

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se
babak.werngren@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-06-22

Ref Fi2022/010509

Remissyttrande över promemorian ”Vissa förslag på bränsleskatteområdet inför budgetpropositionen 2024”

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 innehåller förslag om en pausad indexering av skatt på bränslen och en fortsatt skattenedsättning på s.k. jordbruksdiesel under 2024 och 2025.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter och fokuserar sitt yttrande på den del som behandlar den pausade indexeringen av skatt på bränsle.

Sammanfattning

- Transportföretagen tillstyrker förslaget om att pausa den årliga indexeringsuppräknings av energi- och koldioxidsskatt på bränslen för åren 2024 och 2025.
- Transportföretagen noterar dock att det unika ytterligare tillägget om två procentenheter (utöver KPI) vid uppräknings av bränsleskatterna, överindexeringen, återigen enbart pausas. Den bör avskaffas permanent från den 1 januari 2024.
- Transportföretagen anser att frysningar och små justeringar 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 välstånd.

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 pausa den årliga indexeringsuppräknings av energi- och koldioxidskatt på bränslen för år 2024 och 2025.

Transportföretagen gör samma bedömning som finansdepartementet att en pausad indexering av drivmedelsskatten är lämpligt och skapar en lättnad och viss stabilisering av 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 frysa indexuppräknings till 2025 och vi välkomnar att vi fått gehör för denna punkt i åtgärdsprogrammet.¹

Transportföretagen noterar dock att det unika ytterligare tillägget om två procentenheter (utöver KPI) vid uppräknings av bränsleskatterna återigen enbart pausas. Transportföretagen anser att ett permanent borttagande av denna unika uppräkningsmodell, en överindexering, borde presenteras i promemorian. Överindexeringen borde tas bort från den 1 januari 2024.

Transportföretagen har flertalet gånger ifrågasatt överindexeringen sedan införandet eftersom konstruktionen är ineffektiv och tveksam och argumenten för den är svaga och oprecisa.²

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

² Se exempelvis [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”](#)

En schablonuppräknning med historisk BNP ger en missvisande bild av inkomstökningen och har en svag, om ens någon, koppling till klimatmål. Det är en kritik Transportföretagen delar med exempelvis Konjunkturinstitutet (KI).³

Transportföretagen vill också instämma i Ekonomistyrningsverkets (ESV) kritik vid införandet av överindexeringen att "[...] diskretionära höjningar/sänkningar utöver den indexering som sker med utvecklingen av konsumentpriserna bör beslutas av riksdagen vid den årliga budgetprövningen, såsom är fallet med andra punktskatter. Omräkningen med utvecklingen av konsumentpriserna plus 2 procentenheter innebär att indexeringen av skattesatserna inte längre kommer att göras för att bibehålla den beslutade skattenivån. I stället kommer permanenta skatthöjningar, som inte kräver politiska beslut, vara inbyggt i systemet."⁴

I praktiken innebär det att riksdagens årliga beslutsfattande rundas och skatthöjningar på drivmedel sker per automatik. Det harmonierar inte med vad som är praxis för övriga indexuppräknade punktskatter.

Transportföretagen har också tidigare framhållit att när reduktionsplikten infördes blev överindexeringen ett dubbelt styrmedel. Eftersom reduktionsplikten i sig ger incitamenten för omvandling (via krav med sanktionsavgift) kan indexmodellen och dess styreffekt (som ska göra alternativa drivmedel mer konkurrenskraftiga) inte längre motiveras och borde avskaffats permanent.

När reduktionsplikten infördes förändrades också drivmedelsbeskattningen. Bensin och diesel beskattas, oavsett hur mycket biodrivmedel som tvingas in via plikten i framtiden, som om det vore helt fossilt. Det går emot principen att miljöstyrande punktskatter ska minska när de externa effekterna minskar eller upphör helt.

Transportföretagen har vid flertalet tillfällen framfört att det är orimligt att exempelvis diesel, som enligt förslaget inblandningskrav i Energimyndighetens Kontrollstation 2022, skulle innehålla i stort sett enbart fossilfritt biodrivmedel men beskattas med full energi- och koldioxidskatt.

Transportföretagen har välkomnat den broms och nystart av reduktionsplikten som beslutats av regeringen men anser att det är, av ovanstående skäl, orimligt att överindexeringen inte har avskaffats permanent.

Överindexeringen har också varit pausad eller fryst vid ett flertal tillfällen.⁵ När den väl använts har energiskatten på drivmedel sänkts tillfälligt för att motverka indexeringens prisseffekter. Beslutar riksdagen, utifrån förslagen i rubricerad promemoria, kommer överindexeringen vara pausad från år 2020 till 2025.

Transportföretagen anser att frysningarna av överindexeringen har varit motiverade men att denna anomali gällande indexuppräknning av punktskatter borde avskaffas permanent eftersom den inte har använts i praktiken.

³ Konjunkturinstitutet Dnr 2023-211

⁴ ESV Dnr 3.4-345/2015 och 2019-00092-1

⁵ prop. 2019/20:24, bet. 2019/20:SkU15, prop. 2020/21:29, bet. 2020/21:SkU13, rskr. 2020/21:95 och prop. 2020/21:196, bet. 2020/21:SkU37, rskr. 2021/22:7 och prop. 2022/23:17, bet. 2022/23:FiU1, rskr. 2022/23:51

Noterbart i sammanhanget att finansdepartementet remitterar promemorian ”Förslag om justerad skatt på naturgrus och avfall inför budgetpropositionen 2024 (Fi2023/01511)” där det föreslås ett permanent slopande av överindexeringen.

Avslutande kommentarer

Transportföretagen anser att frysningar och små justeringar gällande beskattning av vägtransporter och vägtrafik har nått vägs ände. Styrmedel blir inte bättre för att det är fler eller staplas på varandra, snarare tvärt om.

För att inte riskera bromsa den pågående omvandlingen 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.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom