

Finansdepartementet

**Diarienummer**

Utr 2022/71

**Datum**

2022-10-31

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

Sammanfattningsvis konstaterar vi att dagens höga drivmedelspriser motverkar en god och tillfredställande tillgänglighet i landet. Samtidigt ser Trafikanalys inte att det ur ett transportpolitiskt perspektiv, på kort sikt är något större problem i sig med en tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel för vägtrafik. Priset på både bensin och diesel ligger redan en bra bit över den prisnivå som bensin och diesel hade för bara ett år sedan. Dagens pris om 21 respektive 27,50 kronor per liter för bensin respektive diesel är drygt 3 respektive drygt 8 kronor högre än prisnivån för ett år sedan. Att i dagsläget då sänka skatten med 1 krona per liter (inkl. moms) kan vara rimligt framför allt för att bibehålla tillgängligheten både för godstransporter och för persontransporter. Priset på drivmedel och därmed körkostnaden är ändå fortsatt på en hög nivå vilket till vissa delar begränsar trafiken. Att den betalade drivmedelsskatten kommer att täcka enskilda fordons så kallade externa effekter i lite mindre utsträckning får vi tillfälligt acceptera.

Trafikanalys menar dock att det kan vara vanskligt att besluta om en treårig skattesänkning eftersom vi inte vet hur priset på drivmedel kan komma att förändras under dessa år, liksom vilka andra omvärldsförutsättningar som förändras. Om exempelvis det underliggande oljepriset sjunker så kommer drivmedelspriserna att sjunka, vilket kan förväntas försvåra klimatmålsuppfyllelse inom transportområdet. Även med en skattereduktion om 1 krona per liter 2023 kan det sammantagna drivmedelspriset även fortsatt förväntas styra bort viss vägtrafik och därmed minska trafikens sammantagna externa effekter relativt det låga drivmedelspris vi hade för ett år sedan. Om reduktionsplikten inom vägtrafiken justeras ner till EU:s miniminivå 2024 så behövs högre drivmedelspriser (och drivmedelsskatter) för att den svenska transportsektorns klimatmål ska kunna nås till 2030. Då vore det inte möjligt med skatterabatt om inga andra styrmedel som styr skarpt för att nå transportsektorns klimatmål finns på plats.

### **Skattesänkningen består i att avstå en skatteökning och få en viss skattesänkning**

Drivmedelsskatten på bensin och diesel föreslås i promemorian sänkas med 80 öre plus moms relativt den skatt som är aktuell 1 januari 2023 inklusive sedvanlig indexuppräknings. För privatpersoner som måste betala moms innebär det en sänkning om 1 krona per liter. Uppräknings vid varje årsskifte är tänkt att beakta både KPI-

utvecklingen det senaste året och BNP-utvecklingen. I och med en relativt sett hög inflation är den skatteökning som enligt lag bör ske 1 januari 2023 också märkbar. I praktiken kommer skattesänkningen vid övergången till 2023 därmed *upplevas* som en prisreduktion om endast 11 respektive 33 öre per liter för bensin respektive diesel plus moms för privatpersoner. Relativt vad priset var på nyårsafton är det den synliga prisjusteringen. Resterande skattesänkning utgörs av en slopad skatteökning vid årsskiftet, som inte direkt synliggörs för konsumenter och åkerier.

### **Drivmedelspriserna och körkostnaden för fordon med förbränningsmotorer är höga idag, liksom andra kostnader för hushåll och företag**

Med den prisbild på framför allt diesel som råder nu utgör en skattesänkning om 1 krona per liter en marginell prissänkning. Priset på drivmedel kommer ändå ligga märkbart över det pris som var aktuellt för ett år sedan. Hur stor betydelse denna förändring faktiskt har ur ett tillgänglighetsperspektiv är en öppen fråga. Förändringen innebär en kostnadssänkning, men på intet sätt någon dramatisk förändring, vare sig av den rörliga kostnaden eller av den totala kostnaden, för att resa med bil.

Trafikanalys ser egentligen inte att det på kort sikt är något större problem med en tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel med avseende på svenska klimatmål. Priset på dessa (reduktionsplikts)bränslen ligger redan långt över den prisnivå (inklusive drivmedelsskatter och moms) som bensin och diesel hade för bara ett år sedan. Dagens pris om 21 respektive 27,50 kronor per liter för bensin respektive diesel (per 27 oktober) är drygt 3 respektive drygt 8 kronor högre än priset på bensin och diesel (om 17,80 respektive 19,10 kronor per liter) för bara ett år sedan. Att i dagsläget då sänka skatten med 1 krona per liter kommer fortsatt resultera i att priset på drivmedel och körkostnaden relativt ett år tillbaka är på en betydligt högre nivå än 2021. I skenet av detta menar Trafikanalys att det är rimligt att åtminstone under 2023 ha en skatterabatt om 1 krona per liter (inkl. moms) för framför allt diesel. Det finns flera skäl till detta, dels är prisökningen relativt ett år sedan stor vilket har påverkat körkostnaden för privata bilresor markant, dels är lastbilstransporter viktigt för många sektorer.

Under året som gått är det härtill inte endast drivmedel som blivit dyrare, även el och annan energi kostar mer. Dessutom har räntor och matpriser stigit under senare tid. Sett till den allmänt ökande prisbilden så kan det antas att det finns mindre resurser kvar för transporter och resor. Det kan därmed vara ett rimligt skäl till att tillfälligt under ett år reducera drivmedelsskatten så som föreslagits. Det samlade drivmedelspriset kommer sannolikt ändå fortsatt ligga märkbart högre även under 2023.

### **Hur drivmedelspriserna och körkostnaden utvecklas längre fram i tiden är dock ovisst och kommer bero på förord politik**

Hur det underliggande priset på drivmedel kommer utvecklas under de tre år skattesänkningen föreslås fortgå vet vi inte. Trafikanalys menar att om den underliggande prisbilden på bensin och diesel sjunker så att den närmar sig den nivå som gällde för ett år sedan (17,80 respektive 19 kronor per liter för bensin respektive diesel 1 nov 2021) bör skatterabatten tas bort. Utan ett underliggande högt pris på

bensin och diesel så vore det relevant att ha en högre skatt för att möjliggöra klimatmålsuppfyllelse.

Om också reduktionsplikten sänks så som diskuteras politiskt menar Trafikanalys vidare att skattesänkningen är mer tveksam eftersom priset på bensin och diesel med ny lägre reduktionsplikt kan förväntas sjunka märkbart. Utan en reduktionsplikt förväntas också de fossila utsläppen från transportsektorn öka dramatiskt. För att då nå det svenska klimatmålet skulle andra styrmedel behöva implementeras. Om inte handel med utsläppsrätter införs i närtid finns det mycket som tyder på att en märkbar drivmedelsskatt kan behövas för att nå uppsatta klimatmål inom transportsektorn till 2030. Sveriges 2045-mål kan förhoppningsvis nås inom ramen för det styrmedelspaket som tas fram i arbetet med EU:s FF55-paket.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Anders Ljungberg. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund  
Generaldirektör