

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

Stockholm 2023-09-27

Ref Fi2022/02433

Remissyttrande över promemorian ”Sänkt skatt på bensin och diesel”

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.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter och vill framföra följande.

Sammanfattning

- Transportföretagen tillstyrker förslaget om att sänka energiskatten på bensin och diesel för åren 2024 och 2025. Transportföretagen välkomnar att regeringen uppmärksammar att personbilen i många fall är helt avgörande för mobilitet och tillgänglighet och är ett redskap för att knyta ihop Sveriges arbetsmarknadsregioner. Personbilsflottan har kommit långt i sin omställning. Sveriges ambitiösa klimatmål till år 2045 och EU:s etappmål kräver dock att regeringen underlättar för att ytterligare öka takten gällande elektrifiering av fordonsflottan, höjer förnyringstakten, en snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur och elnätsutbyggnad.
- Transportföretagen noterar att regeringen på mindre än sex månader ändrar viljeriktning från att helt pausa omräkningen av energi- och koldioxidskatt på drivmedel för åren 2024 och 2025 till att låta indexuppräkningsen få fullt genomslag. Det skapar osäkerhet om vilken långsiktig praxis som gäller för hur punktskatter ska omräknas. Det får också konsekvensen att skattesänkningarna i praktiken blir skattehöjningar på alla bränslen, förutom bensin (mk1).
- Transportföretagen anser att det är olyckligt att det unika ytterligare tillägget om två procentenheter (utöver KPI) vid uppräkningsen av bränsleskatter, den s.k. överindexeringen, inte avskaffas permanent. Transportföretagen anser att den bör avskaffas från den 1 januari 2024.
- Transportföretagen anser generellt att finjusteringar gällande beskattning av vägtransporter och vägtrafik har nått vägs ände. Framtidens tystare och helt utsläppsfria transporter och vägtrafik kräver förändrade styrmedel. EU:s ökade ambitioner, genom Fit for 55, innebär att det måste till en total översyn av många nationella styrmedel och mål, för att undvika ineffektivitet och risker för kostsamma dubbelregleringar.



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.

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, både för näringen och för Sverige. 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 om att sänka energiskatten på bensin och diesel för åren 2024 och 2025.

Transportföretagen gör samma bedömning som finansdepartementet att en sänkning av energiskatten är lämpligt och skapar en lättnad och viss stabilisering av den senaste årens kraftigt höjda drivmedelspriser och därmed kostnader för hushåll och företag under det rådande ekonomiska läget.

Transportföretagen lanserade den 15 mars 2022 ”Räddningsåtgärder på kort och lång sikt för svensk transportsektor”, där ett av förslagen var att sänka energiskatten på drivmedel till EU:s miniminivå och vi välkomnar att vi fått delvis gehör för denna punkt i åtgärdsprogrammet.¹

Förslaget om sänkt energiskatt fokuserar på drivmedlet bensin, vilket till största delen förbrukas i personbilar.

Transportföretagen välkomnar att regeringen med förslaget uppmärksammar att personbilen i många fall är helt avgörande för mobilitet och tillgänglighet och är ett redskap för att knyta ihop Sveriges arbetsmarknadsregioner. Detta gäller särskilt för boende och arbetspendlare på gles- och landsbygd utan tillgång till effektiv kollektivtrafik.

Personbilen 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. Detta faktum framkommer sällan i den allmänna och politiska debatten.

¹ Se [Räddningsåtgärder på kort och lång sikt för svensk transportsektor](#)

Utsläppen från personbilar har minskat med 36 procent mellan åren 1990–2023, samtidigt som transportarbetet har ökat. En sänkning av energiskatten innebär att styreffekten minskar och utsläppen ökar, jämfört med om skattesänkningen inte genomförs.

Omställningen inom personbilsflottan har kommit långt men givet Sveriges ambitiösa klimatmål om netto-noll klimatutsläpp till år 2045 och krav inom EU:s ansvarsfördelningsförordningen (ESR) behöver regeringen ytterligare underlätta för att öka elektrifieringstakten av fordonsflottan, ökar förnyringstakten och intensivt utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Transportföretagen noterar att regeringen har dragit tillbaka sitt remitterade förslag från den 28 april att pausa den årliga indexeringsuppräknings av energi- och koldioxidskatt på bränslen för åren 2024 och 2025.²

På mindre än sex månader ändrar regeringen viljeriktningen och anser nu, tvärt emot förslaget i april, att energi- och koldioxidskattebeloppen på bränsle för 2024 bestäms till den nivå som skulle gälla med nuvarande omräkningsregler och anger att promemorians aviserade energiskattesänkningen är ett ”avsteg”.

Energi- och koldioxidskatter ska därför från 1 januari 2024 omräknas med förändringar i konsumentprisindex (KPI) och för bensin och diesel ska ytterligare omräkning ske utifrån utvecklingen av bruttonationalprodukten genom ett schabloniserat tillägg vid omräkningen med ytterligare två procentenheter.

Transportföretagen anser att denna snabba riktningförändring är problematiskt för att det skapar osäkerhet om vilken långsiktig praxis som gäller för hur punktskatter ska omräknas.

Det är också problematiskt att det unika ytterligare tillägget om två procentenheter (utöver KPI), den så kallade överindexeringen, vid uppräkning av bränsleskatter inte slopas permanent från den 1 januari 2024.

Transportföretagen har flertalet gånger sedan den införades ifrågasatt överindexeringen eftersom konstruktionen är ineffektiv, tveksam och argumenten för den är svaga och oprecisa.³

Regeringens riktningförändring innebär, vilket framgår i promemorian, att energiskattesänkningen på 1,31 kronor (exkl. moms) för bensin i praktiken blir 60 öre år 2024, samtidigt som den föreslagna energiskattesänkningen av diesel de facto blir en skattehöjning med 12 öre år 2024.

År 2025 får återigen indexeringen fullt genomslag med KPI och för bensin och diesel med ytterligare 2 procentenheter, vilket innebär att samtliga energiskatter på bränslen kommer att öka.

² Se Transportföretagens [Remissyttrande över promemorian ”Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024”](#)

³ Se exempelvis [Remissyttrande över promemorian ”Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Sänkt energiskatt på bensin och diesel”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel”](#), [Remissyttrande över promemorian ”Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion”](#), [Finansdepartementets promemoria ”Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016”](#)

Skattehöjningen på diesel blir cirka 38 öre, jämfört med skattenivån för 2023. Undantaget blir återigen energiskatten på bensin som enligt promemorian ska sänkas med 60 öre, efter omräkning.

Utred ett nytt skattesystem som är anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik.

Transportföretagen anser att finjusteringar gällande beskattning av vägtransporter och vägtrafik har nått vägs ände. Styrmedel blir inte bättre för att det råder osäkerhet om hur och när uppräknings ska genomföras, att de blir fler till antalet eller staplas på varandra. Snarare tvärt om.

För att underlätta för den pågående omställningen inom vägtrafiken måste det till förändrade och nya styrmedel. Framtidens tystare och helt utsläppsfria transporter och vägtrafik urholkar motiven för dagens beskattning och kommer minska skatteuttaget i takt med att de negativa externa effekterna av trafiken kraftigt minskar eller försvinner helt.

Enbart EU:s ökade ambitioner, genom Fit for 55, innebär att det måste till en total översyn av många nationella styrmedel och mål, för att undvika ineffektivitet och risker för kostsamma dubbelregleringar.

Transportföretagen skickade idag in en begäran till regeringen att tillsätta en utredning som analyserar och lämnar förslag på ett nytt skattesystem anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik.⁴

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom

⁴ Transportföretagen, Drivkraft Sverige, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Riksförbundet M Sverige står bakom begäran. Se vidare [Transportföretagen efterlyser ett nytt skattesystem för framtidens vägtrafik](#)