



Kontaktperson i detta ärende
Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se

Finansdepartementet
Stockholm

fi.remissvar@regeringskansliet.se
henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags svar på Fi2021/02661

Förslag till Energiskattedirektiv

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

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag anser att förslaget till Energiskattedirektiv har rätt inriktning men behöver koordinering med andra förslag för omställning till fossilfria godstransporter på väg för att undvika stora kostnadsökningar med trippelbeskattning av godstransporter på väg.

Bakgrund

Effektiva godstransporter på väg är motorn som håller igång samhälle och näringsliv. Sveriges Åkeriföretag medverkar till att åkerinäringen tar sitt ansvar för miljöarbete, trafiksäkerhet och bra arbetsvillkor. Arbetet skall vara klimatsmart så att negativ påverkan från godstransporter minimeras. Sveriges Åkeriföretag har tagit fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft som vägleder beslutsfattare i omställningen till fossilfria godstransporter.

Elektrifiering och tillgång på flytande och gasformiga fossilfria drivmedel är viktiga för omställningen av godstransporter på väg. Användning av fossilfri HVO i befintliga fordon har t.ex. varit möjligt på grund av att EU-kommissionen har beviljat Sveriges möjlighet till skattebefrielse för biodrivmedel. Skattefriheten för HVO har dock begränsats med senfärdiga beslut från EU kommissionen och tyvärr bara medgetts ett år i taget. Åkerinäringen behöver långsiktiga skattelättnader för fossilfria flytande biodrivmedel på samma sätt som biogas medgetts skattefrihet i 10 år. Utan skattelättnader blir kostnaderna för att använda

rena höginblandade biodrivmedel inte konkurrenskraftiga jämfört med reduktionspliktsdiesel.

Upp till ca en tredjedel av de totala kostnaderna för godstransporter på väg är kostnader för drivmedel där koldioxidskatt och energiskatt svarar för en stor del av kostnaderna. Svensk energiskatt och koldioxidskatt är högre än i flertalet av våra konkurrentländer och högre än den miniskatt på 330 Euro per 1000 liter diesel som energiskattedirektivet säger.

Utländsk åkerinäring som trafikerar Sverige försöker undvika att tanka dyrt fossilfritt drivmedel i Sverige. Utländska lastbilar tankar företrädesvis ett billigare och sämre, mer fossilt bränsle utomlands, för in det till Sverige i stora tankar och förbrukar det här. Höga kostnader i Sverige för drivmedel försvårar en snabb övergång till fossilfrihet samtidigt som en stor andel av vägtransporterna sker med utländska fordon som använder drivmedel med sämre egenskaper. Enligt Trafikanalys sker minst 20 procent av trafikarbetet i Sverige för godstransporter på väg med utländska fordon. Mer klimatsmart hade varit om utländska fordon inte hindras av höga kostnader att tanka ett klimatmässigt bättre drivmedel i Sverige samtidigt som det skulle öka skatteintäkterna i Sverige.

Sverige har hittills inte nyttjat nuvarande energiskattedirektivs möjlighet att stärka svensk åkerinäring och näringslivets konkurrenskraft genom lägre transportkostnader där yrkesmässig trafik med fordon från 7,5 tons bruttovikt tillåts ha en lägre dieselskatt än t.ex. personbilar.

Ändrat energiskattedirektiv

Sveriges Åkeriföretag anser att följande är särskilt viktigt vid revision av energiskattedirektivet och Sveriges omställning till fossila drivmedel till 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 bör vara harmoniserade mellan EUs länder så att de inte ensidigt behöver höjas i Sverige.
- Besked om 10 års framtida energiskatter enligt direktivet, år 2023-2033, är en bra princip med framförhållning som Sverige nationellt också bör följa.
- Beskattning av drivmedel efter miljöegenskaper och energiinnehåll är en bra princip.
- Sveriges Åkeriföretag anser att drivmedels klimatpåverkan bör bedömas utifrån ett LCA-perspektiv.
- Sveriges Åkeriföretag hade gärna sett en möjlighet till fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel. Men biodrivmedel har inte medgetts skattebefrielse i det nya förslaget. Dock föreslås en låg beskattning.
- En stor osäkerhet med risk för stora kostnadsökningar vid elektrifiering av godstransporter i Sverige är nätavgifter för överföring av elektricitet. Här

bör åtgärder vidtas som säkrar tillgång på elektricitet och ger långsiktigt förutsägbara kostnader med 10 års framförhållning.

- Procedurer bör fastställas som gör det ekonomiskt fördelaktigt att lagrad eller nyproducerad elektrisk energi hos förbrukningsställe också kan återföras till nätet vid optimalt tillfälle.
- Vi saknar en konsekvensanalys för hur de samlade förslagen inom ramen för ”EU fit for 55” påverkar transportsektorn? Koordinering av flera av dessa EU-initiativ bör göras för att förhindra höga kostnader där det finns risk för dubbel- och trippelbeskattning av godstransporter på väg. Godstransporter på väg har t.ex. kostnader för energiskatt, koldioxidavgift, vinjett, fordonskatt, vägavgifter, trängselskatter m.m. Nu diskuteras också avståndsbaserade skatter och att transportnäringen skall omfattas av EUs handelssystem, ETS, för utsläpp av koldioxid. Omställningen till fossilfrihet innebär höga kostnader för drivmedel, produktionsanläggningar, fordon och kostnader för nya tankanläggningar, snabbladdning, destinationsladdning, nattladdning m.fl. kostnader.

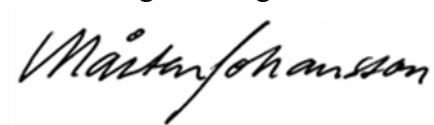
Sveriges Åkeriföretag noterar i förslaget till ändrat energiskattedirektiv:

- Skattenivåer för drivmedel till vägtrafikens motorfordon har höjts ytterligare och fortsätter att vara högst beskattade jämfört med t.ex. drivmedel till jordbruk eller uppvärmning. Om föreslagna skattenivåer fastställs så bör Sverige anpassa sina skatter till dessa mininivåer och inte som för närvarande tillämpa väsentligt högre skatter för drivmedel än mininivån. Höga kostnader riskerar att bromsa arbetet med omställning till fossilfrihet.
- Sverige har hittills inte nyttjat nuvarande energiskattedirektivs möjlighet att stärka svensk åkerinäring och näringslivets konkurrenskraft genom lägre transportkostnader där yrkesmässig trafik med fordon från 7,5 tons bruttovikt tillåts ha en lägre diesel- skatt än t.ex. personbilar. Sveriges Nuvarande möjlighet till lägre skatt för yrkesmässig transport från 7,5 tons bruttovikt tas bort i det nya förslaget. Sveriges Åkeriföretag accepterar att möjligheten tas bort för då stängs också möjligheten för andra länder att differentiera enligt denna princip.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag medverkar gärna till ytterligare dialog i dessa frågor.

Med vänlig hälsning



Mårten Johansson