

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

tina.svensson@regeringskansliet.se

Remiss av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel 2025

Diarienummer: Fi2024/01726

Sammanfattning av synpunkter från 2030-sekretariatet

2030-sekretariatet avstyrker förslaget till sänkt skatt på bensin och diesel liksom förslaget till slopad indexering av beskattningen. För att med rimlig trygghet och säkerhetsmarginal klara EU:s ESR-krav och för att nå Sveriges nationella klimatmål för transportsektorn, är ökade utsläpp till följd av billigare fossil bensin och diesel fel väg att gå. Andra åtgärder för att gynna utsatta, bilberoende delar av befolkningen har större träffsäkerhet, lägre kostnad och mindre eller ingen negativ klimatpåverkan.

Skulle regeringen trots allt gå vidare med förslaget, bör det ske i ett steg, 1 januari 2026, och därefter samordnas med reduktionspliktsnivåer och utformning, med återkommande kontrollstationer för att säkerställa att målen nås.

Förslagets övergripande inriktning

I promemorian föreslås att skatten på bensin och diesel sänks den 1 januari 2025 jämfört med den nivå som tidigare beslutats för 2025. I promemorian föreslås också att skatten på bensin och diesel sänks ytterligare den 1 juli 2025 samt att de skattesatser som gäller efter sänkningarna 2025 för bensin och diesel även ska gälla under 2026.

Då skattesänkningen den 1 juli 2025 är utformad för att kompensera för det beräknade prispåslaget från den aviserade höjningen av reduktionsplikten vid samma datum, antas de båda förändringarna ta ut varandra, men såväl skattesänkningen den 1 januari 2025 som att skatten på bensin och diesel inte indexerats upp 2026 bidrar till ett lägre pris på fossila drivmedel. [Promemorian finns här](#) och [missivet finns här](#).

Förslaget innebär stora intäktsförluster för statskassan; drygt tre miljarder kronor 2025, 5.5 miljarder kronor år 2026 och 5.65 miljarder kronor årligen därefter:

Tabell 1 Förslag om sänkt skatt på bensin och diesel

Miljarder kronor, fasta priser och baser

	Bruttoeffekt 2025	Nettoeffekt 2025	Nettoeffekt 2026	Nettoeffekt 2027	Varaktig effekt
Offentligfinansiell effekt	-3,13	-3,17	-5,49	-5,65	-5,65

Källa: Egna beräkningar

För den enskilde innebär detta 44 öre sänkt pris per liter bensin från 1 januari 2025, 17 öre sänkt pris per liter diesel från samma datum, med en tillkommande sänkning från halvårsskiftet:

Tabell 2 Förändring i summan av energi- och koldioxidskatt till följd av promemorians förslag 2025 jämfört med gällande regler för 2025

Kronor per enhet som anges i parentes

	1 jan 2025	1 jan 2025 inkl. moms	1 jul 2025*	1 jul 2025 inkl. moms*
Bensin (l)	-0,35	-0,44	-0,32	-0,40
Diesel (l)	-0,17	-0,21	-0,32	-0,40
Flygbensin (l)	-0,35	-0,44	-0,32	-0,40
Lågbeskattad olja (m ³)	-86	-108	-320	-400

Källa: Egna beräkningar

Priserna utgår ifrån svenskt pris på bensin och diesel från den 12 augusti 2024 och knappt 10 procent biodrivmedel i bensin och 14,4 procent i diesel till följd av den aviserade höjningen av reduktionsplikten

Förslaget är en del av det regeringen kallar sin *gyllene lösning*, där en höjning av och breddning av reduktionsplikten också ingår. Den är på [separat remiss till 12 november](#), med delvis andra remissinstanser än de som är inbjudna att svara på detta förslag. [2030:s preliminära remissvar finns här](#).

2030-sekretariatets synpunkter

Inför valet 2022 utlovade Moderaterna prissänkningar på 5 kronor litern för fossila drivmedel, Kristdemokraterna 5-9 kronor litern. Regeringen poängterar själva att detta med råge har uppfyllts, dock till en mycket betydande kostnad både i termer av ökad klimatpåverkan och kraftigt minskade skatteintäkter för statskassan.

2030-sekretariatet delar regeringens bedömning att det kan vara lämpligt att skydda de som är särskilt utsatta av höga drivmedelspriser. Liksom regeringen själv tidigare konstaterat, bedömer vi att det kan ske på många sätt och att vissa åtgärder effektivt gynnar de mest utsatta, t.ex. har regeringen i samband med den förra skattesänkningen slagit fast att *”Bostadsbidraget är en träffsäker förmån för hushåll med svag ekonomi”*. Det förslag som nu läggs gynnar framför allt de som kör långa sträckor med bränsletörstiga bilar som framförs på fossila drivmedel, vilket strider mot förorenaren betalar-principen. För den som använder bilen mindre, är risken uppenbar att prissänkningen vid pump inte märks – den är mindre än vad man får t.ex. genom att vara stamkund.

Vi uppmanar regeringen att istället för det nu framlagda förslaget satsa på kostnadseffektiva och träffsäkra åtgärder som direkt riktar sig till utsatta, bilberoende hushåll, särskilt i glesbygd, liksom åkerinäringen, kollektivtrafiken och jord- och skogsbruket. Det skulle minska kostnaderna för statskassan, förstärka effekten för de mest utsatta och inte äventyra de klimatmål som formulerats i det klimatpolitiska ramverket, särskilt 2030-målet för transportsektorn.

Inom ramen för det förslag som nu lagts vill vi särskilt framföra följande:

1. **Avstå från den föreslagna skattesänkningen.** I samband med den förra skattesänkningen angav regeringen att "sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare" och "Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och därigenom på sikt medföra högre utsläpp". Detta gäller förstås fortsatt och vi ser att åkerier, taxibolag, tjänstebilflottor och privatpersoner övergår till fossila drivmedel alternativt lider betydande ekonomisk skada av att de tagit en ledande roll i omställningen. När nu de höga priserna hanterats, svenska kronan stärkts och inflationen tryckts tillbaka bör inte den mycket begränsade höjningen av reduktionsplikten kompenseras med sänkta skatter utan tillåtas få genomslag på drivmedelspriset.
2. **Indexera fortsatt.** Den årliga indexeringen av drivmedelsbeskattningen är ett välkänt, långsiktigt styrmedel som kontinuerligt förbättrar konkurrenskraften för förnybart och bidrar till uppfyllandet av klimatmålen. När den återkommande pausas, upphör marknadens tilltro till mekanismen och steget att återinföra den blir större än att behålla pausen.
3. **Förändra inte varje halvår.** Enligt regeringens förslag ska skatten sänkas 1 januari 2025 och igen 1 juli samma år, och indexeringen pausas 1 januari 2026. Så täta förändringar är olyckliga för branschen och försvårar att bedöma exempelvis klimateffekterna av justeringarna. Om regeringen väljer att gå vidare med förslaget, bör samtliga delar genomföras 1 januari 2026.
4. **Kompensera utsläppsökningen.** Regeringens egen beräkning visar att utsläppen ökar med 900 000 ton CO₂ till år 2030 med förslagen, jämfört med nuvarande skattenivåer. Om beskattningen av fossila drivmedel annars skulle öka över tid, innebär den beskattningsnivå som regeringen föreslår ytterligare utsläppsökningar. Utifrån att regeringen behandlar denna fråga separat från reduktionsplikten, utifrån osäkerheten kring om Sverige faktiskt når klimatåtagandena gentemot EU och utifrån att de svenska 2030-målen kräver ytterligare utsläppsminskningar, bör denna utsläppsökning kompenseras med andra åtgärder som direkt ger motsvarande utsläppsminskning.

Detta kan förslagsvis ske genom att stimulera kollektivtrafiken, utifrån den jämställdhets- och jämlikhetsdimension som Sverige åtagit sig genom Agenda 2030. Sänkt skatt på fossila drivmedel gynnar män, medan kvinnor i högre utsträckning åker kollektivt. Kollektivtrafiken drabbas därtill av att den i mycket hög utsträckning framförs på förnybara drivmedel, vars konkurrenskraft alltså försvagas.

5. **Beräkna och redovisa helheten.** Den ökade klimatpåverkan på totalt 900 000 ton CO2 till 2030 är baserad på medelvärden för priselasticitet, med en linjär årligt ökad utsläppseffekt 2026-2030. Beräkningarna är inte redovisade i detalj, men hanterar i huvudsak hur lägre kostnader leder till ökad konsumtion; man tar bilen oftare, kör mindre sparsamt och väljer en mindre bränsleeffektiv bil. Tillkommande effekter behöver också beräknas och hanteras, som att färre kommer att välja en elbil, ladda laddhybriden eller tanka HVO100 i dieselbilen.
6. **Samordnade kontrollstationer.** Om regeringen väljer att gå vidare med detta förslag, ser vi det som angeläget att det sker samordnat med reduktionsplikts nivåer och utformning. Osäkerheterna är sammantaget så stora att det blir angeläget att återinrätta de tidigare kontrollstationerna för reduktionsplikten, men nu också med beskattningsdimensionen, och med utgångspunkten att Sveriges klimatmål för transportsektorn och Sveriges EU ESR-åtagande ska nås.

Avslutande ord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att framföra synpunkter på regeringens förslag i denna och andra delar. Vi betonar att de beslutade nationella klimatmålen gäller om inte riksdagen beslutar något annat, och att EU:s klimatkrav på Sverige självklart ska uppfyllas. Därtill delar vi regeringens bedömning att Sverige ska vara ett land i omställningens framkant.

För detta behövs en tydligt sammanhängande politik för transportsektorns omställning, där det nu liggande förslaget försvårar och alltför lite underlättar. Vi ser fram emot att fortsatt bidra med förslag som innebär att målen nås.

Stockholm den 30 september 2024

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet