

Er ref: Finansdepartementet
Ert diarienum: Fi2021/01053

fi.remissvar@regeringskansliet.se
sofie.abdsaleh@regeringskansliet.se

Vår ref: Skogsindustrierna
Vårt diarienum: R:2021-15

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.se

Yttrande över Finansdepartementets promemoria promemorian ”Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022” (Fi 2021/01053)

Skogsindustrierna har fått Finansdepartementets promemoria ”Pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022” (Fi2021/01053) på remiss och vill med anledning av det avge följande yttrande med utgångspunkt i de skatteändringar som berör diesel.

Skogsindustrierna instämmer även med det remissyttranden som lämnats av Näringslivets Transportråd och Svenskt Näringsliv, samt vill dessutom ge följande egna synpunkter.

Sammanfattning

Skogsindustrierna:

- tillstyrker förslaget att pausa BNP-indexeringen under 2022
- vill se en lagändring så att BNP-indexeringen permanent tas bort från lagen om skatt på energi
- menar att BNP-indexeringen inte längre kan motiveras efter införandet av reduktionsplikten

Skogsindustriernas yttrande

Bakgrund

Under den förra mandatperioden infördes (1 januari 2016) en modell för årliga automatiska höjningar av skatten på bensin och diesel. 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 i promemorian kallas BNP-indexeringen.

Sedan införandet 2016 har dock BNP-indexeringen pausats och drivmedelsskatten har också flera gånger både sänkts och höjts, ibland samtidigt, för att kompensera för den automatiska höjningen. Anledningen 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 vill regeringen pausa BNP-indexeringen av skatten på bensin och diesel fram till kontrollstationen för reduktionsplikten 2022.

Förslaget om pausad BNP-indexering minskar statens skatteintäkter med 930 MSEK för år 2022. Åtgärden beräknas ha marginella effekter på andra politiska mål. Utsläppsreduktionen inom reduktionsplikten gör att utsläppen från en genomsnittlig liter diesel (eller bensin) ändå minskar. Dessutom har regeringen nyligen föreslagit ökad ambition i reduktionsplikten fram till 2030.

Överväganden

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget att pausa BNP-indexeringen under 2022. Samtidigt vill Skogsindustrierna se en lagändring så att BNP-indexeringen, också kallad överindexeringen, på två procentenheter utöver KPI permanent tas bort från lagen om skatt på energi. Efter införandet av reduktionsplikten är BNP-indexeringen överflödigt och onödig. Skogsindustrierna anser därför att överindexeringen bör avskaffas från den 1 november 2022 när föreslagen pausperiod löper ut.

Sedan införandet 2016 har drivmedelsskatten både sänkts och höjts samtidigt för att kompensera för den automatiska höjningen. Skogsindustrierna menar att ett system med både skattesänkningar efter skattehöjningar, det vill säga lägre höjningar av skatten, är ett krångligt och otydligt förfarande. 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 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.

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 successivt tvingar drivmedelsdistributörer att reducera utsläppen genom inblandning av biodrivmedel. 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.

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- som 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.

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 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, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara.

För att framtidssatsningar 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 2020 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 transportslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistik tjänster för över 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).

Stockholm

2021-04-14

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm
Transportdirektör