



Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen,
Enheten för mervärdesskatt och
punktskatter
103 33 Stockholm

Remissvar – Promemoria sänkt skatt på bensin och diesel (Fi2023/02433)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av regeringens promemoria (Fi2023/02433) per den 2023-09-07. I promemorian föreslås en sänkning av energiskatter samt höjningar av koldioxidskatter för bensin vilket sammantaget ger 60 öre lägre skatt år 2024 än 2023. För dieselbränsle höjs i praktiken skatten med 12 öre per liter för märkt diesel samt mellan 12 och 18 öre litern för omärkt diesel beroende på miljöklass.

Förslagets generella påverkan på transporters genomförande i Sverige

Svenska Taxiförbundet ser positivt på en sänkning av energiskatter på bensin och diesel med syftet att alla i Sverige skall kunna få en god tillgänglighet till samhällets funktioner. Risker med åtgärden ses dock som en ökad användning av privatbil, då en inte helt oväsentlig del av Sveriges befolkning är beroende av privatbil för att kunna ta del av samhällets alla funktioner. Speciellt i glesbygdsområden är detta fallet då den nu existerande kollektivtrafiken inte på ett tillfredställande sätt kan ersätta privatbil för en relevant tillgänglighet till samhällsfunktioner.

Det är då viktigt att regeringen kompletterar en sänkning av energiskatter på bensin och diesel med andra åtgärder vilka kan säkra tillgängligheten till samhällets alla funktioner utan att riskera att vi inte når upp till våra miljö- och transportpolitiska mål. Transporter har en stor påverkan på möjligheterna att uppfylla miljömålen varför en sänkning av energiskatter på bensin och diesel skulle kunna kompletteras med ökade satsningar på anropsstyrd taxi som ett komplement till traditionell kollektivtrafik, något som både kan öka kollektivtrafikens attraktionskraft och bidra till en minskad användning av privatbil samt att människors tillgänglighet till samhällets funktioner kan bibehållas, eller t.o.m. öka.

Förslagets påverkan på taxisektorn i Sverige

Taxisektorn i Sverige har som alla andra näringar vilka utför gods- eller persontransporter drabbats hårt av de prishöjningar på drivmedel som skett under de senaste åren. Detta har inneburit en stor påfrestning för en bransch som redan innan prishöjningarna drabbades

Postadress

Svenska Taxiförbundet
Svenska Taxiförbundets Service AB
114 59 STOCKHOLM

Org.nummer

802003-4404
556176-4357
www.taxiforbundet.se

Besöksadress

Karlavägen 83
e-post
förnamn.efternamn@taxiforbundet.se

Telefon

08-566 21 660
Bankgiro
124-9101

av vikande kundunderlag, främst pga. pandemin och dess sidoeffekter som ändrade resmönster och olika restriktioner. Redan innan drivmedelskostnaderna började öka var branschens marginaler i princip obefintliga som en följd av detta.

Taxinäringen i Sverige är till stor del beroende av upphandlad samhällsbetald trafik som färdtjänst, skolskjuts, sjukresor men även anropsstyrd trafik som mer och mer kompletterar traditionell kollektivtrafik. På motsvarande sätt är de upphandlande Regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen beroende av de tjänster som de kan upphandla av taxinäringen.

Denna upphandlade samhällsbetalda trafik löper ofta på 3–4 år med bränsleersättningsmodeller som inte alltid räknar upp ersättningen till aktuella drivmedelskostnader. Följden blir att taxiåkerierna tvingas utföra avtalade transporter till en bränsleersättning som understiger de faktiska drivmedelskostnaderna.

Om de faktiska drivmedelskostnaderna inte kan ersättas fullt ut i upphandlingarna riskerar vi en situation där det helt enkelt inte går för det enskilda taxiåkeriet att fortsatt utföra dessa samhällsviktiga persontransporter, något som ytterst drabbar inte bara den Region eller Kommun som ansvarar för tillhandahållandet av denna service utan framför allt de individer som är beroende av dessa transporter och för vilka privatbil inte är ett alternativ.

Svenska Taxiförbundet har de senaste åren efterfrågat riktade åtgärder vilka kan göra det möjligt att, trots kraftigt ökade drivmedelskostnader, fortsatt utföra dessa nödvändiga transporter.

En sänkning av drivmedelskostnaderna sågs då som en välkommen åtgärd, även om den enskilt inte är tillräcklig för att helt komma till rätta med branschens problem. Då vi konstaterade att den faktiska sänkningen på bensen uppgick till 60 öre och att den praktiska effekten för dieselpriiset är en höjning på mellan 12 och 18 öre litern kan vi inte se att denna åtgärd skulle vara tillräcklig för att komma till rätta med branschens problem. Att dessa åtgärder leder till en lägre drivmedelskostnad efter omräkning än vad som annars skulle ha varit fallet är då föga tröst.

Att ytterligare ta i beaktande när åtgärder för sänkta drivmedelskostnader presenteras är att inte alla fordon drivs med bensen eller 'vanlig' diesel. Idag ställer många myndigheter och upphandlande Regioner eller Länstrafikbolag genom olika avtal krav på taxiföretagen att använda miljödiesel i form av HVO100. Då prisutvecklingen på HVO100 under det senaste året varit extraordinär leder dessa krav till ytterligare och ökade påfrestningar på kostnadssidan för de taxiföretag som antingen väljer att tanka HVO100 eller som av olika myndigheter och Regioner i upphandlingsavtal tvingas till det.

Som en följd av prisutvecklingen för miljödiesel som HVO100 tvingas nu taxiföretag, samt andra aktörer, att tanka vanligt dieselbränsle i stället för miljödiesel som HVO100, något som knappast kan ses som en önskad klimateffekt eller göra så att transportsektorn kan bidra till att vi uppnår våra miljöpolitiska mål.

För att inte riskera att tappa helhetsbilden vad gäller transportsektorns möjlighet att bidra till att vi uppnår våra miljöpolitiska mål menar Svenska Taxiförbundet att regeringen även bör överväga riktade stödåtgärder så att användarna av HVO100 inte pga. skenande prisutveckling tvingas att i stället tanka med 'vanlig diesel'.

Sammanfattning

För att tala klarspråk så hade vi förväntat oss mer kraftfulla åtgärder vilka på riktigt hade kunnat leda till bättre villkor och möjligheter att fortsatt bedriva persontransporter. Denna sänkning av bensinskatten och i praktiken höjning av dieselskatten kommer inte att leda till någon förbättring för taxinäringen. Skall taxiåkerierna fortsatt kunna utföra samhällsviktiga transporter krävs det förbättrade villkor vilka möjliggör detta. Att på något sätt kompensera för de höga drivmedelskostnaderna, vilket även inbegriper HVO, är då inte bara nödvändigt utan akut.

Svenska Taxiförbundet uppmanar därför regeringen att överväga riktade åtgärder vilka på allvar adresserar drivmedelsfrågorna för yrkesmässiga persontransporter, samt kompletterande åtgärder med ökade satsningar på anropsstyrd taxi till/från större kollektivtrafikcentra för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft, något som på allvar kan bidra till att tillgängligheten blir bättre samtidigt som de miljö- och transportpolitiska målen nås.

Om Svenska Taxiförbundet kan bidra med konstruktiva förslag på praktiskt genomförbara åtgärder i närtid står vi självklart till Regeringskansliets förfogande i detta viktiga arbete.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
Verksamhetschef



Tommy Pilarp
Senior Legal Counsel, LL M
Governmental and Regulatory Affairs