



Kontaktperson:
Fredrik Svensson
0767 99 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Vår ref
2022-05

Diarienummer
I2022/00725

Infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS REMISSVAR PÅ I2022/00725

REMISS AV PROMEMORIAN PAUSAD HÖJNING AV REDUKTIONSPLIKTEN FÖR BENSIN OCH DIESEL 2023

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.

Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att lämna kommentarer på rubricerad remiss, remissvarets yttranden avgränsas i huvudsak till reduktionsplikts påverkan på yrkesmässig användning av diesel för godstransporter på väg.

Sammanfattning

Enligt EU kommissionen var dieselpriiset den 21 mars 2022 i Sverige 27 procent högre än medelpriset på diesel i EU 27. 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 står bakom målet om att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och instämmer i att reduktionsplikten kan vara ett viktigt styrmedel för att öka andelen hållbara förnybara drivmedel. Däremot anser vi att det är viktigt att reduktionsplikten inte skapar så höga kostnader för drivmedel att svensk konkurrenskraft kraftigt försämras.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att:

- remitterat förslag genomförs så att kraven på den som har reduktionsplikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel inte ska höjas 2023. Det innebär att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden diesel ska understiga utsläppen från motsvarande energimängd fossil diesel med 30,5 procent för 2023. Däremot anser vi att det är otillräckligt att pausa reduktionsplikten 2023 på 2022 års nivå. För att stärka svensk åkerinäringens internationella konkurrenskraft krävs ytterligare åtgärder.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att:

- svensk reduktionsplikt för diesel bör omprövas och revideras inom ramen för reduktionspliktens kontrollstation för att bidra till att ytterligare sänka dieselpriiset till en konkurrenskraftig europeisk (EU 27) medelnivå vilket skulle stärka svensk åkerinäring och svensk konkurrenskraft.
- förutsättningarna för ytterligare revidering av reduktionspliktsnivåerna för 2023, utöver den paus som föreslås i promemorian, bör analyseras omgående med syfte att varaktigt sänka dieselpriiset från dagens höga nivåer till en europeisk (EU 27) medelnivå.
- reduktionsplikten för innevarande år bör revideras omgående för att möjliggöra en ytterligare sänkning av dieselpriiset snarast möjligt. Drivmedelsleverantörer bör då också medges möjlighet att flytta över reduktion från redan inköpta biodrivmedelsvolymen till nästkommande år för att möjliggöra en sänkning av drivmedelspriserna i år.
- skattesänkningen för diesel till EU:s mininivå inte bör vara tillfällig fram till sista september 2022 utan i stället vara permanent för diesel och därmed inte vara högre för diesel än EU mininivå. Detta för att motverka de högre kostnaderna för drivmedel som reduktionsplikten bidrar till.
- 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

Att förslaget om pausade nivåer 2023 innebär att reduktionsplikten inte ger ökade drivmedelspriser för diesel under 2023 är positivt, men den beräknade lägre kostnaden är marginell i förhållande till det höga dieselpriiset.

I promemoriens konsekvensanalys görs bedömningen att konkurrensförhållandena mellan svenska företag och företag i andra länder förbättras vid implementering av förslaget, vilket är bra, men förbättringen är dessvärre marginell. Vi saknar en mer utförlig analys över hur de höga drivmedelspriserna i Sverige försämrar svensk konkurrenskraft och vad som ytterligare kan göras för att förbättra konkurrenskraften för svenska företag. Konsekvensanalysen har missat att beakta det höga svenska dieselpriiset som t.ex. i mars var 27 procent högre än medelpriset inom EU 27. Sveriges Åkeriföretag anser att det krävs ytterligare åtgärder för att sänka dieselpriiset till en konkurrenskraftig nivå motsvarande medelpriset i EU 27.

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 ser 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 gjort det svårt att fullt ut och tillräckligt snabbt föra över kostnaderna 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 EU 27. 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 Tyskland och 12 procent högre än 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 pausas på nuvarande höga nivå på 30,5 procent också under 2023. Vi behöver därför stora mängder biodrivmedel till inblandning i diesel för att klara de höga reduktionspliktskraven

i Sverige. Råvarutillgången för framställning av biodiesel är begränsad och kostnaden för råvara därför hög. Ryssland och Ukraina är stora leverantörer av råvara för tillverkning av biodiesel och rådande situation begränsar därför tillgången än mer och driver upp priset ytterligare.

Sveriges Åkeriföretag anser att svensk reduktionsplikt för diesel därför bör omprövas och revideras för att bidra till att sänka dieselpriiset till en konkurrenskraftig europeisk (EU 27) medelnivå, vilket skulle stärka svensk åkerinäring och svensk konkurrenskraft. Sveriges Åkeriföretag är därför positiva till att de delar av kontrollstationen för reduktionsplikten som rör frågan om reduktionsnivåerna för bensin och diesel för åren 2024–2030 redovisas senast den 15 september 2022 i stället för den 15 december 2022 för att regeringen snabbare ska kunna hantera de förslag som Energimyndigheten inkommer med. Med tanke på att de remitterade pausade reduktionspliktsnivåerna 2023 på 2022 års nivå inte sänker drivmedelskostnaderna utan endast bidrar till att de inte blir än högre så är åtgärderna otillräckliga för att stärka svensk åkerinäringens internationella konkurrenskraft. Därför bör förutsättningarna för ytterligare revidering av reduktionspliktsnivåerna och dess konsekvenser för 2022 och 2023 skyndsamt analyseras. Syftet med omprövningen bör vara att stärka Sveriges internationella konkurrenskraft.

Sveriges Åkeriföretag anser även att reduktionsplikten för innevarande år bör ses över och revideras omgående för att möjliggöra en ytterligare sänkning av dieselpriiset snarast möjligt. Drivmedelsleverantörer bör då också medges möjlighet att flytta över reduktion från redan inköpta biodrivmedelsvolymmer till nästkommande år för att möjliggöra en sänkning av drivmedelspriserna i år.

Sverige bör överväga alla ytterligare alternativ till att på ett effektivt 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 på ett ekonomiskt försvarbart drivmedel som blivit alltmer 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 skall omfattas av ett handelssystem för utsläppsrätter för koldioxid. Det finns därför flera styrmedel som hanterar koldioxidfrågor och hur övergången till fossilfrihet ska genomföras.

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel

Sveriges åkeriföretag vill passa på att kommentera förslaget om att tillfälligt sänka skatten för diesel med 1,05 kr per liter till EU mininivå under perioden maj till september 2022. Enligt Sveriges Åkeriföretag är sänkningen otillräcklig varför fler kompletterande åtgärder behövs för att uppnå en varaktig större prissänkning på diesel. En lägre skattenivå behöver bli permanent för att motverka den kostnadsökning som reduktionsplikten ger upphov till, och därför inte höjas igen direkt efter det svenska riksdagsvalet

Nytt energiskattedirektiv

EUs energiskattedirektivet är för närvarande under revision och förväntas snart beslutas. När energiskattedirektivet 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 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 medgetts skattebefrielse i det nya förslaget. Dock föreslås en lägre beskattning för biodrivmedel, vilket är positivt.

Verkställ permanent utfasning av BNP indexering

Sveriges Åkeriföretag påminner om att det 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 paus av BNP indexering för 2023 men anser att regeringen ska verkställa en permanent utfasning av BNP indexering.

Med vänlig hälsning

Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef