

Er ref: Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

fi.remissvar@regeringskansliet.se
Tina Svensson
tina.svensson@regeringskansliet.se

Diarienummer: Fi2022/02850

Vår ref: Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Vårt diarienummer: R:2022-57
070-202 98 69

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

Skogsindustrierna har fått Finansdepartementets promemoria ”Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion” (Fi2022/02850) på remiss och vill med anledning av det avge följande yttrande.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- tillstyrker förslaget att göra en tillfällig nedsättning av skatten för diesel
- vill att regeringen genomför en lagändring så att BNP-indexeringen permanent tas bort från lagen om skatt på energi
- vill att regeringen ger Konjunkturinstitutet i uppdrag att utreda konsekvenser för konkurrenskraften, på grund av drivmedelskostnader, för svenska företag på en internationell marknad med utgångspunkt i exportpriselasticitet
- tillstyrker förslaget om att bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska befrias från koldioxidskatt
- tillstyrker förslaget om att råttolja som förbrukas i kraftvärmeproduktion, eller i annan värmeproduktion för framställning av värme, i en anläggning inom utsläppshandelssystemet också ska befrias från energiskatt med ett belopp som motsvarar den koldioxidskatt som tas ut på så kallad lågbeskattad olja

Skogsindustriernas yttrande

Del 1: Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion

Bakgrund

Under tidigare mandatperiod (2014–2018) infördes en modell för årliga automatiska höjningar av skatten på bensin och diesel som började gälla från 1 januari 2016. Enligt gällande regler ska skattesatserna i 2 kap. 1§ i *Lag (1994:1776) om skatt på energi* årligen indexeras med förändringen i KPI och därutöver med ett schabloniserat tillägg med två procentenheter utöver KPI, det

som brukar kallas BNP-indexeringen. Regeringen ska årligen, före november månads utgång, fastställa det kommande kalenderårets omräknade energi- och koldioxidskatter.

Energi- och koldioxidskatterna har omräknats sedan 1994 och höjts i förhållande till förändringar i konsumentprisindex (KPI) kontinuerligt. Dessa beslut var före 2016 alltid föremål för riksdagsbeslut, men har från 2016 beslutats genom förordningar beslutade av regeringen.

Sedan införandet 2016 har dock BNP-indexeringen pausats flera gånger och drivmedelsskatten har också både sänkts och höjts flera gånger, ibland samtidigt, för att kompensera för den automatiska höjningen. En anledning till detta är att reduktionsplikten infördes från 1 juli 2018, vilket betyder högre inblandning av biodrivmedel. För att möta ökade drivmedelspriser till följd av ökad inblandning av biodrivmedel har regeringen därför pausat BNP-indexeringen av skatten på bensin och diesel flera gånger.

De senast åren har drivmedelspriserna stigit på grund av flera effekter. Dels på grund världsmarknadspriset på olja, dels av valutaeffekter av en försvagad konkurs och dels på grund av ökad inflation. Även innan Rysslands invasion av Ukraina steg priset på drivmedel bland annat på grund av inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel genom reduktionsplikten. Den nya regeringen, som tillträdde i oktober 2022, har aviserat sänkta drivmedelsskatter för att dämpa ökade kostnader och värna konkurrenskraften för svenska företag, samt angivit att reduktionsplikten kommer att sänkas från 2024 för att ytterligare dämpa kostnader.

Skatterna på bensin och diesel är harmonierade enligt energiskattedirektivet¹, som är ett ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el. De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet inkluderar motorbränslen. Direktivet innehåller krav på minimiskattnivåer som medlemsstaterna inte får gå under. Vilken skattnivå som krävs för att uppfylla minimiskattnivåerna i svenska kronor beror på växelkursen. I takt med att kronkursen försvagas blir därmed minimiskattnivåerna högre i svenska kronor.

Nedsättningen av drivmedelsskatten tillstyrks

Skogsindustrierna tillstryker regeringens förslag att sänka beskattningen av diesel, och anser samtidigt att sänkningen inte bör vara tillfällig utan permanent. När kostnader ökar för transporter generellt får det negativa effekter på företagets konkurrenskraft och Sveriges tillväxt och sysselsättning. En hög dieselskatt 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.

Ta bort BNP-indexeringen permanent från lagen om skatt på energi

Skogsindustrierna vill se en lagändring så att BNP-indexeringen, också kallad överindexeringen, på två procentenheter utöver KPI permanent tas bort från *Lag (1994:1776) om skatt på energi*.

Sedan införandet av BNP-indexeringen 2016 har drivmedelsskatten både sänkts och höjts, många gånger samtidigt, för att kompensera för den automatiska höjningen. Skogsindustrierna

¹ Egentligen rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet.

menar att ett system med både skattesänkningar och skattehöjningar är förvirrande, krångligt och otydligt förfarande. Det kan svårt att förklara detta och kan sammanfattas med lägre höjningar av skatten än vad som var tänkt, men uppfattas som helt oförklarligt av användare. Bättre vore att permanent ta bort den indexering som sker utöver KPI från *Lag (1994:1776) om skatt på energi*.

Skogsindustrierna menar att överindexeringen ska tas bort att flera skäl. Främsta skälet är att skattehöjningar utöver KPI bör tas genom beslut i riksdagen. Dagens system innebär att riksdagens årliga beslutsfattande i praktiken rundas. 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 (industri och handel i Sverige) inte analyserats.

Det andra skälet, och kanske det starkaste skälet, till ett avskaffande av BNP-indexeringen är att Sverige sedan 1 juli 2018 har en reduktionsplikt, vilken tvingar drivmedelsdistributörer att reducera utsläppen genom inblandning av biodrivmedel. Med reduktionsplikten blir överindexeringen av dieselskatten ett dubbelt styrmedel. Eftersom reduktionsplikten i sig ger incitament för omvandling kan indexmodellen och dess styreffekt inte längre motiveras.

Det tredje skälet är att den nuvarande lagstiftningen med indexering innebär en överindexering av skatten, det vill säga skatten växer mer än KPI-utvecklingen. Sedan 1994 ska en indexering av ske av koldioxid- och energiskattesatserna på drivmedel med förändringar i konsumentprisindex (KPI) för att realvärdesäkra skattesatserna. Det sker genom de årliga omräkningarna i november varje år. Det nuvarande systemet leder till en indexering högre än KPI, vilket är omotiverat.

Se över hur prispåverkan på drivmedel från lagar och regler kan minskas
Utöver ovan anser Skogsindustrierna att samtliga priskomponenter som beror av lagar och regler, som reduktionsplikt samt energi- och koldioxidskatt, bör ses över i syfte att minska prisskillnaden mellan bensin och diesel samt mellan Sverige och omvärlden. Det är inte hållbart att Sverige har en stor och ökande prisskillnad på diesel till godstransporter gentemot övriga EU-länder, eftersom unionen har en gemensam klimatpolitik och inre marknad. Det är viktigt att ytterligare regeringsuppdrag ges till Konjunkturinstitutet, eftersom det är KI som främst har ekonomiska modeller som kan ge svar på hur konkurrenskraften kan påverkas för svenska företag.

Mått på industrins konkurrenskraft måste utvecklas med exportpriselasticitet
Elektrifieringen av den tunga lastbilstrafiken kommer att ta längre tid för gods- än för personbilstrafiken, vilket innebär högre bränslekostnader för den tunga trafiken. Detta påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt. Dessutom är det extra kännbart på landsbygden och i branscher med hög känslighet för ökade transportkostnader, och få alternativ, så som de gröna näringarna. Exportpriselasticiteten² är ett mått som Konjunkturinstitutet tidigare har använt för att se effekter för exportindustrin av höjda transportkostnader. Homogena produkter,

² För att läsa mer om exportpriselasticitet se Konjunkturinstitutet specialstudie [Nr 10: 2006:10](#)

exempelvis pappersmassa, som handlas på världsmarknaden är priskänsliga. Därför blir ökade transportkostnader svåra vältra över på kunder. För mer differentierade produkter kan situationen se annorlunda ut. Skogsindustrierna vill se ett regeringsuppdrag till Konjunkturinstitutet för att uppdatera skattningarna av exportpriselasticitet för olika branscher och redovisa dem öppet. Det skulle vara ett tydligt mått på effekterna av högre transportkostnader för industrin.

Del 2: Sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion

Bakgrund

Skogsindustrin består av papper- och massaindustrin samt sågverken. Skogsindustrins processer i Sverige är 96 procent fossilfria och använder nästa uteslutande biobränslen i form av restprodukter och sidoströmmar från den egna verksamheten. Samtidigt är skogsindustrin den industrigren som använder mest el, cirka 15 procent av Sveriges elanvändning. Rysslands invasion av Ukraina, samt avveckling av elproduktion i södra Sverige har lett till höga elpriser i södra Sverige vilket får stor påverkan på skogsindustrins konkurrenskraft. Alla åtgärder som kan sänka priset på el i södra Sverige är därför välkomna. Skogsindustrierna kommer inte att påverkas direkt av en sänkt skatt på fjärr- och kraftvärme, men kommer att påverkas indirekt genom dess påverkan på elpriset.

Undvik dubbla styrmedel

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget om att bränsle som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska befrias från koldioxidskatt.

Fjärrvärme och kraftvärme utsätts idag för dubbla styrmedel i form av att de ingår i ETS samt betalar koldioxidskatt. För en effektiv klimatpolitik bör dubbla styrmedel undvikas. Fossila bränslen är på väg att fasa ut svensk fjärrvärme och kraftvärme, inte minst då fjärrvärmekunderna förväntar sig detta. Skogsindustrierna bedömer att förslaget endast tillfälligt kommer att öka de nationella utsläppen i Sverige, men då anläggningarna ingår i EU ETS påverkas inte utsläppen på europeisk eller global nivå. Samtidig produktion av el och fjärrvärme är bättre ur klimatsynpunkt än att endast producera el med fossila bränslen. Att missgynna effektiv kraftvärme i Sverige mot kondensproduktion i Sverige eller angränsande länder leder inte till resurseffektivitet eller lägre utsläpp.

Missgynna inte användningen av råttallolja

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget om att råttallolja som förbrukas i kraftvärmeproduktion eller i annan värmeproduktion för framställning av värme i en anläggning inom utsläppshandelssystemet ska också befrias från energiskatt med ett belopp som motsvarar den koldioxidskatt som tas ut på s.k. lågbeskattad olja. Det är rimligt att råttallolja beskattas på ett på motsvarande sätt som övriga skattepliktiga bränslen.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin

bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett cirkulärt och hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag 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, etcetera. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossil energi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara och cirkulära.

För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. Internationell konkurrenskraft innefattar ett kostnadsläge i paritet med viktiga konkurrentländer och en väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare transporter. Skogsindustrin exporterade år 2021 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 avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla trafikslag 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 trafikslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av trafikslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Järnväg är det dominerande trafikslaget för massa (ca 60-65 procent) och för papper (ca 85 procent). För sågade trävaror gäller det omvända med högre andel lastbil (ca 85-90 procent). Lastbil är också det dominerande trafikslaget för råvaror som rundvirke (ca 65 procent) och flis (ca 85 procent).

Stockholm

2022-11-03

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör

Johan Bruce
Energidirektör