

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se
tina.svensson@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-04-01

Ref Fi2022/01024

Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel”

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad promemoria och vill framföra följande.

Sammanfattade synpunkter

- Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag om att energiskatten på bensin och diesel ska sänkas med 1 krona och 5 öre men avstyrker förslaget om en tidsbegränsning och återgång av skattenivåerna per den 1 oktober 2022. Skattejusteringen bör gälla tills vidare.
- Sänkningen av energiskatten är anpassad till lägsta nivån för dieselbränsle i energiskattedirektivet. Finansdepartementet borde vara tydliga med att det är möjligt att sänka skatten på bensin ytterligare.
- För att skapa stabilitet mot förväntade kraftiga prisökningar, prisfluktuationer och framtida nationella ensidigt högre drivmedelspriser bör den s.k. BNP-indexeringen avskaffas permanent. Givet det mycket osäkra läget bör årsvisa uppräknings av skatten med KPI frysas tills vidare.
- Transportföretagen delar bilden av att orsaken till de rusande drivmedelspriserna till stor del kan förklaras av Rysslands invasion av Ukraina. Däremot saknas analys om den underliggande priset effekten genom reduktionsplikten.
- Det vore önskvärt med en bredare och mer heltäckande konsekvensanalys. Förslaget borde på ett tydligare sätt ställas i relation till hur de kraftigt höjda drivmedelspriserna redan påverkar företag inom transportsektorn.
- Transportföretagen välkomnar den bredare diskussionen som förs angående förslagens effekter på koldioxidutsläpp men har invändningar om att rena biodrivmedel skulle bli mindre attraktiva samt att förslaget skulle göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift.



Inledning

Sverige ligger i Europas periferi och handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd. Ett robust transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser, med hänsyn till hållbarhet och säkerhet, är därför en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter. En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft. Transporter skapar nytta och är en avgörande faktor för svensk ekonomisk tillväxt och vårt gemensamma välbefinnande.

Transportföretagens medlemmar är dedikerade och arbetar hårt med hållbarhet, ur alla dess aspekter. Men för sektorn är det också en självklarhet att uppfyllandet av klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft, både för näringen och för Sverige. För att nå framgång krävs det en balans mellan de transportpolitiska målen, att arbetet sker med en realistisk tidshorisont och med en förståelse för Sveriges beroende av den internationella utvecklingen på transportområdet.

Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundförutsättning, inte minst eftersom ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv är centralt för att skapa de resurser som behövs för att ställa om till ett hållbart samhälle.

De kraftigt höjda drivmedelspriserna och behovet av snabba åtgärder

De kraftigt höjda drivmedelspriserna pressar många av Transportföretagens medlemmar. Vägtransportsektorn är en bransch med låga marginaler och de kostnadsökningar som uppstår till följd av höga drivmedelspriser sätter stor press på företagets lönsamhet och vinst. Delar av transportsektorn är dessutom fortsatt hårt sargade av effekterna från Coronapandemin.

Den nuvarande situationen, med snabbt stigande drivmedelspriser som dessutom är mycket volatila, gynnar inte det pågående omställningsarbetet inom sektorn. Företagen har fått gå från att arbeta med hållbarhet och strategier för hur de ska minska sin klimatbelastning till att lägga stor del av tiden på att förhandla med drivmedelsleverantörer och transportköpare för sin överlevnad. Att drivmedelspriserna skiljer sig kraftigt åt mellan Sverige och våra nordiska grannar och handelspartners slår mot konkurrenskraften – både företagets och Sveriges.

Transportföretagen lanserade för en tid sedan förslagspaketet *"Räddningsåtgärder på kort och lång sikt för svensk transportsektor"* där följande förslag återfinns:

- Inför statliga kreditgarantier för transportföretag med drivmedelstillägg
- Sänk energiskatterna snarast till EU:s miniminivå och behåll nivån tills vidare
- Avskaffa BNP-indexeringen och frys uppräkningsplikt med KPI
- Bromsa och nystarta reduktionsplikten
- Följ Tysklands exempel och inför ett statligt, omfattande investeringsstöd till elektriska lastbilar och förläng elbusspremien
- Sätt offensiva mål för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik

Transportföretagen välkomnar att vi har fått visst gehör för punkten om energiskatten och reduktionsplikten men vi arbetar vidare för att realisera de resterande punkterna.

Generella synpunkter på delar av promemorian

I promemorian konsekvensbedömning, **avsnitt 5.3 "Effekter för företagen"**, görs en övergripande beskrivning om vem som använder och vilka volymer drivmedel som används i Sverige. Det görs också några beräkningar om hur mycket kostnaderna minskar för företagen med förslaget.

Exempelvis framgår det i promemorian att *"Ett åkeri som använder ett fjärrbilskeipage som framförs 12 000 mil om året och förbrukar fyra liter diesel per mil får genom förslaget minskade kostnader på 21 000 kronor under fem månader ($1,05 \text{ kr/l} * 12\,000 \text{ mil} * (5/12) * 4 \text{ l/mil} = 21\,000 \text{ kr}$). Motsvarande beräkning finns för taxi.*

Vi noterar att det också finns en beräknad kostnadsminskning av förslaget för buss i stadstrafik. Detta är mer av teoretisk karaktär eftersom rena biodrivmedel används för ca 80 procent av trafikarbetet i bussflottan, ett bränsle som dessutom är skattebefriat. Stadsbussar kör inte på konventionell diesel, utan över 90 procent av all trafik sker med olika typer av höginblandat biodrivmedel; HVO100, B100 D95 eller biogas samt el.

För att exemplifiera bussar i stadstrafik borde promemorian istället problematisera den senaste tidens kraftiga prisökningar på höginblandat. Ur ett drivmedelsperspektiv finns inga kostnadsbesparingar för buss i stadstrafik med promemorian's förslag.

Transportföretagen har dock generellt inte synpunkter på beräkningarna i sig men anser att de bör kompletteras med beräkningar och analys av hur denna kostnadssänkning står sig emot den senare tidens kraftiga kostnadshöjningar. Detta skulle bredda perspektivet och ge en mer heltäckande analys. Det nämns inte heller den kostnadsökning av produktpriset som kommer utav den tvingande reduktionsplikten.

Exempelvis ökade priset på diesel med nära 40 procent under helåret 2021, dvs innan krigsutbrottet. De första tre månaderna av 2022 har det ökat ännu mer. Samma fjärrbilskeipage (där bränslet står för cirka 30 procent av totalkostnaden) som i departementets beräkning ovan har ökat sina drivmedelskostnader med cirka 200 000 kronor per den sista december 2021 jämfört med prisläget som gällde första januari 2021. Under januari till mars 2022 har drivmedelskostnaderna ökat ännu mer.

Redan innan invasionen av Ukraina talade väldigt lite för att priset på diesel i Sverige kommer att minska på kort och medellång sikt, snarare tvärt om. Detta på grund av fortsatt relativt högt oljepris, men också beroende på det tvingande inblandningskravet av relativt dyrare biodrivmedel via reduktionsplikten.

Reduktionsplikten har fått tydliga prisseffekter. Den första januari 2021 höjdes produktpriset på diesel (MK1) med 40 öre, den första augusti 2021 höjdes priset med 75 öre och den senaste justeringen av reduktionspliktsnivån den första januari 2022 bidrog till en höjning med ytterligare 120 öre.

Dagspriset för diesel (MK1) fredagen den första april 2022 vid pump var 24,17 kronor litern, vilket är upp ca 70 procent sedan den första januari 2021. För de så kallade 100-bränslena var prisökningen ännu större. HVO100 ökade med 410 öre över årsskiftet 2021/2022 och priset ligger

idag på 28,42 kronor litern, också en ökning med ca 70 procent från första januari 2021 (prisuppgift från tanka.se och egna beräkningar).

Reduktionsplikten som en kraftfullt kostnadsdrivande komponent med avseende på dieselpriiset, tillsammans med nivån på energi- och koldioxidbeskattningen och den unika uppräkningsmodellen med KPI + 2 procentenheter, bör enligt Transportföretagen ha problematiserats i konsekvensanalysen.

Sverige har idag världens högsta dieselpriis och med råge det högsta dieselpriiset i Europa. Inblandningen av hållbara biodrivmedel har medfört att utsläppen minskat kraftigt det senaste decenniet, samtidigt som befolkning och ekonomi ökar och transporterna har ökat.

Transportföretagen anser att reduktionsplikten i grunden är ett bra styrmedel men kostnaderna riskerar att skena, vilket vi påpekat tidigare. Trots att drivmedel i stor utsträckning prissätts på världsmarknaden, vilket dagens situation gjort oss ännu mer medvetna om, avviker det svenska priset från våra grannländer och viktiga handelspartner – dels på grund av skattenivån, dels genom reduktionsplikten. Det ger höjda svenska transportpriser som spiller över på andra delar av samhällsekonomin – vilket får negativa effekter på svensk konkurrenskraft, tillväxt och välbefinnande.

Transportföretagen har länge ansett, kommunicerat och drivit frågan att Sverige aktivt bör justera energibeskattningen nedåt för att minska priseffekterna av den tvingande reduktionsplikten. Givet den kraftiga prisutvecklingen just nu är detta ännu mer angeläget. I och med att Sverige har en högre nivå än energiskattedirektivets miniminivå finns det utrymme nedåt.

Transportföretagen välkomnar och tillstyrker därför promemorians förslag om att energiskatten på bensin och diesel ska sänkas med 1 krona och 5 öre men avstyrker förslaget om en tidsbegränsning och återgång av skattenivåerna per den 1 oktober 2022. Skattejusteringen bör, givet det osäkra omvärldsläget, gälla tills vidare.

För att skapa stabilitet mot förväntade kraftiga prisökningar och prisfluktuationer samt framtida nationella ensidigt snabbt ökande drivmedelspriser anser Transportföretagen att den s.k. BNP-indexeringen, som för närvarande är fryst, ska avskaffas permanent. Den årsvisa uppräkningsmodellen av drivmedelsskatterna med KPI ska frysas tills vidare, givet osäkerheten i omvärlden.

Transportföretagens synpunkter på promemorians avsnitt **5.4 ”Effekter för enskilda och för den ekonomiska jämställdheten”** är i stort sett desamma som ovan. Beräkningen för hushållet och hur mycket förslaget kommer att sänka kostnaderna behöver kompletteras med vilka kostnadsökningar samma hushåll har fått i och med de kraftigt stigande drivmedelspriserna. Detta gäller inte minst för hushåll i gles- och landsbygd med sämre tillgång till kollektiva färdmedel. Utöver detta borde det framgå att hushållen också möter en allt högre och sannolikt ihållande kraftigt ökande allmän prisuppgång och sannolikt höjda räntor, vilket minskar hushållens konsumtionsutrymme.

För hushållen är det också viktigt att signalera att det finns ytterligare utrymme att sänka energiskatten på bensin, utan att bryta mot EU:s minimiskattenivå. Detta faktum borde framgå i promemorian.

I avsnitt 5.5 ”Effekter för miljön” återfinns flera goda resonemang som inte enbart landar i en slutsats om att sänkt skatt på bensin och diesel automatiskt leder till ökade utsläpp av koldioxid. Transportföretagen välkomnar att förslaget om skattesänkning sätts in i kontexten av de snabbt ökande drivmedelspriserna och att reduktionsplikten innebär att drivmedelsanvändningen inte enbart består av fossila bränslen.

Däremot ställer vi oss frågande till slutsatserna i sista stycket på sid 18 som lyder; *”Det bör också noteras att sänkt energiskatt på bensin och diesel gör höginblandade och rena biodrivmedel relativt sett dyrare. Effekten på utsläppen kan således bli större om konkurrenssituationen för dessa biodrivmedel försämrats och det medför att större volymer fossila drivmedel används. Lägre drivmedelspriser kan också göra det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift och därigenom på sikt medföra högre utsläpp.”*

Transportföretagen bedömer att den energiskattesänkning som föreslås har mycket liten effekt med avseende på relationen till priset på höginblandat och rena biodrivmedel. Den stora prisökningen skedde redan innan invasionen av Ukraina och är i huvudsak resultatet av de ambitiösa nivåerna i reduktionsplikten samt ett fortsatt lågt utbud av hållbara biobränslen. Det som är helt avgörande för rena biodrivmedel är att Sverige fortsatt får skattebefrielse av EU-kommissionen.

Gällande skrivningen om att lägre drivmedelspriser gör det mindre fördelaktigt att övergå till eldrift är det tämligen väl belagt att en elbil, trots skattenivåer nära EU:s minimiskattenivå, är billigare ur ett TCO-perspektiv. En av trösklarna är snarare det relativt högre inköpspriset, en relation som antas försvinna i och med att prisparitet uppnås, exklusive klimatbonus, runt år 2025.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom