



Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se

Vår ref
2022-06

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Jakobsgatan 24
103 33 STOCKHOLM

fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Fi2022/01024 REMISS AV PROMEMORIAN TILLFÄLLIGT SÄNKT SKATT PÅ BENSIN OCH DIESEL

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5100 åkeriföretag med drygt 38.000 lastbilar åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretags avgränsar här i huvudsak sitt yttrande till skatter och priset på diesel till godstransporter på väg.

Enligt EU kommissionen var dieselpriiset den 21 mars 2022 i Sverige 27 procent högre än medelpriset på diesel i EU27. Dieselpriiset i Sverige var då 67 procent högre än i Bulgarien, 60 procent högre än i Polen och 25 procent högre än i Danmark.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att:

- remitterat förslag genomförs att sänka skatten på bensin och diesel,
- skatten på bensin och diesel därmed sänks med 1,05 kr per liter exklusive moms, så att skatten på diesel motsvarar nuvarande energiskattedirektivs mininivå på 330 Euro per 1000 liter diesel,
- skatten ska sänkas från den 1 maj 2022.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att:

- skattesänkningen för diesel till EU mininivå ska inte vara tillfällig fram till sista september 2022 utan i stället vara permanent för diesel och därmed inte vara högre för diesel än EU mininivå,
- svensk reduktionsplikt för diesel bör omprövas och revideras för att bidra till att ytterligare sänka dieselpriiset till en konkurrenskraftig europeisk medelnivå EU27 vilket skulle stärka svensk åkerinäring och svensk konkurrenskraft,
- Sverige bör överväga alla ytterligare alternativ till att på ett effektivare sätt och till lägre kostnader uppnå klimatmålen utan att äventyra svensk konkurrenskraft med för höga kostnader för drivmedel.

Höga drivmedelskostnader försämrar svensk konkurrenskraft

Remissen föreslår en tillfällig liten sänkning av skatten för diesel med 1,05 kr per liter exklusive moms till EU mininivå under perioden maj till september 2022. Enligt Sveriges Åkeriföretag är sänkningen av skatten otillräcklig för att värna svensk konkurrenskraft varför fler kompletterande åtgärder behövs för att uppnå en varaktig större prissänkning på diesel. En lägre prisnivå på diesel behöver bli permanent och inte höjas igen direkt efter det svenska riksdagsvalet hösten 2022.

Promemorians konsekvensanalys har inte beaktat att höga drivmedelspriser i Sverige försämrar svensk konkurrenskraft. Konsekvensanalysen visar inte heller att svenska dieselpriiset i mars var 27 procent högre än medelpriset inom EU 27. Den sänkning av skatten på 1,05 kr exklusive moms som föreslås är mycket marginell i förhållande till det höga dieselpriiset. Sveriges Åkeriföretag anser att det krävs ytterligare åtgärder för att sänka dieselpriiset till en konkurrenskraftig nivå motsvarande medelpriset i EU27. I Sverige förbrukas enligt promemorian merparten av de totala volymerna av bensin och diesel inom transportsektorn. För diesel antas cirka 73 procent användas av företag. Motsvarande antagande för bensin är att 18 procent används av företag. Sveriges Åkeriföretags yttrande avgränsas i huvudsak till yrkesmässig användning av diesel för godstransporter på väg.

Land	Euro per liter diesel 21 mars 2022	Prisindex
Medelpris EU27	1,94	100
Bulgarien	1,48	76
Polen	1,54	79
Rumänien	1,63	84
Litauen	1,81	93
Estland	1,85	95
Belgien	1,88	97
Danmark	1,97	102
Tyskland	2,17	112
Finland	2,21	114
Sverige	2,47	127

Tabell 1: Konsumentpriser inklusive skatt. Källa: EU kommissionen https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest_prices_with_taxes.pdf

Sveriges Åkeriföretag anser att under det senaste året har drivmedelskostnader för yrkesmässig godstrafik på väg ökat mycket mer i Sverige än i våra närliggande länder vilket försämrat näringslivets konkurrenskraft. Den historiskt höga och mycket snabba kostnadsökningen för åkerinäringen har varit svårt att fullt ut och tillräckligt snabbt föra över till transportnäringens kunder. Om det höga kostnadsläget inte kan brytas och när transportkostnadsökningen fullt ut hunnit överföras från åkerinäring till industrin så

bidrar det till att inflationen tar ytterligare fart i Sverige med följd att varor och tjänster blir ännu dyrare. Lönsamheten i åkerinäringen har påverkats negativt under en längre tid och konkurrenskraften har försämrats.

Enligt EU kommissionen var dieselpriiset den 21 mars 2022 i Sverige 27 procent högre än medelpriset på diesel i EU27. Dieselpriiset i Sverige var då 67 procent högre än i Bulgarien, 60 procent högre än i Polen, 25 procent högre än i Danmark, 14 procent högre än i Tyskland och 12 procent högre än i Finland.

I svensk fjärrtrafik med lastbil utgör drivmedelskostnaden ungefär en tredjedel av de totala transportkostnaderna. Höga dieselpriiser är en stor konkurrensnackdel för svenska åkerier jämfört med utländska åkeriföretag som innan de kör in i Sverige fyller upp tanken med en miljömässigt sämre diesel i länder med betydligt lägre priser.

Kris och krig i Europa har senaste månaden bidragit till ytterligare eskalering av drivmedelskostnader men att Sveriges kostnader ligger på en högre nivå än våra grannländer torde till stor del vara orsakad av unikt svenska höga krav på reduktionsplikt som är 30,5 procent under 2022 och som var tänkt att höjas ytterligare till 35 procent 2023 men som nu föreslås pausad på nuvarande höga nivå 30,5 procent också under 2023. Råvara till framställning av biodiesel är en bristvara som är dyr och vi behöver stora mängder biodiesel till inblandning i diesel för att klara de höga reduktionspliktskraven i Sverige. Ryssland och Ukraina är stora leverantörer av råvara för tillverkning av biodiesel.

Sveriges Åkeriföretag anser att svensk reduktionsplikt för diesel bör omprövas och revideras för att bidra till att sänka dieselpriiset till en konkurrenskraftig europeisk medelnivå EU27 vilket skulle stärka svensk åkerinäring och svensk konkurrenskraft.

Sveriges Åkeriföretag anser att Sverige bör överväga alla ytterligare alternativ till att på ett effektivare sätt och till lägre kostnader uppnå klimatmålen utan att äventyra svensk konkurrenskraft.

Höga kostnader på drivmedel gör det inte lättare att ställa om transportsystemet när alternativen elektrifiering, vätgas med flera tekniska lösningar i stor utsträckning ännu inte har hunnit utvecklas för att i större omfattning bli ett ekonomiskt tillgängligt alternativ. Ekonomiska avskrivningstider innebär att en stor del av dagens befintliga fordonspark kommer att rulla år 2030 och då vara beroende av tillgång till ett ekonomiskt försvarbart drivmedel som blivit allt mer fossilfritt. Efter hand bedöms elektrifiering av fordon få stor betydelse i omställningen av godstransporter på väg samt också en ökad användning av vätgas, men alternativen bedöms inte fullt ut kunna ersätta fossilfria flytande drivmedel för godstransporter på väg. Höga kostnader får därför inte slå ut en fungerande produktion och infrastruktur för framtida användning av fossilfri diesel för godstransporter på väg.

EU kommissionen har inom ramen för "Fit for 55" bland annat föreslagit att godstransporter på väg från år 2025 ska omfattas av ett handelssystem för utsläppsrätter för koldioxid. Det finns därför flera styrmedel som hanterar koldioxidfrågor och hur övergången till fossilfrihet ska genomföras.

Nytt energiskattedirektiv

EUs energiskattedirektiv är för närvarande under revision och förväntas snart beslutas. När energiskattedirektiv har reviderats och beslutats så anser Sveriges Åkeriföretag att Sverige ska implementera de mininivåer för skatt som gäller för drivmedel för yrkesmässig användning för godstransporter på väg. För att stärka svensk åkerinäring och näringslivets konkurrenskraft med låga transportkostnader så bör drivmedelsskatter i Sverige inte vara högre än i det nya förslaget till energiskattedirektiv. De skattenivåer som föreslås för yrkesmässig användning av drivmedel bör vara harmoniserade mellan EUs länder så att de inte ensidigt behöver höjas i Sverige. Besked om 10 års framtida energiskatter som direktivet föreslår för år 2023-2033, är en bra princip med framförhållning som Sverige nationellt också bör följa. Sveriges Åkeriföretag hade gärna sett en möjlighet till fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel. Men biodrivmedel har ännu inte medgett skattebefrielse i det nya förslaget. Dock föreslås en låg beskattning för biodrivmedel.

Verkställ permanent utfasning av BNP indexering

Sveriges Åkeriföretag påminner om att i tidigare remiss har föreslagits en pausad BNP indexering av skatten på bensin och diesel genom att den årliga BNP-indexeringen av skattesatserna på bl.a. bensin och diesel inte tillämpas för kalenderåret 2022. Ändringen föreslogs träda i kraft den 1 november 2021 och gälla t.o.m. den 31 oktober 2022. Sveriges Åkeriföretag tillstyrkte i remissvar att BNP indexeringen med två procent utöver KPI inte ska genomföras nov 2021 till 31 oktober 2022 men föreslog att ändringen blir permanent också från november 2022 och framåt så att BNP indexeringen med två procent utöver KPI därmed fasas ut. Regeringen beslutade pausad BNP indexering 2022 och har nu dessutom föreslagit ytterligare ett år pausad BNP indexering för 2023. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker ytterligare pausning av BNP indexering också för 2023 men anser att regeringen ska verkställa en permanent utfasning av BNP indexering.

Med vänlig hälsning



Mårten Johansson