

Finansdepartementet

**Er referens**  
Fi2023/02433  
**Diarienummer**  
Utr 2023/58  
**Datum**  
2023-09-25

## Promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel

Förslaget i promemorian syftar till att minska priset vid pump på bensin och diesel och därigenom mildra inflationens konsekvenser. Det avser att minska företagens och enskildas kostnader för drivmedel genom att sänka skatten för bensin (utom alkylatbensin) och diesel (miljöklass 1, 2 och 3). Därutöver innehåller förslaget en sänkning av skatten för s.k. märkt diesel respektive en höjning av skatten på alkylatbensin för att på så sätt säkerställa förenligheten med EU-direktiv.

Promemorian tydliggör att förslagets effekter redogörs för i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Det alternativ som används vid jämförelse av effekter för att uppnå samma syfte är att minska reduktionspliktsnivåerna för inblandning av biobränsle ytterligare. Jämförelsen kommer fram till att "Priseffekten av lägre reduktionsnivåer är dock mer svårbestämda och en lägre reduktionsplikt skulle tvärtom kunna leda till högre drivmedelspriser på kort sikt eftersom det kan tvinga drivmedelsleverantörerna att göra om sina långsiktiga avtal."

Av lagtekniska skäl föreslås även att energi- och koldioxidskattesatserna för bränslen för 2024 och 2025 anges direkt i 2 kap.1 § i Lagen (1994:1776) om skatt på energi samt att årtalen i omräkningsregler förskjuts två år.

### *Trafikanalys synpunkter*

I förslagets jämförelsealternativ omnämns sänkning av reduktionsplikten. Trafikanalys har tidigare lämnat yttrande över promemorian Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel.<sup>1</sup> Förslaget berör även pausad indexreglering genom att skattesatser anges direkt i Lagen om skatt på energi. Trafikanalys har tidigare framfört synpunkter som rör pausad indexering av skatt på bränslen i yttrande över promemorian Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024.<sup>2</sup>

I bägge tidigare yttranden från Trafikanalys lyfter vi betydelsen av priset på drivmedel när det gäller styrmedel för att nå klimatmålen, framför allt för att skapa incitament att öka andelen elektrifierade fordon som används i trafiken. Vi lyfter också vikten av långsiktighet i klimatpolitiken. Vi har dessutom konstaterat att sänkta drivmedelspriser i flera avseenden gynnar svensk konkurrenskraft och ambitionen att "hela Sverige ska leva". Sänkta dieselpriiser gynnar framför allt näringslivet.

<sup>1</sup> [https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2023/yttrande\\_reduktionsplikt.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2023/yttrande_reduktionsplikt.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2023/fi2023\\_01509-trafikanalys-002.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2023/fi2023_01509-trafikanalys-002.pdf)

Förslaget om Sänkt skatt på bensin och diesel kan utifrån de effekter det ger också påverka förutsättningar och eventuella kostnader att uppnå det nationella målet för 2030 enligt EU:s s.k. Ansvarsfördelningsförordning. Trafikanalys efterfrågade i yttrandet om reduktionsplikten en analys av den frågeställningen. Vi tycker att det är bra att denna fråga berörs i konsekvensanalysen i denna remiss.

Ett resonemang förs sålunda om de s.k. flexibiliteter som finns inom ramen för olika EU-lagstiftningar (ESR, ETS, LULUCF) och möjligheten att förvärva mer utsläppsutrymme från annan medlemsstat. Här uppskattas årliga alternativkostnader till mellan 250 och 300 miljoner kronor för förslaget de första åren, vilket uppskattas vara ännu mer svårbedömt efter 2026. Enligt en alternativ beräkning som nämns kan den årliga kostnaden ovan komma att fyrdubblas till drygt en miljard kronor de första åren.

Mot bakgrund av ovanstående hade det varit informativt att undersöka fler än ett jämförelsealternativ för att se hur företags och enskildas kostnader för drivmedel kan minskas på ett kostnadseffektivt sätt. Särskilt med tanke på att åtgärden bedöms öka koldioxidutsläppen med ungefär 350 000 ton 2024 och ungefär 490 000 ton 2025 samt kosta 5 till 8 miljarder kronor per år, exklusive kostnaderna kopplade till ESR.

Förslagets konsekvensanalys lyfter förväntade miljöeffekter, bland annat till följd av att incitamenten till transporteffektivisering, elektrifiering och användning av höginblandade fossilfria drivmedel försvagas. Det konstateras att förslaget försvårar Sveriges möjligheter att nå klimatmålet för transportsektorn och Sveriges EU-åtagande inom ansvarsfördelningsförordningen. Trafikanalys instämmer i dessa bedömningar.

Förslagets konsekvensanalys nämner att en högre andel hushåll i glesbygd än i storstadsregioner väntas gynnas av förslaget, men skriver inget om vilket faktiskt antal hushåll det rör sig om. Precis som i vårt tidigare yttrande om reduktionsplikten vill vi poängtera betydelsen av att det kan vara tveksamt att generalisera effekterna på grupper som boende i stad eller på landet, hushålls olika ekonomiska standard eller män respektive kvinnor, när påverkan mellan individer inom respektive grupp varierar påtagligt. Även när det gäller företag är beskrivningarna något oklara.

Konsekvensanalysen utgår även från att uppräkningsen av skattesatser i frånvaro av förslaget hade fått fullt genomslag på priset. Trafikanalys saknar en uppföljning av hur detta antagande brukar falla ut i praktiken.

Slutligen nämner konsekvensanalysen att åtgärden inte bedöms medföra några särskilda konsekvenser för kommuner och regioner, sysselsättning, arbetslöshet och löner. När priset vid pump anses ha effekt för företag och enskilda bör rimligen någon positiv effekt även kunna kopplas till kommuner och regioner.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Lisa Eriksson. Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Mattias Viklund  
Generaldirektör