

Finansdepartementet

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

Stockholm 3 november 2022

Er referens: Fi2022/02850

Remissyttrande

Promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion (Fi2022/02850)

Skattebetalarnas Förening tillstyrker förslaget i promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion (Fi2022/02850) om att sänka energiskatten på bensin och diesel, samt förslaget om att slopa koldioxidbeskattning av bränslen som förbrukas i kraftvärmeproduktion i anläggning inom utsläppshandelssystemet.

Skattebetalarnas Förening ställer sig dock kritisk till att sänkningen på energiskatt på drivmedel begränsas till tre år. Skattebetalarnas Förening finner det också beklagligt att sänkningen inte blir större än 80 öre (kontra indexerad nivå per 1 januari 2023).

Skattebetalarnas Förening vill tillägga att den så kallade överindexeringen som sker av beskattningen på bensin och diesel, och som för tillfället är vilande, helt bör avskaffas.

Skattebetalarnas Förening vill därutöver tillägga att en bredare översyn av beskattning och andra regelverk kring drivmedel behöver komma till stånd för att säkra svensk konkurrenskraft genom den klimatomställning som världen nu går igenom.

Skenande bränslepriser slår hårt mot privatpersoner och företag

Kraftigt stigande priser på bränsle och energi har det senaste året slagit hårt mot svenska hushåll och företag. Det är därför välkommet med promemorians förslag om att lätta på energibeskattningen på drivmedel för att mildra den ekonomiska smällen för såväl privatpersoner som företag. Så väl bensin som diesel är idag kraftigt fördyrat, och diesel slog i oktober rekord med det högsta snittpriset någonsin.

Sverige har idag EU:s högsta koldioxidbeskattning och också höga skatter på drivmedel. I normalfallet utgörs halva bränslepriset i Sverige av skatt, även om skenande råvarupriser sänker den andelen. Skatten på drivmedel har ökat kraftigt i Sverige de senaste åren. Från 2014 till 2021 ökade exempelvis skatten på bensin med över 1 krona och 70 öre inklusive moms. För diesel summerar inte skatthöjningarna till lika dramatiska stegringar, men dieseln har istället belastats hårt vid pump genom höga krav på inblandning via reduktionsplikten. För den enskilde är dock resultatet detsamma med kraftigt höjda drivmedelskostnader. Den föreslagna, men bör påpekas tillfälliga, sänkningen med 1 krona inklusive moms återställer de senaste årens skatthöjningar på drivmedel, om man även adderar den av riksdagen tidigare beslutade permanenta sänkningen med 50 öre inklusive moms. Trots sänkningen av energiskatten kommer drivmedelspriserna fortsatt vara dramatiskt mycket högre för hushållen och företag än tidigare år. Att begränsa sänkningen till 80 öre per liter är en välkommen justering, men för många otillräcklig. Så väl skatt som literpris fortsätter vara högt.

De kraftigt höjda skatterna har på ett betydande sätt bidragit till de stigande bränslepriserna. Permanenta åtgärder behövs, utöver promemorians förslag, för att göra priserna hållbara och förutsägbara. Det är därför olyckligt att sänkningen föreslås som en tillfällig åtgärd för tre år framöver. Ytterligare en särskilt viktig förändring vore att slopa den så kallade överindexeringen av drivmedelsskatten, som för tillfället är pausad, och som ständigt driver upp

Skattebetalarna:

skatten på drivmedel snabbare än andra skatter. Det är inte en rimlig ordning ur ett demokratiskt perspektiv att vissa skatter ständigt ska höjas snabbare och snabbare utan demokratiskt debatterade, förankrade och öppet beslutsfattande.

Därtill bör det påpekas att höjda bränslepriser även med en lägre energibesättning ser ut att bli en guldgruva för staten. Med stigande råvarupriser och stigande pumppriser stiger även statens momsintäkter kraftigt. Det enda rimliga är därför att sänka skatterna på drivmedel för att kompensera konsumenterna som drabbas, inte att staten ska dryga ut sina inkomster.

Svenska regelverk för omställning riskerar hämma svensk konkurrenskraft

Svenska hushåll och näringsidkare betalar de högsta bränslepriserna i hela Europa. Svensk diesel är idag näst dyrast i hela världen. Även efter den föreslagna sänkningen kommer svenska drivmedelspriser förbli i topp av EU. Det eroderar svenska hushålls ekonomiska marginaler och försämrar svenska företags konkurrenskraft.

Svenska regelverk kring inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel, den så kallade reduktionsplikten, är mycket ambitiösare än i övriga EU. Därtill finns många regelverk som historiskt gjort produktion och försäljning av drivmedel dyrare i Sverige, så som exempelvis den så kallade pumpplagen. Sammantaget leder dessa politiskt beslutade regelverk till att priserna i Sverige blir högre än i andra länder, även om skatten inte skulle vara markant högre. Det är inte långsiktigt hållbart. Att svenska företag och privatpersoner tvingas betala högre priser på bland annat drivmedel gör svensk ekonomi svagare än vad den skulle behöva vara.

Svagare ekonomisk utveckling gör Sverige fattigare och minskar därmed våra möjligheter att både finansiera framtida välfärd och klimatomställning. Klimatomställningen behöver av naturliga skäl ske globalt. Sverige har genom EU drivit på för höga ambitioner kring omställning, men väljer ändå att gå ytterligare före som nation med tveksam klimatnytta men med stora negativa ekonomiska konsekvenser. Det finns all anledning att se över hur klimatpolitiken kan göras effektivare samtidigt som de förändringar som behöver göras kan göras med mindre ekonomisk skada.

Slopad dubbelbesättning för kraftvärme välkommet

Promemorian föreslår vidare att koldioxidskatten slopas för bränslen som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet. Det är på flera sätt välkommet. Det möjliggör dels för utökad energiproduktion ur befintliga källor. Det bidrar dels till att dagens olyckliga dubbelbesättning avskaffas, eftersom utsläppen redan ingår i utsläppshandelssystemet.

Skattebetalarnas Förening

Christian Ekström
Vd

Erik Bengtzboe
chefekonom