien, viktundantaget för B-körkort samt kostnadskompensation för merkostnad vid besiktning av gasbilar behöver komma på plats. För att möta en ökad efterfrågan på biogas är också stödet till produktion av biometan också en viktig pusselbit.

Slopas koldioxidskatt på bränsle i kraftvärme och värmeverk inom EU ETS

Energigas Sverige instämmer i att det krävs åtgärder för att stimulera till elproduktion i hela Sverige. *Energigas Sverige* instämmer också i att kraftvärme har fördelen att kapaciteten många gånger finns i eller i närheten av storstadsområden med ansträngd effektsituation.

Koldioxidskatt bör inte tas ut på bränslen som förbrukas i anläggningar som omfattas av EU ETS

Vid sidan om EU:s system för handel med utsläppsrätter, förkortat EU ETS, är även den svenska koldioxidskatten ett viktigt styrmedel för att ställa om till användning av klimatsmarta förnybara bränslen. Grundprincipen är att all fossil bränsleförbrukning som leder till utsläpp av koldioxid i atmosfären antingen bör påföras koldioxidskatt eller omfattas av utsläppshandelssystemet. För anläggningar som inte omfattas av EU ETS är koldioxidskatten det styrmedel som har störst potential att träffsäkert och kostnadseffektivt begränsa koldioxidutsläppen. Utsläpp av koldioxid från svenska anläggningar som ingår i handelssystemet regleras på EU-nivå och bör därför i princip inte bli föremål för tillkommande nationella ekonomiska styrmedel avseende koldioxidutsläpp.

Energigas Sverige instämmer därför i promemorians förslag att koldioxidskatten bör slopas för bränslen som används i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS.

Möjlighet att skattemässigt fritt få fördela bränslen mellan el- och värmeproduktion kan ge en successiv infasning av förnybara bränslen

Energigas Sverige vill dock i sammanhanget passa på att påminna om vår begäran om ändring av lagen (1994:1776) om skatt på energi gällande fördelning av bränslen i kraftvärmeverk¹ (inskickad till Finansdepartementet 2019-04-17). I vår begäran föreslås att lagstiftningen ändras så att den ger skattemässig möjlighet att fritt fördela bränslen inom kraftvärmeanläggningar mellan el- och värmeproduktion. Rätt till fri fördelning skulle stärka biogasens konkurrenskraft gentemot fossila bränslen. Detta beror på att biogasens skattebefrielse inte ger någon konkurrensfördel framför naturgasen vid användning för elproduktion eftersom bränslen som används för elproduktion inte beskattas (elen beskattas i konsumtionsledet). Om dagens proportioneringsregler ändras till rätt till fri fördelning mellan el- och värmeproduktion kan skattebefriad biogas allokeras till värmeproduktionen och naturgas allokeras till elproduktionen. En sådan ändring ger förbättrade förutsättningar till successivt ökad användning av biogas i de gaseldade kraftvärmeverken i Malmö och Göteborg.

¹ <https://www.energigas.se/om-oss/remisser-hemstallningar-och-andra-inspel/hemstallningar/hemstallan-om-andring-i-lagen-1994-1776-om-skatt-pa-energi-gallande-fordelning-av-branslen-i-kraftvarmeverk/>

Även gaskunder behöver få priskompensation, inte bara elkunderna

I konsekvensbedömningen framgår att Finansdepartementet bedömer att hushållen och företagen, i vart fall indirekt och på sikt, kan komma att påverkas positivt av förslaget genom sänkta kostnader för el och fjärrvärme. Detta är naturligtvis en viktig konsekvens i en tid av mycket höga energikostnader. Regeringen har nyligen aviserat att hushåll i elområde 3 och 4 ska få kompensation för de höga elpriserna det senaste året. *Energigas Sverige* vill i detta sammanhang passa på att lyfta vikten av att regeringen också kommer ihåg att även de kunder som använder gas, och på så vis avlastar elsystemet, har drabbats hårt av höga energipriser. Det blir en snedvridning av marknaden om endast elkunder får kompensation för sina höga energipriser och inte gaskunderna. Och precis som för elen behöver en priskompensation till gaskunder omfatta både privatpersoner och företag.

Höjd skatt på naturgas och gasol ökar risken för överkompensation av biogas och biogasol

Energigas Sverige noterar också att den indexering som årligen görs av energiskatterna, leder till att energi- och koldioxidskatten på naturgas från och med den 1 januari 2023 kommer att höjas från 2 613 kr per 1000 m³ för naturgas som används som drivmedel och 3 631 kr per 1000 m³ för annat ändamål än som drivmedel, till 2 840 kr per 1000 m³ vid användning som drivmedel och 3 946 kr per 1000 m³ vid annan användning. För gasol höjs energi- och koldioxidskatten från 3 672 kr per 1000 kg vid användning som drivmedel och 4 856 kr per 1000 kg vid annan användning till 3 991 kr per 1000 kg vid användning som drivmedel och 5 278 kr per 1000 kg vid annan användning.

När skatten på gasol och naturgas höjs ökar risken för så kallad överkompensation vilket inte är tillåtet enligt EU:s statsstödsregler. Avseende skattebefrielsen för biogas respektive biogasol innebär överkompensation att befrielsen (som är ett statligt stöd) endast får kompensera för merkostnaderna för framställningen av biogasol eller biogasolen i förhållande till marknadspriset för det fossila bränsle som ersätts, inklusive skatt (naturgas eller gasol). Eftersom överkompensation är förbjudet enligt EU-rätten, och det är stödmottagarna som bär risken i det fall åtgärder behöver vidtas om en sådan situation uppstår, bör skatten på naturgas och gasol inte höjas i en situation när marknadspriset redan är så högt.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Anna Wallentin
Avdelningschef
Marknad och Kommunikation