



Mårten Johansson  
070-671 13 85  
[marten.johansson@akeri.se](mailto:marten.johansson@akeri.se)

Vår ref  
2021-43

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Jakobsgatan 24  
103 33 STOCKHOLM

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)  
[tina.svensson@regeringskansliet.se](mailto:tina.svensson@regeringskansliet.se)

## Sveriges Åkeriföretags remissvar på Fi2021/03918 REMISS AV PROMEMORIAN SÄNKT ENERGISKATT 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 Åkeriföretag tillstyrker remitterat förslag som innebär att energiskatten sänks med 40 öre per liter från och med 1 maj 2022 vilket motsvarar en sänkning av priset vid pump med 50 öre per liter. Skatteintäkterna beräknas minska med 2,4 miljarder kronor 2022 till följd av förslaget.

Sveriges Åkeriföretag föreslår därutöver att förslaget också kompletteras med en stegvis årlig sänkning av koldioxidskatten för diesel med början från den 1 maj 2022 i samma storleksordning som reduktionsplikten steg för steg kommer att minska den fossila andelen i diesel med 30,5 procent år 2022, och 35 procent 2023 och sedan stegvis för att nå 66 procent minskning av koldioxidskatten år 2030. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför att nuvarande koldioxidskatt 2,262 kr per liter från 1 maj 2022 sänks med 69 öre ( $2,262 \times 0,305$ ) per liter till 1,572 kr och därefter årlig sänkning enligt samma princip med början från 1 januari 2023 som då innebär sänkning med 79 öre ( $2,262 \times 0,35$ ) per liter till 1,472 kr per liter.

När EUs 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 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. 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 för biodrivmedel.

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. Skattesatserna för 2022 ska därmed endast räknas om baserat på den faktiska förändringen i konsument-prisindex mellan juni 2020 och juni 2021. 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 skall 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. Sveriges Åkeriföretag anser att utfasningen av BNP indexering nu måste verkställas.

### **Motivering**

Diesel i Sverige har blivit väldigt dyrt i ett internationellt perspektiv och innebär bland annat att godstransporter på väg har fått kraftigt ökade kostnader vilket påverkar näringslivet och svensk konkurrenskraft negativt. Sverige importerar en stor del av råvarorna för tillverkning av fossilfri diesel. Råvarorna är en bristvara som har blivit dyrare samtidigt som den andel fossilfri diesel som blandas enligt svensk reduktionsplikt idag har samma höga skatt som fossil diesel. Höga kostnader 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 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 skall omfattas av ett handelssystem för utsläppsrätter för koldioxid. Det finns därför flera styrmedel som hanterar koldioxidfrågor och hur övergången till fossilfrihet ska genomföras.

Med vänlig hälsning



Rickard Gegö