

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Er ref: Fi2019/03089/S2 (Tina Svensson)

Vår ref: R2019:32 (Karolina Boholm)

Yttrande över promemorian Sänkt skatt på drivmedel

Skogsindustrierna har fått Finansdepartementets promemoria Sänkt skatt på drivmedel (*Fi2019/03089/S2*) på remiss och vill med anledning av det avge följande yttrande med utgångspunkt i de skatteändringar som berör diesel.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- tillstyrker förslaget som skattesänkning av energi- och koldioxidskatten för diesel
- vill se en kommande lagändring så att överindexeringen på två procentenheter utöver KPI permanent tas bort från lagen om skatt på energi

Skogsindustriernas yttrande

Bakgrund

Under den förra mandatperioden infördes en modell för årliga automatiska höjningar av skatten på bensin och diesel. Enligt gällande regler ska skattesatserna i 2 kap. 1§ i Lagen om skatt på energi årligen indexeras med förändringen i KPI och därutöver med ett schabloniserat tillägg med två procentenheter utöver KPI. Det innebär att höjningen för år 2020 med KPI är 1,78 procent på både energi- och koldioxidskatt samt att energiskatten därutöver höjs ytterligare 2 procentenheter. Sammantaget leder detta till att skattehöjningen för diesel (miljöklass 1) blir 17,5 öre per liter.

Vid årsskiftet ökar också reduktionsplikten från 2,6 procent till 4,2 procent, vilket leder till ökad inblandning av biodrivmedel. Reduktionsplikten innebär en skyldighet för drivmedelsbolag att sänka utsläppen från drivmedel samtidigt gäller att biodrivmedel inom reduktionsplikten inte är skattebefriade (från 1 juli 2018). Reduktionsplikten innebär därmed en kostnadsökning av drivmedel vid pump.

I syfte att motverka ökade priser på diesel (och bensin), på grund av indexering och ökad inblandning av biodrivmedel, föreslår regeringen en skattesänkning av energi- och koldioxidskatten. I promemorian föreslås att energiskatten på diesel, exklusive moms, ska sänkas med 6,3 öre per liter diesel samt att koldioxidskatten för diesel, exklusive moms, ska sänkas med 3 öre per liter diesel. Sammantaget blir sänkningen av skatten 9,3 öre per liter diesel, exklusive moms. Det innebär att höjningen av dieselskatten begränsas till 8,2 öre per liter diesel, exklusive moms, vilket motsvarar KPI-utvecklingen. Höjningen av priset vid pump för reduktionsplikten tillkommer, och kan inte redovisas här eftersom den delvis beror på marknadsförutsättningar för biodrivmedlet.

Förslaget minskar statens skatteintäkter med 900 MSEK för år 2020 samt 810 MSEK per år under perioden 2021–2023. Åtgärden beräknas ha marginella effekter på andra politiska mål. De höjda

reduktionsnivåerna inom reduktionsplikten gör att utsläppen från en genomsnittlig liter diesel (eller bensin) ändå minskar.

Överväganden

Skogsindustrierna tillstyrker skattesänkningen av energi- och koldioxidskatten för diesel. Samtidigt menar Skogsindustrierna att ett system med skattesänkningar efter skattehöjningar, det vill säga lägre höjningar av skatten, är ett krångligt och otydligt förfarande. Bättre vore att permanent ta bort den indexeringen som sker utöver KPI från lagen om skatt på energi. Den nuvarande lagstiftningen med indexering innebär en överindexering och att skatten växer mer än KPI-utvecklingen.

Skogsindustrierna menar att överindexeringen ska tas bort att flera skäl. Främst skälet är att skattehöjningar utöver KPI bör tas genom beslut i riksdagen. Dagens system innebär att riksdagens årliga beslutsfattande i praktiken rundas. Systemet innebär också att höjningar och sänkningar behöver ske samtidigt och skapar otydligt för konsumenter. Överindexeringen innebär också att det på 20 års sikt sker en 50 procentig höjning av skatterna utan att riksdagen fattat några nya specifika beslut om det. Ytterligare skäl är att konsekvensanalysen som låg till grund för beslutet var bristfällig eftersom långsiktiga effekter för transportköpare inte analyserats. När kostnader ökar för transporter generellt får det negativa effekter på företagets konkurrenskraft och Sveriges tillväxt och sysselsättning. En överindexering av dieselskatten leder till en överbeskattning av transporter på landsbygden. Godstransporter på landsbygden har också få andra alternativ, eftersom sjövägar och järnvägar ofta saknas, vilket leder till ökade kostnader utan möjlighet till överflyttning och därmed lägre konkurrenskraft för företagen.

Ett nytt starkt vägande skäl till ett avskaffande av överindexeringen är att Sverige numera har en reduktionsplikt, vilken successivt tvingar drivmedelsdistributörer att blanda in större och större andel biodrivmedel i fossila drivmedel. Med reduktionsplikten blir överindexeringen av dieselskatten ett dubbelt styrmedel. Eftersom reduktionsplikten i sig ökar incitamenten för omvandling kan indexmodellen och dess styreffekt inte längre motiveras.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision att driva tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin, tillsammans med den cirkulära ekonomin, bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå klimatpolitiska målsättningar.

De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta ändliga produkter med förnybara. För att framtidsåtaganden ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft.

Skogsindustrin exporterade år 2018 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att

begränsa avstånds-nackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår.

Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör