



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

Vår ref
2022-29

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Jakobsgatan 24
103 33 STOCKHOLM

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

Sveriges Åkeriföretags remissvar på Fi2022/02850 REMISS AV PROMEMORIAN TILLFÄLLIGT SÄNKT SKATT PÅ DRIVMEDEL OCH SÄNKT SKATT PÅ BRÄNSLEN I VISS VÄRMEPRODUKTION

Sveriges Åkeriföretag är med ca 5000 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 Åkeriföretags avgränsar här i huvudsak sitt yttrande till skatter och priset på diesel till godstransporter på väg.

Sammanfattning

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt under tre år sänks med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler.

Enligt uppgifter från EU kommissionen var dieselpriiset den 24 oktober 2022 i Sverige 27 procent högre än medelpriset på diesel i EU27. Dieselpriiset i Sverige var då 50 procent högre än i Bulgarien, 49 procent högre än i Polen och 14 procent högre än i Danmark.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att:

- remitterat förslag att sänka skatten på bensin och diesel genomförs,
- skatten på bensin och diesel därmed sänks med 80 öre per liter exklusive moms.

Sveriges Åkeriföretag föreslår att:

- Sverige ska nyttja möjligheten att tillfälligt slopa energiskatten på diesel under 3 månader i enlighet med vad som godkänts av EU,
- skatten på diesel i Sverige inte bör vara högre än EU:s mininivå,
- Sverige bör överväga alla ytterligare alternativ till att på ett effektivt sätt och till lägre kostnader uppnå klimatmålen utan att äventyra svensk konkurrenskraft med för höga kostnader för drivmedel.

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt under tre år sänks med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt den 1 januari 2023 med gällande indexeringsregler. Priset på bensin och diesel vid pump bedöms därmed sänkas med en krona per liter inklusive mervärdesskatt. En mindre sänkning görs av skatten på s.k. lågbeskattad olja för att undvika konflikt med EU:s märkningsdirektiv.

Höga drivmedelskostnader försämrar svensk konkurrenskraft

Remissen föreslår en tillfällig liten sänkning av skatten för diesel med 80 öre per liter exklusive moms. Med tanke på den höga inflationen och den årliga indexuppräknningen som görs blir en stor del av skattesänkningen snarare att betrakta som en slopad skattehöjning vid årsskiftet och den upplevda skattesänkningen betydligt lägre. 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.

Höga drivmedelspriser i Sverige försämrar svensk konkurrenskraft. Det svenska dieselpriiset var i oktober 27 procent högre än medelpriset inom EU 27. Den sänkning av skatten på 80 öre 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 andagande 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	
	24 okt 2022	Prisindex
Medelpris EU27	1,97	100
Bulgarien	1,67	85
Polen	1,68	85
Rumänien	1,80	91
Litauen	1,91	97
Estland	1,97	100
Belgien	2,15	109
Danmark	2,20	112
Tyskland	2,14	109
Finland	2,21	112
Sverige	2,50	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 de senaste åren 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 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 näringslivet har påverkats negativt av höga kostnader under en längre tid och svensk konkurrenskraft har försämrats.

Enligt EU kommissionen var dieselpriiset den 24 oktober 2022 i Sverige 27 procent högre än medelpriset på diesel i EU27. Dieselpriiset i Sverige var då 50 procent högre än i Bulgarien, 49 procent högre än i Polen, 17 procent högre än Tyskland, 14 procent högre än i Danmark och 13 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 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 höga svenska krav på reduktionsplikt som är 30,5 procent under 2022 och 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.

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 tillräckligt 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 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. Sveriges Åkeriföretag anser därför att Sverige bör överväga alla alternativ till att på ett effektivt sätt uppnå klimatmålen utan att äventyra svensk konkurrenskraft.

Utnyttja undantag att helt slopa energiskatten på bensin och diesel

EU har godkänt Sveriges begäran om att tillfälligt få slopa energiskatten på bensin och diesel helt. Detta undantag har godkänts för tre månader och om det utnyttjas skulle det kunna sänka drivmedelspriserna ytterligare. Sveriges åkeriföretag anser därför att Sverige bör utnyttja detta undantag snarast för att kompensera för de stora kostnadsökningar som svenska åkeriföretag och svenskt näringsliv har fått på grund av det höga dieselpriiset.

Fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel

Höginblandade flytande biodrivmedel är skattebefriade till och med den sista december 2022. Sverige har skickat in en ansökan om fortsatt skattebefrielse till EU-kommissionen men fortfarande har inget beslut tagits. Det är viktigt att Sverige fortsätter att kämpa för att få skattebefria höginblandade flytande biodrivmedel även efter årsskiftet.

Nytt energiskattedirektiv

EUs energiskattedirektiv är för närvarande under revision. 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 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 även gärna sett en möjlighet till fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel.

Verkställ permanent utfasning av BNP indexering

Sveriges Åkeriföretag vill också passa på att lyfta att den tillfälligt pausade årliga BNP-indexeringen av skattesatserna med två procent utöver KPI för bensin och diesel permanent bör fasas ut.

Med vänlig hälsning

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef