

Er ref: Finansdepartementet
Ert diarienumr: Fi2022/01024

fi.remissvar@regeringskansliet.se
jan.larsson@regeringskansliet.se

Vår ref: Skogsindustrierna
Vårt diarienumr: R:2022-07

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Yttrande över Finansdepartementets promemoria om "Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel" (Fi2022/01024)

Skogsindustrierna har fått Finansdepartementets promemoria "Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel" (Fi2022/01024) på remiss och vill med anledning av det avge följande yttrande.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- tillstyrker förslaget att göra en tillfällig nedsättning av skatten för diesel
- önskar se att nedsättningen är permanent, då kostnadsläget kommer öka kraftigt även kommande år
- vill se en lagändring så att BNP-indexeringen permanent tas bort från lagen om skatt på energi
- vill att regeringen ser över hur prispåverkan på drivmedel från lagar och regler kan minskas
- anser att Konjunkturinstitutet bör utreda konsekvenser för konkurrenskraften för svenska företag på en internationell marknad

Skogsindustriernas yttrande

Bakgrund

På grund av effekter på drivmedelspriserna av kriget i Ukraina angav regeringen, i syfte att kompensera för ökade kostnader och värna konkurrenskraften, på en presskonferens den 14 mars 2022 att dieselskatten för yrkesmässig trafik ska minska till EU:s minimiskattnivå under en tillfällig period (1 juni till 31 oktober 2022). Dessutom angavs att reduktionsplikten fryses för 2023 på dagens nivåer i väntan på den kontrollstation (genomförs av Energimyndigheten), som nu tidigareläggs till september 2022. Vidare angavs att BNP-indexeringen av drivmedelsskatterna pausas tillfälligt. Sedan innan är BNP-indexeringen pausad för 2021 och 2022, men nu genomförs även motsvarande reglering för år 2023. Regeländringarna angavs i promemorian "Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel" (Fi2022/01024), som nu remissbehandlas.

Enligt promemorian ska energiskatten på bensin och diesel tillfälligt sänkas med 105 öre per liter diesel exklusive moms från den 1 maj–30 september 2022. En sänkt energiskatt innebär även att mervärdesskatt tas ut med ett lägre belopp om köparen är en privatperson vilket innebär att priset på bensin och diesel sjunker med 1 krona och 31 öre vid pump.

Skatterna på bensin och diesel är harmonierade enligt energiskattedirektivet¹, som är ett ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet inkluderar motorbränslen. Direktivet innehåller krav på minimiskattenivåer som medlemsstaterna inte får gå under. Vilken skattenivå som krävs för att uppfylla minimiskattenivåerna i svenska kronor beror på växelkursen. Förslaget i liggande promemoria innebär att skattenivån efter beslut kommer att motsvara minimiskattenivån för diesel. Sedan den 1 oktober 2021 har dock kronan försvagats gentemot euron. Det innebär att växelkursen som används för att fastställa minimiskattenivåer för 2023 kan komma att medföra att dessa uttryckta i kronor blir högre och risken finns att de tillfälligt sänkta skattenivåerna som föreslås i denna promemoria inte skulle uppfylla minimiskattenivåerna för 2023.

Efter riksdagsbeslut² den 24 mars 2022, gäller att energiskatten på bensin och diesel sänks med 40 öre på bensin respektive diesel, vilket innebär att priset vid pump sänks med cirka 50 öre från och med den 1 maj 2022. Det är resultatet av de ändringar i statens budget för 2022 som M, KD och SD föreslog i november och som röstades igenom.

Under den förra mandatperioden infördes (1 januari 2016) en modell för årliga automatiska höjningar av skatten på bensin och diesel. Enligt gällande regler ska skattesatserna i 2 kap. 1§ i *Lag (1994:1776) om skatt på energi* årligen indexeras med förändringen i KPI och därutöver med ett schabloniserat tillägg med två procentenheter utöver KPI, det som i promemorian kallas BNP-indexeringen.

Sedan införandet 2016 har dock BNP-indexeringen pausats flera gånger och drivmedelsskatten har också flera gånger både sänkts och höjts, ibland samtidigt, för att kompensera för den automatiska höjningen. Anledningen till detta är att reduktionsplikten infördes från 1 juli 2018, vilket betyder högre inblandning av biodrivmedel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel har regeringen pausat BNP-indexeringen av skatten år 2021 och 2022 på bensin och diesel.

Överväganden

När kostnader ökar för transporter generellt får det negativa effekter på företagens konkurrenskraft och Sveriges tillväxt och sysselsättning. En hög dieselskatt leder till en överbeskattning av transporter på landsbygden. Godstransporter på landsbygden har också få andra alternativ, eftersom sjövägar och järnvägar ofta saknas, vilket leder till ökade kostnader utan möjlighet till överflyttning och därmed lägre konkurrenskraft för företagen.

Skogsindustrierna menar därför att det är angeläget att göra en större översyn av drivmedelsbeskattningen samt göra åtgärderna permanenta. Dieselkostnaderna kommer bara att öka framöver, främst på grund av reduktionsplikten men också för att regeringen ännu inte tagit bort BNP-indexeringen.

¹ Egentligen rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet.

² Propositionen lämnas till riksdagen 2/2-2022 https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/sankt-energiskatt-pa-bensin-och-diesel_H90384 som behandlas i riksdagens betänkande SkU19 https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/sankt-energiskatt-pa-bensin-och-diesel_H901SkU19

Skogsindustrierna tillstyrker regeringens förslag att sänka beskattningen av diesel, och anser samtidigt att sänkningarna inte bör vara tillfälliga utan permanenta. Detta med tanke på de effekter på konkurrenskraften de höga drivmedelspriserna ger, samt den stora prispåverkan som reduktionsplikten har.

Ta bort BNP-indexeringen permanent från lagen om skatt på energi
Skogsindustrierna vill se en lagändring så att BNP-indexeringen, också kallad överindexeringen, på två procentenheter utöver KPI permanent tas bort från *Lag (1994:1776) om skatt på energi*. Efter införandet av reduktionsplikten är BNP-indexeringen överflödigt och onödig. Skogsindustrierna anser därför att överindexeringen bör avskaffas från den 1 november 2022 när nuvarande pausperiod löper ut.

Sedan införandet av BNP-indexeringen 2016 har drivmedelsskatten både sänkts och höjts, många gånger samtidigt, för att kompensera för den automatiska höjningen. Skogsindustrierna menar att både skattesänkningar efter skattehöjningar vid samma tillfälle (vilket kan sammanfattas med lägre höjningar av skatten än vad som initialt var tänkt) är ett otroligt otydligt förfarande. Bättre vore att permanent ta bort den indexering som sker utöver KPI från *Lag (1994:1776) om skatt på energi*.

Skogsindustrierna menar att överindexeringen ska tas bort att flera skäl. Främsta skälet är att skattehöjningar utöver KPI bör tas genom beslut i riksdagen. Dagens system innebär att riksdagens årliga beslutsfattande i praktiken rundas. Överindexeringen innebär också att det på 20 års sikt sker en 50 procentig höjning av skatterna utan att riksdagen fattat några nya specifika beslut om det. Ytterligare skäl är att konsekvensanalysen som låg till grund för beslutet var bristfällig, eftersom långsiktiga effekter för transportköpare (industri och handel i Sverige) inte analyserats.

Det andra skälet, och kanske det starkaste skälet, till ett avskaffande av BNP-indexeringen är att Sverige sedan 1 juli 2018 har en reduktionsplikt, vilken successivt tvingar drivmedelsdistributörer att reducera utsläppen genom inblandning av biodrivmedel. Med reduktionsplikten blir överindexeringen av dieselskatten ett dubbelt styrmedel. Eftersom reduktionsplikten i sig ökar incitamenten för omvandling kan indexmodellen och dess styreffekt inte längre motiveras.

Det tredje skälet är att den nuvarande lagstiftningen med indexering innebär en överindexering av skatten, det vill säga skatten växer mer än KPI-utvecklingen. Sedan 1994 ska en indexering av ske av koldioxid- som energiskattesatserna på drivmedel med förändringar i konsumentprisindex (KPI) för att realvärdesäkra skattesatserna. Det sker genom de årliga omräkningarna i november varje år. Det nuvarande systemet leder till en indexering högre än KPI, vilket är omotiverat.

Förslaget om pausad BNP-indexering minskar statens skatteintäkter med 930 MSEK för år 2022. Åtgärden har av Finansdepartementet beräknats ha marginella effekter på andra politiska mål. Utsläppsreduktionen inom reduktionsplikten gör att utsläppen från en genomsnittlig liter diesel (eller bensin) ändå minskar.

Se över hur prispåverkan på drivmedel från lagar och regler kan minskas. Utöver ovan anser Skogsindustrierna att samtliga priskomponenter som beror av lagar och regler, som reduktionsplikt samt energi- och koldioxidskatt, bör ses över i syfte att minska prisskillnaden mellan bensin och diesel samt mellan Sverige och omvärlden. Det är inte hållbart att Sverige har en stor och ökande prisskillnad på diesel till godstransporter gentemot övriga EU-länder, som vi också har en gemensam klimatpolitik och inre marknad tillsammans med. Energimyndighetens uppdrag kontrollstation 2022 bör lägga grunden för en sådan översyn i form av en gedigen beskrivning av omvärldsläget samt kostnader och konsekvenser vid olika reduktionspliktsnivåer, till exempel EU-kommissionens förslag på reduktionsplikt. Det är dock viktigt att ytterligare regeringsuppdrag ges till Konjunkturinstitutet, eftersom det är KI som främst har ekonomiska modeller som kan ge svar på hur konkurrenskraften kan påverkas för svenska företag.

Mått på industrins konkurrenskraft måste utvecklas med exportpriselasticitet. Elektrifieringen av den tunga lastbilstrafiken kommer att ta längre tid för gods- än för personbilstrafiken, vilket innebär högre bränslekostnader för den tunga trafiken. Detta påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt. Dessutom är det extra kännbart på landsbygden och i branscher med hög känslighet för ökade transportkostnader, och få alternativ, så som de gröna näringarna. Exportpriselasticiteten³ är ett mått som Konjunkturinstitutet tidigare har använt för att se effekter för exportindustrin av höjda transportkostnader. Homogena produkter, exempelvis pappersmassa, som handlas på världsmarknaden är priskänsliga. Därför blir ökade transportkostnader svåra vältra över på kunder. För mer differentierade produkter kan situationen se annorlunda ut. Skogsindustrierna vill se ett regeringsuppdrag till Konjunkturinstitutet för att uppdatera skattningarna av exportpriselasticitet för olika branscher och redovisa dem öppet. Det skulle vara ett tydligt mått på effekterna av högre transportkostnader för industrin.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etcetera. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossil energi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara och cirkulära.

För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft.

³ För att läsa mer om exportpriselasticitet se Konjunkturinstitutet specialstudie [Nr 10: 2006:10](#)

Skogsindustrin exporterade år 2021 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla trafikslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av trafikslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av trafikslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande trafikslaget för rundvirke (ca 65 procent), flis (ca 85 procent) och sågade trävaror (ca 85–90 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (ca 60–65 procent) och för papper (ca 85 procent).

Stockholm

2022-04-01

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör