

fi.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: sofie.abdsaleh@regeringskansliet.se.

Remissvar: [Remiss av promemorian Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022.](#)

Fi2021/01053

14 april 2021

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Priset på drivmedel är en central fråga. Priset bör följa den fossila kolhalten i drivmedlen, och priserna bör successivt justeras inom för vad som är tillåtet i EU:s villkor.

I detta remissvar behandlar vi förslaget att ännu ett par år pausa den indexhöjning som beslutades för 2016.

När vi skriver biodrivmedel menar vi alla drivmedel av biologiskt ursprung som används för att driva fordon framåt, dvs Biodrivmedel, biogas, elektricitet, vätgas, elektrobränslen med mera. Alla dessa kan tillverkas med en högre eller lägre fossil kolhalt, allt beror på process och råvaror. Remissen handlar om fossila drivmedel, och de kallas just det.

Vi noterar även att Sverige inte ensamt kan styra i denna fråga. Skatter och miljökrav på drivmedel beslutas i EU, och Sverige behöver proaktivt fokusera på debatten i Bryssel. Detta kommer att vara en central fråga i revideringen av energiskattedirektivet 2021

Det finns argument att behålla indexering av priset på fossila drivmedel. 2030-sekretariatet motsätter sig att indexeringen tas bort av följande skäl:

1. Priset på drivmedel bör reflektera den fossila kolhalten i drivmedlet

Vi är långt ifrån detta mål, men den indexering som regeringen införde 2016 var ett steg på vägen att höja priserna av de fossila drivmedlen. Vi beklagar att indexeringen tas bort och ser ett reellt behov av en utjämningsmekanism för priser på drivmedel. Styrmedel bör inte föras in och tas bort till synes godtyckligt. Fossila drivmedel produceras med en beprövad och mogen teknik, flera länder exporterar och det finns till motsats av

biodrivmedel ett utbudsöverskott. Marknadsförutsättningarna för fossila drivmedel är betydligt förmånligare än för biodrivmedel, som både har tuffare krav för att nå marknaden, och en betydligt kostsammare administration. En indexering av de fossila komponenterna skapar en naturlig utjämning.

2. Verka för en anpassning av de EU direktiv som revideras 2021

Frågan om skatt på (bio)drivmedel avgörs inte enbart av Sverige. Under 2021 kommer det reviderade energiskattedirektivet att presenteras, och tillsammans med en rad andra direktiv påverka den svenska prissättningen av drivmedel. Vi lär få se nya direktiv som driver på klimatutvecklingen. Sverige behöver proaktivt engagera sig i denna debatt.

3. Priset på drivmedel är en teknikdrivande och beteendeförändrande faktor.

I Trafikverkets underlag till infrastrukturplanering, snart presenterad som regeringens infrastrukturproposition, diskuteras effekten av pris på drivmedel. I Trafikverkets underlag diskuteras att nivåer på 50 kronor krävs för en påverkan. 2030-sekretariatet delar inte denna uppfattning, vi tror förändringen kommer vid betydligt lägre prisskillnader, och ser stora fördelar i prishöjningar på de minst eftertraktade, fossila, alternativen.

4. Långsiktiga prisförändringar slår kraftigare än BNP-indexeringen

Om man följer prisutvecklingen på fossila drivmedel under 2000-talet, så är prisökningen betydligt större än de 16 öre indexeringen skulle innebära. I genomsnitt just under en krona ökning per år. Samtidigt har fordonen blivit energieffektivare, så trots en prisökning på i genomsnitt över 30 öre per år är det billigare att köra en mil med en ny bil idag. En indexökning på 16 öre per år försvinner i den marknadsprisanpassning vi såg 2020, där priset föll tre kronor.

Alingsås 14 april 2021

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet