



Remissvar

Dnr 2023-365

Datum 2023-09-27

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Sänkt skatt på bensin och diesel

Fi2023/02433

Konjunkturinstitutet har givits möjlighet att lämna synpunkter på promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel. Konjunkturinstitutets kommentarer fokuserar på den otillräckliga beskrivningen av syftet med de föreslagna åtgärderna samt deras klimatpolitiska konsekvenser.

Syftet och andra alternativ

Promemorian anger (sid 16) ”För att motverka ökade pumppriser och för att mildra inflationens konsekvenser sänks skatten på bensins och diesel”.¹ När det gäller det första delsyftet finner Konjunkturinstitutet det naturligt att justera just drivmedelsbeskattningen.² Det ska dock noteras att de föreslagna åtgärderna inte har någon direkt effekt på pumppriset för höginblandade eller rena biodrivmedel.

Konjunkturinstitutet finner det oklart vad som menas med att ”mildra inflationens konsekvenser”. I det fall betoningen ligger på att sänka drivmedelskostnaderna för företag och hushåll bedömer Konjunkturinstitutet förslaget som ganska träffsäkert. Men i det fall betoningen ligger på att kompensera hushållen för urholkad köpkraft menar Konjunkturinstitutet att det kan finnas andra, potentiellt mer träffsäkra instrument som också borde ha analyserats. Exempelvis skulle en generell momssänkning gynna även billösa hushåll och kanske även ha en bättre fördelningsprofil än de föreslagna åtgärderna. Om syftet är att mildra inflationens konsekvenser är det otillräckligt motiverat varför sänkt skatt på bensin och diesel av regeringen ansetts som den mest ändamålsenliga lösningen.

Klimatpolitiska konsekvenser

Konjunkturinstitutet instämmer i promemorians bedömning att de föreslagna åtgärderna ökar utsläppen av koldioxid med fossilt ursprung, relativt fallet där åtgärderna inte

¹ Promemorian anger (sid 17) ett litet annorlunda syfte, nämligen ”Åtgärden syftar till att minska priset vid pump på bensin och diesel och därigenom mildra inflationens konsekvenser. Förslaget i promemorian syftar alltså till att minska företagets och enskildas kostnader för drivmedel genom att sänka skatten för bensin (utom alkylatbensin) och diesel (miljöklass 1, 2, 3).”.

² Som promemorian anger, efter den föreslagna sänkningen av reduktionspliktsnivåerna så är potentialen att ytterligare sänka reduktionsplikten och samtidigt klara EU:s krav på inblandning av biodrivmedel liten eller obefintlig. Konjunkturinstitutet ställer sig dock frågande till påståendet på sid 17 att ”en lägre reduktionsplikt skulle tvärtom kunna leda till högre drivmedelspriser på kort sikt eftersom det kan tvinga drivmedelsleverantörerna att göra om sina långsiktiga avtal”. Då drivmedelsleverantörerna torde kunna välja att ligga kvar i de gamla kontrakten, är det svårt att se att pumppriserna skulle kunna öka.

genomförs. Konjunkturinstitutet finner det dock oklart om de presenterade uppskattningarna avser förändring relativt fallet där inga skatteförändringar vidtas eller förändring relativt 2023 års utsläppsnivåer. Konjunkturinstitutet saknar även en analys av åtgärdernas mer långsiktiga effekter på utsläppen, exempelvis de som går via förändrade relativkostnader som påverkar nybilsväl.

Den föreslagna sänkningen av beskattningen innebär att mer av annan klimatpolitisk styrning behövs för att Sverige ska klara sina EU-åtaganden och uppställda nationella utsläppsmål. Utan kännedom om vilken alternativ klimatpolitisk styrning som är tänkt att användas för att nå dessa mål går det inte att bedöma de samlade konsekvenserna av promemorians förslag.

Konjunkturinstitutet menar att promemorians skrivningar (sid 21) om hur de föreslagna skattesänkningarna påverkar Sveriges möjligheter att klara de nationella utsläppsmålen och sina EU-åtaganden kunde vara tydligare. Det är enbart Sveriges nationella etappmål för 2030 som kräver större utsläppsminskningar i Sverige än vad nuvarande framskrivningar ger vid handen. Sveriges så kallade ESR-åtagande kan klaras genom att Sverige köper utsläppsutrymme av andra medlemsländer (det vill säga finansierar ytterligare utsläppsminskningar där). Sådan utsläppshandel påverkar inte EU:s samlade utsläpp men väl hur det tillåtna utsläppsutrymmet fördelas mellan medlemsländerna och kostnaderna för att klara EU:s utsläppsmål.

Konjunkturinstitutet instämmer i promemorians bedömning att det råder stor osäkerhet kring vilket pris som Sverige skulle kunna köpa utsläppsutrymme av andra medlemsländer för. Promemorian söker indikera denna osäkerhet genom att på (sid 22) peka på att EU-kommissionen i vissa konsekvensanalyser av det nya utsläppshandelssystem för byggnader och transporter som ska sjösättas 2027 antar ett utsläppsrättspris om 48 euro per ton koldioxid medan Konjunkturinstitutet i sin miljöekonomiska rapport 2022 antar ett pris på så kallade ESR-enheter om 2 000 kronor per ton. Konjunkturinstitutet vill här förtydliga att de två priserna inte avser samma storhet. Priset i Konjunkturinstitutets rapport reflekterar säljarländernas samhällsekonomiska kostnad för att ytterligare minska sina ESR-utsläpp³ medan EU-kommissionens antagande avser utsläppspriset i ett utsläppshandelssystem som läggs ovanpå ländernas nationella klimatpolitik.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Björn Carlén.

Albin Kainelainen
Generaldirektör

³ Ett lands kostnad för att ytterligare minska sina fossila koldioxidutsläpp kan lite förenklat mätas som det pris på fossila bränslen/kg utsläpp per liter som uppstår under landets nationella klimatpolitik minus det fossilbränslepris/kg utsläpp per liter som skulle ha uppstått i en situation utan någon klimatpolitisk styrning alls.