

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm  
fi.remissvar@regeringskansliet.se  
tina.svensson@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-11-03

Ref Fi2022/02850

## **Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion”**

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

Promemorian anger att energiskatten på bensin och diesel ska sänkas med 80 öre per liter utifrån de skattesatser som skulle ha gällt från den 1 januari 2023 med gällande indexregler. Syftet är att minska priset vid pump för bensin och diesel med en krona litern inklusive moms.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter och tillstyrker i princip promemorians förslag om att energiskatten på bensin och diesel sänks under perioden 2023–2025. Transportföretagen noterar den mycket korta svarstiden, men har förståelse givet budgetreglerna.

Därutöver har Transportföretagen följande tillägg:

- Transportföretagen anser att finansdepartementet borde avstått från att räkna upp energiskatten med inflationen (8,68 procent (juni 2021 till juni 2022)). Huvudargumentet är att den exceptionella inflationsutvecklingen svensk ekonomi upplever just nu i stort sett åter upp den avsedda energiskattesänkningen. Den faktiska energiskattesänkningen på exempelvis diesel (MK1) blir enbart 33 öre, vilket borde framgå tydligare i promemorian. Precis på samma sätt som den extra indexeringen om 2 procentenheter (BNP-schablonen) är ”frost” under 2023 (och har så varit i flera omgångar) borde omräkningen av skattesatserna med förändringarna i KPI också under perioden 2023 till 2025 också varit frost. Den mycket volatila globala världsmarknaden för olja och biodrivmedel gör att drivmedelspriserna är mycket höga och därför utgör en betydligt större kostnadsbörda för privatpersoner och näringslivet. Den prisdrivande reduktionsplikten utgör också ytterligare tryck uppåt på priserna, vilket gör att Sverige möter helt andra drivmedelspriser än våra närmsta konkurrentländer, speciellt på näringlivsbränslet diesel. Det är i slutänden negativt för svensk konkurrenskraft. Av dessa skäl borde KPI också varit frost under perioden för att ge en lite större dämpning av prisnivån.
- Transportföretagen vill också återupprepa att skatteuppräkningsystemet med BNP-schablon är omodern och genom att Sverige har ett ambitiöst reduktionspliktssystem är den ineffektiv och har helt tappat sitt ursprungliga syfte. BNP-schablonen har under flertalet år sedan den infördes frysts av olika orsaker, så även under 2023. Transportföretagen anser det därför



beklagligt att ett permanent borttagande av denna uppräkningsmodell inte presenteras i promemorian.

- Transportföretagen anser också att departementet och den politiska ledningen inte använder de verktyg ni har för att bekämpa de höga drivmedelspriserna fullt ut. Transportföretagen anser att finansdepartementet skyndsamt bör rekommendera regeringen att använda sig av den tillfälliga möjligheten att under tre månader gå under EU:s miniminivå, enligt den beviljade ansökan till EU-kommissionen.
- Slutligen vill Transportföretagen framföra att Sverige, givet den oroliga omvärlden, borde lägga beskattningen av bensin och diesel på den miniminivå som stipuleras i Energiskattedirektivet under hela 2023. Under hela 2023 är det tvingande inblandningskravet av relativt dyrare biodrivmedel via reduktionsplikten gällande på dagens nivåer. Regeringen avser att förändra reduktionsplikten med start från 1 januari 2024. Transportföretagen anser att statens lagstiftade krav borde mötas av att staten avstår, tillfälligt, från viss del av skatteintäkterna och inte låter, framför allt näringslivet, stå för hela kostnaden av styrmedlet. Givet de extremt höga drivmedelspriserna har statens inkomster av moms (som betalas av privatpersoner på drivmedlet men också på punktskatten) varit rekordstora det senaste året. Detta borde framkommit i promemorians avsnitt 4.1.2 Offentligfinansiella effekter.

Med vänlig hälsning,

*Transportföretagen*

Tina Thorsell  
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman  
Transportekonom