

Finansdepartementet
Fi2023/02433

Remissvar av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att till Finansdepartementet inkomma med synpunkter på promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel. Mobility Sweden avstyrker förslagen om sänkt skatt på bensin och diesel eftersom det kraftigt försvårar möjligheterna för Sverige att nå sina klimatmål och försvårar för den gröna omställningen.

Synpunkter på förslaget

Fordonsindustrin är mitt i en historisk omställning med skifte av drivlina, nya affärsmodeller, uppkopplade fordon och utveckling mot autonoma fordon. Den gröna omställningen påverkar hela branschen och elektrifieringen är huvudspåret, men även biodrivmedel och vätgas utgör viktiga beståndsdelar. Omställningen kan, om branschen ges rätt förutsättningar, stärka svensk konkurrenskraft, skapa nya exportframgångar, fler jobb och i förlängningen bidra till Sveriges välbefinnande. För att detta ska ske behöver politik och näringsliv samverka. Det behöver finnas attraktiva styrmedel för de olika fordonsslagen som styr mot den gröna omställningen och elektrifieringen. Annars riskerar Sverige att hamna på efterkälken.

I promemorian från Finansdepartementet finns förslag om att energiskatten på bensin (miljöklass 1) ska sänkas med 1 krona och 31 öre per liter jämfört med den nivå som skulle ha gällt med nuvarande omräkningsregler. I promemorian framgår det också att summan av energi- och koldioxidskatten för sådan bensin då blir då 60 öre lägre per liter 2024 än skatten år 2023. Det föreslås även att skatten på diesel (miljöklass 1) 2024 sänks med 341 kronor per kubikmeter, även det jämfört med den nivå som skulle ha gällt 2024 med nuvarande omräkningsregler. Därutöver finns det även med ett förslag i promemorian om att skatten på alkylatbensin ska höjas för att inte understiga EU:s minimiskattenivåer. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2024 respektive 1 januari 2025. Mobility Sweden avstyrker förslagen om sänkt skatt på bensin och diesel.

För 2023 pausades uppräknningen av reduktionsplikten temporärt. Det menar Mobility Sweden var bra eftersom omvärldsfaktorer såsom Rysslands invasion i Ukraina fick oljepriset att stiga kraftigt, vilket i sin tur påverkade priserna på bensin och diesel även i Sverige. Pausningen bidrog till att mildra de ekonomiska konsekvenserna för transportköpare och motverkade en och oproportionerlig kostnadsökning. Sedan dess har regeringen remitterat en promemoria med förslag om sänkt reduktionsplikt för bensin och diesel till sex procent för åren 2024-2026. Att nu ytterligare införa åtgärder som gynnar fossila drivmedel sänder otydliga signaler till marknaden och missgynnar den gröna omställningen och på så sätt även svensk konkurrenskraft och svenska jobb. Industrin behöver långsiktiga spelregler för att klara omställningen. Det gäller både drivmedelstillverkare, fordonstillverkare samt transportköparna.

I konsekvensanalysen i promemorian framgår det att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas och att konsumtionen av fossila drivmedel ökar. Det i sin tur leder till att möjligheten att nå inrikesmålen för transportsektorn 2030 försämras. Det är allvarliga konsekvenser både för den gröna omställningen och för näringslivet. En stark hemmamarknad är viktig för de svenska fordonstillverkarna eftersom det möjliggör export till andra länder. På så sätt stärks både den svenska konkurrenskraften samtidigt som utsläppen minskas, inte bara i Sverige utan även på global nivå.

Regeringen måste ta ett helhetsgrepp om hur olika åtgärder på nationell nivå och på EU-nivå påverkar Sverige. Det handlar både om Fit for 55 och regelverk som ligger utanför. I promemorian från regeringen framgår det att förslagen försvårar Sveriges möjligheter att nå det nationella klimatmålet inom den s.k. icke-handlande sektorn och transportsektorn, samt Sveriges EU-åtagande inom ansvarsfördelningsförordningen, s.k. ESR. Det krävs emellertid en bredare analys än så av regeringens samlade politik, vilken effekt den får, och vad som istället krävs för att klara omställningen. Fordonsbranschen är gärna en del av en sådan bredare dialog i syfte att främja elektrifieringen, andra fossilfria drivmedel och den gröna omställningen. Insatserna för att nå klimatmålen och främja den gröna omställningen bör bestå av effektiva styrmedel och inte exempelvis köp av utsläppsrätter.

Nya styrmedel på nationell nivå som främjar elektrifieringen och den gröna omställningen måste komma på plats för såväl personbilar som lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar. Idag har personbilsflottan kommit längst i omställningen men eftersom det tar tid för flottan att bytas ut var vid årets ingång bara cirka 9 procent laddbara och andelen helt eldrivna uppgick till cirka 4 procent. Om inte nya styrmedel kommer på plats riskerar elektrifieringen att avstanna, bland annat eftersom Sverige eventuellt då inte ges en god tilldelning av fordon då dessa allokeras till de marknader som har de bästa affärsförutsättningarna så länge som det är högre tillgång än utbud på grund av brister i leveranskedjorna.

När det gäller lätta lastbilar har omställningen inte kommit lika långt utan drygt 2 procent var eldrivna vid årets ingång. För tunga lastbilar var siffran 0,3 procent. Tung lastbilar har rullat ut i serieproduktion och med styrmedel från politiken kan

den utrullningen snabbas på. Utöver elektrifiering är både biogas och andra biodrivmedel viktiga i omställningen. Under överskådlig tid framåt kommer elektrifieringen och användandet av såväl biogas som andra biodrivmedel pågå parallellt. Det är dock viktigt att ha med sig att även om försäljningen av nya ellastbilar och biogaslastbilar är hög de kommande åren kommer ändå den rullande flottan år 2030 bestå av minst 70-80 procent konventionella diesellastbilar. Dessa fordon kan bara ställa om genom att byta till fossilfria drivmedel. Även omställningen av bussflottan måste fortsätta och här är det viktigt att ha med sig att stadstrafik och regionaltrafik har olika behov och förutsättningar för att ställa om.

De styrmedel som generellt finns på plats idag och som regeringen har med i höstbudgeten och som handlar om fortsatt satsning på laddinfrastruktur, samt stöd för köp av lätta och tunga lastbilar är bra utgångspunkter. Men de räcker inte för att nå varken de nationella klimatmålen eller EU:s gemensamma mål. Den föreslagna sänkningen av reduktionsplikten i kombination med sänkt skatt på bensin och diesel bidrar till en kraftig försämring vad gäller möjligheten att nå målen, inte minst eftersom det bidrar till att öka prisgapet mellan det fossila och fossilfria. Kostnaden för exempelvis ett dieselfordon (både att äga och använda) sjunker och på så sätt minskar försäljningen av fossilfria alternativ såsom el, biogas och vätgas. Sänkt pris på flytande bensin och diesel medför därmed att elektrifieringen tappar fart. Detta behöver utvärderas av regeringen.

En sänkning av takten i övergången till elektrifiering på grund av minskade krav om utsläppsreduktion och sänkt skatt på bensin och diesel kan därutöver göra det utmanande för tillverkare av fordon att uppfylla de koldioxidnormer som beslutats av EU. Dessa normer är utformade med stränga mål, och om de inte uppnås så väntar betydande böter. Tillgången på fordon som inte släpper ut koldioxid kommer inte vara en begränsande faktor. Istället kommer aspekter som omgivande faktorer och infrastruktur spela en avgörande roll för genomförandet av övergången.

Det hade varit bättre om regeringen använt de medel som går till såväl sänkt reduktionsplikt som sänkt skatt på bensin och diesel till att underlätta för såväl privatpersoner som företag och det offentliga att ställa om. Vi vet idag att en elmotor är mellan tre till fem gånger mer energieffektiv än motsvarande förbränningsmotor. Man kan spara en hel del pengar genom att köra en elbil. Den drivmedelsanalys¹ som Mobility Sweden presenterade för ett år sedan visar bland annat att man kan spara omkring 10-12 kronor milen om man kör elbil i Norra Sverige i jämförelse med motsvarande bensin- eller dieslelbil. Inköpskostnaderna för en elbil är emellertid högre varpå regeringen bör underlätta för att hela landet att ställa om. Om det inte görs riskerar personer, främst med lägre inkomster, att låsas in i ett fossilberoende.

¹<https://mobilitysweden.se/storage/9B833B122F626FF344EC8E9C6B41F3834249E4592764E034E4EEE0FF4500B785/62e5fe5abfeb48588126199123342db5/pdf/media/772ff3cb265c4de38b22ed1b67832531/Drivmedelsanalys%20oktober%202022.pdf>

Styrmedel som införs för att gynna omställningen behöver emellertid inte finnas på plats för all framtid. Istället behövs det utifrån fordonsslag under avgränsade tidsperioder till dess att TCO (total cost of ownership) för ett olika el- och vätgasfordonsslagen är i paritet med motsvarande fordon med förbränningsmotor. Här är en bred enighet mellan partierna och en långsiktighet a och o. Sverige bör, i likhet med andra länder, ha en långsiktig plan som sträcker sig längre än nuvarande mandatperiod för att fortsätta ligga i framkant i den gröna omställningen. En sådan plan möjliggör en förutsägbar planering både för transportsköpare och drivmedelsproducenter. Långsiktighet i inköp och investeringar är nödvändigt för att skapa stabilitet och tillit till marknaden.

Stockholm den 27 september 2023

Michaela Ehteshami
Kommunikationsstrateg
Mobility Sweden