

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Stockholm 2022-01-12

Ref Fi2021/03918

Remissyttrande över promemorian ”Sänkt energiskatt på bensin och diesel”

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

Transportföretagen noterar att organisationen inte återfinns på listan av remissinstanser. Eftersom punktskatter, särskilt beskattning av olika typer av drivmedel, direkt påverkar Transportföretagens medlemmar vill vi att Finansdepartementet uppdaterar remisslistorna kopplade till (punkt)skatter/tull så att Transportföretagen inkluderas till framtida remisser.

Transportföretagen skulle även uppskatta om detta yttrande publiceras på regeringens webbplats.

Sammanfattning av Transportföretagens synpunkter:

- Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att sänka energiskatten på bensin och diesel med 40 öre per liter, vilket medför att priset vid pump sänks med 50 öre (inkl. moms). Transportföretagen anser dock att Finansdepartementet är otydliga med att den faktiska energiskattesänkningen i praktiken inte blir 40 öre.
- Transportföretagen anser att Finansdepartementet aktivt bör justera energibeskattningen nedåt för att minska priseffekterna av den tvingande reduktionsplikten och att överindexeringen (BNP-schablonen om 2 procentenheter) ska avskaffas helt.
- Transportföretagen anser att det krävs en bredare och mer heltäckande analys för att beskriva förslagens effekter för företagen. Exempelvis åter den betydande kostnadsökningen för drivmedel (kopplat till reduktionsplikten) som företagen har mött under år 2021 i all väsentlighet upp kostnadsminskningen som framförs i promemorian.
- Transportföretagen anser att promemorians slutsats att koldioxidutsläppen kommer att öka genom förslaget, i avsnittet om förslagens effekter på miljön, utgår från ett alltför förenklat antagande. Konsekvensanalysen behöver både breddas och fördjupas för att kunna dra en sådan slutsats.



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.

Lätta fordon, som exempelvis personbilar, är helt avgörande för mobilitet och tillgänglighet och knyter ihop Sveriges arbetsmarknadsregioner. Detta gäller särskilt för boende och arbetspendlare på landsbygden utan kollektivtrafik. Bilen dominerar alla typer av resor och är en viktig pusselbit för att människor ska kunna få ihop vardagen med arbete, service- och inköpsresor och fritidsresor.

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. 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.

Generella synpunkter

Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att sänka energiskatten på bensin och diesel med 40 öre per liter, vilket (enligt promemorian) medför att priset vid pump sänks med 50 öre (inklusive moms).

Däremot anser Transportföretagen att finansdepartementet borde vara tydligare med att energiskattesänkningen har föregåtts av den årliga ordinarie uppräknings av energi- och koldioxidbeskattningen med KPI från årsskiftet 2021/2022. Bränsleskatten skulle också ha räknats upp med en BNP-schablon om 2 procentenheter, men denna har tillfälligt satts på paus, något som Transportföretagen välkomnar.

Den aviserade skattesänkningen blir därför i realiteten inte 40 öre, vilket framgår i promemorian. Exempelvis för bensin (mk1) blir energiskattesänkningen 35 öre (4,13 - 3,78), koldioxidskatten höjs 3 öre, vilket ger en total bensinskattesänkning på enbart 32 öre.

I konsekvensbedömningens avsnitt 4.3 "Effekter för företagen" görs en övergripande beskrivning om vem 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 fjärrbilsekipage som framförs 12 000 mil om året och förbrukar fyra liter diesel per mil får genom förslaget minskade kostnader på 19 200 kronor per år (0,4 kr/l * 12 000 mil * 4 l/mil = 19 200 kr)."

Transportföretagen anser att denna typ av konstaterande brister i relevans om man inte också breddar perspektivet och analyserar hur denna kostnadssänkning står sig emot den senare tidens kraftiga kostnadshöjningar. Det nämns inte heller den kostnadsökning av produktpriset som kommer utan den tvingande reduktionsplikten.

Transportföretagen anser att det krävs en bredare och mer heltäckande analys om ambitionen är att verkligen beskriva effekten för företagen.

Exempelvis har priset på diesel ökat med cirka 36 procent under helåret 2021. Samma fjärrbilskeppage (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 jämfört med prisläget som gällde första januari 2021.

Väldigt lite talar 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 redan fått tydliga priseffekter. 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 första januari 2022 bidrog till en höjning med ytterligare 120 öre. Dagspriset måndagen den 10 januari 2022 vid pump var 20,62 kronor litern. För de så kallade 100-bränslena var prisökningen ännu större. HVO100 ökade med drygt 400 öre över årsskiftet och priset ligger idag en bit över 24 kronor litern.

Att fjärrbilen får 19 200 kronor mindre kostnader för drivmedel per år via en energiskattesänkning den 1 maj 2022 ger en viss mildrande effekt, jämfört med cirka 200 000 kronor i kostnadsökning, men säger inte så mycket om man har ambitionen att beskriva konsekvenserna för företagen eller förslagets effekter utifrån verkligheten.

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 näst 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 transportererna har ökat.

Transportföretagen anser att reduktionsplikten i grunden är ett bra styrmedel men kostnaderna riskerar att skena, vilket organisationen påpekat tidigare. Trots att drivmedel i stor utsträckning prissätts på världsmarknaden 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 anser att finansdepartementet aktivt bör justera energibeskattningen nedåt för att minska priseffekterna av vår tvingande reduktionsplikt. Sverige har en bit kvar ner till Energiskattedirektivets miniminivå, ett utrymme som bör användas.

Transportföretagen anser också att överindexeringen (BNP-schablonen om 2 procentenheter) ska avskaffas helt. Dels för att mildra nuvarande och framtida prisuppgång, dels för att den också har tappat sitt syfte och sin styrförmåga i och med reduktionsplikten. Ett annat tungt vägande skäl är att ge tillbaka den folkvalda församlingen riksdagen beslutsmakten i denna punktskattefråga, som framtogs riksdagen år 2016 i och med införandet av överindexeringen.

Transportföretagen noterar att Konjunkturinstitutet också resonerar om detta och i sitt remissyttrande står att *”Genom att årligen ta ställning till skattesatserna för diesel och bensin, ges riksdagen bättre möjligheter att anlägga en politik som beaktar bland annat oljeprisets utveckling, verkan av andra styrmedel (inklusive reduktionsplikternas effekter på pumppriserna) och avståndet till uppställda utsläppsmål.”* (Dnr 2021-449).

Vidare vill Transportföretagen framföra att avsnitt 4.5 ”Effekter för miljön” innefattar ett antal förenklade resonemang och antaganden. Exempelvis anges att *”Förslaget att sänka skattesatserna på bensin och diesel gör att det blir billigare att köra bil samt att andelen rörliga kostnader förknippade med brukande av bil minskar. Detta bedöms, allt annat lika, öka koldioxidutsläppen.”*

Detta är ett mycket förenklat antagande. Transportföretagen anser att departementet istället borde ha involverat exempelvis en analys/diskussion om exempelvis den tvingande reduktionsplikternas påverkan på minskade utsläpp, den allt snabbare utvecklingen mot effektivisering av fordon (drivet av harmoniserade EU-regler) och elektrifiering, den nuvarande snabba höjningen av den allmänna prisnivån, de kraftigt höjda produktpriserna på drivmedel (som direkt effekt av reduktionsplikten) vilket påverkar konsumenter och näringsliv. Detta för att kunna presentera en mer utvecklad konsekvensanalys.

Med en komplex omvärld och en sektor som snabbt ställer om och minskar sina utsläpp går det inte att dra promemorians slutsats om att koldioxidutsläppen kommer att öka till följd av förslaget. Antagande om Ceteris paribus är en teoretisk förenkling, men den passar i detta fall synnerligen dåligt om ambitionen är att göra en heltäckande konsekvensutredning.

Transportföretagen bedömer, utifrån det som anges ovan, att den föreslagna sänkningen av energiskatten inte kommer att påverka varken körsträckor på väg, göra fossila bränslen relativt billigare bio- eller elektrobränslen, minska möjligheten att (i de fall det är rimligt ekonomiskt) växla transportslag eller påverka möjligheterna att nå Sveriges övergripande mål om netto-noll växthusgasutsläpp år 2045.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom