

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

103 33 Stockholm

Stockholm

Vår referens

Dnr

2019-09-27

Philip Thunborg

Fi2019/03089/S2

Remissyttrande Promemoria: Sänkt skatt på drivmedel

Företagarna har givits tillfälle att ge ett yttrande gällande rubricerad promemoria och lämnar följande synpunkter.

Sammanfattning

Regeringen föreslår genom promemorian en sänkning av koldioxid- och energiskatten på bensin och diesel. Förslaget innebär ändringar i lagen om skatt på energi och föreslås träda i kraft den 1 januari 2020. Promemorians förslag är en sänkning av koldioxidskatten på bensin med 8 öre per liter och på diesel med 3 öre per liter. Därutöver sänks energiskatten på bensin med 5 öre per liter och med 6,3 öre per liter för diesel. Sammantaget innebär detta en sänkning av skatten på bensin med 13 öre per liter och på diesel med 9,3 öre per liter.

Företagarna tillstyrker förslaget.

Bakgrund

Bensin och diesel beskattas (utöver mervärdesskatt) med koldioxidskatt och energiskatt. Sedan 1994 ska en årlig indexomräkning ske av koldioxid- och energiskattesatserna på bensin och diesel med förändringar i konsumentprisindex (KPI), i syfte att realvärdesäkra skattesatserna. Sedan den 1 januari 2016 beaktas även utvecklingen av bruttonationalprodukten (BNP) vid den årliga omräkningen (den så kallade "överindexeringen").

För perioden 1 juli 2019 till och med den 31 december 2019 är däremot skattebeloppen för bensin och diesel bestämda endast utifrån förändringar i KPI. Detta som en följd av riksdagens tillgännagivande av den budget för 2019 som Moderaterna och Kristdemokraterna lade fram hösten 2018. Tillgännagivandet innebar att medel avsattes för en sänkning under 2019, men inte för sänkningar under efterkommande kalenderår. Indexering ska därmed återigen ske med beaktande av förändringar både av KPI och BNP vid beskattning av bensin och diesel från den 1 januari 2020.

Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel, vilken syftar att minska utsläppen av växthusgaser. Reduktionsplikten trappas upp över tid och den 1 januari 2020 införs nya högre reduktionsnivåer, vilket bedöms leda till högre pumppriser. Anledningen till ökade pumppriser är bland annat de högre produktionskostnader som råder för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter.

Synpunkter

Förslaget om sänkt skatt på drivmedel följer av en kompromiss mellan januariöverenskommelsens parter för att neutralisera den överindexering som träder i kraft vid årsskiftet samt för att motverka alltför höga pumppriser som följd av reduktionsplikten.

De kompromisser som föranlett denna skattesänkning är en bra, om än tillfällig, lösning. Vi ser ett stort behov av förutsägbarhet på detta område, vilket den pausade överindexeringen utgjorde – den undvek schablonmässigt ökade priser vid pumpen och tog hänsyn till andra styrmedel på området. Höga priser på drivmedel försämrar konkurrenskraften och möjligheterna att verka i hela landet, särskilt på lands- och glesbygd. Bränslebytet (reduktionsplikt) och ekonomiska incitament för privatpersoner och företag att byta till miljövänliga fordon är att föredra framför schablonmässigt höjda skatter på drivmedel. Genom förslaget om sänkt skatt på drivmedel ökar visserligen inte priset på bensin och diesel så mycket som det hade gjort utan denna förändring, men vi ser fortsatt att kostnaderna för många privatpersoner och företagare att framföra vägtransporter ökar till följd av den mängd styrmedel som finns inom transportsektorn.

Sveriges småföretag (företag med 0–49 anställda) tar idag ansvar för att minska sina utsläpp. Enligt Företagarnas rapport *Hållbarhet som konkurrensfördel – småföretagen ställer om*, publicerad tillsammans med regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige och hållbarhetsbyrån Beyond Intent, ser vi att majoriteten av Sveriges företagare har ambitionen att minska sina utsläpp av växthusgaser och att hälften redan har vidtagit utsläppsminskande åtgärder. Bland de åtgärder där företagen ser störst möjligheter att minska sina utsläpp finner vi framför allt åtgärder kopplade till transporter. Val av tjänstebil samt inköp av godstransporter och egna godstransporter är framträdande bland identifierade åtgärder. Samtidigt anser företagen att ökade kostnader är det största hindret för minskade utsläpp i verksamheten. Rapporten visar även att nästan samtliga företagare förväntar sig ökade krav på utsläppsminskningar från staten i form av regleringar och skatter. Samtidigt är det knappt hälften av företagen som upplever att de har beredskap att möta dessa ökade krav.¹ Denna låga beredskap är sannolikt en effekt av den ryckighet som präglat transportsektorn i form av skatter och regleringar, samt det faktum att vilka fordon och vilka drivmedel som företagen uppmanats att investera i har förändrats under en kort tidsperiod.

Den låga beredskapen hos företagen att kunna möta ökade krav kombinerat med omställningshinder i form av ökade kostnader medför att det krävs en helhetssyn på området så att ökade kostnader i form av flera olika styrmedel inte hindrar företagen från att ställa om. Det är positivt att regeringen i denna promemoria har undvikit ett ”stuprörsresonemang” genom att väga in reduktionspliktens effekter på pumppriserna. Det finns emellertid flera faktorer som påverkar drivmedelspriserna, inte minst

¹ Företagarna, Fossilfritt Sverige & Beyond Intent, ”Hållbarhet som konkurrensfördel – småföretagen ställer om”, 2019.
<https://www.foretagarna.se/contentassets/b50add3c586e450e8c69f13f4510d1e7/20190308-hallbarhet-som-konkurrensfordel--smaforetagen-staller-om---desktop.pdf>

händelser i omvärlden, varför det hade varit att föredra att avstå från återinförande av den så kallade överindexeringen.

Nuvarande och kommande styrmedel måste utformas på ett effektivt sätt, som inte missgynnar boende på landsbygd med långa resvägar till skola eller personer som är beroende av transporter i sin verksamhet. En effektiv miljöpolitik måste vara träffsäker och proportionerlig istället för symbolisk, så att vi med kraft ta oss genom den klimatomställning som är nödvändig.

Företagarna

Patrik Nilsson

Samhällspolitisk chef

Philip Thunborg

Analytiker