

## Finansdepartementet

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

cc: [tina.svensson@regeringskansliet.se](mailto:tina.svensson@regeringskansliet.se)

Diariernr: Fi2022/01024

Vår referens:  
SF/EI

Stockholm  
2022-04-01

### **Yttrande över promemoria ”Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel” (diariernr Fi2022/01024)**

Maskinentreprenörernas (ME:s) medlemmar äger och kör de entreprenadmaskiner som bygger infrastruktur, bostäder, förbereder och underhåller vägar, vatten-, avlopps- och elnät och på så sätt bidrar till Sveriges välfärd och klimatomställning. I samband med sådana projekt kör många av våra medlemsföretag även både lätta och tunga godstransporter. Cirka 1/3 av driftskostnaden i maskinentreprenader utgörs av drivmedel, och därför har den senaste tidens prishöjningar (mer än 50% på ett år) blivit mycket kännbara för de ofta små och medelstora medlemsföretagen.

#### **Promemorians huvudsakliga innehåll**

Drivmedelspriserna har ökat kraftigt under det senaste året, främst på grund av att oljepriset har stigit kraftigt, särskilt efter Rysslands invasion av Ukraina. De höga drivmedelspriserna får konsekvenser för hushåll och företag som är beroende av transporter. I promemorian föreslås därför att energiskatten på bensin och diesel tillfälligt ska sänkas med 1 krona och 5 öre per liter under perioden den 1 maj–30 september 2022. Ändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2022.

#### **ME:s sammanfattade synpunkter på promemorian**

ME stödjer förslaget till skattesänkningen men vill i sammanhanget lyfta följande åsikter till Finansdepartementet och Regeringen.

- En tillfällig skattesänkning under 5 månader är ett alltför kortsiktigt perspektiv.
- Ta ansvar som beställare för den miljö- och drivmedelspolitik som förs.
- Se över och anpassa lagen om reduktionsplikt vilken har ökat drivmedelspriserna i lika stor utsträckning som oljepriset.
- Ge incitament för ökad produktion av förnybara drivmedel i Sverige
- Koldioxidskatten ska reduceras i takt med ökad reduktionsplikt efter att promemorians föreslagna skattesänkning upphör 1 oktober 2022.
- Från den 1 januari 2023 bör den årliga överindexeringen om 2% utöver KPI på energiskatt för bensin och diesel avskaffas permanent.

---

#### **Maskinentreprenörerna**

Adress:  
Box 1609, Storgatan 19, 5 tr  
111 86 Stockholm

e-post:  
[svante.floden@me.se](mailto:svante.floden@me.se)  
[www.me.se](http://www.me.se)

Telefon:  
08-762 7069

Medlem i Svenskt Näringsliv

## **ME:s synpunkter på Promemorian**

### **5 månaders skattereduktion är för kort horisont**

Promemorian föreslagna skattesänkning ger en viss lindring i en svår situation för landets entreprenörer och åkerier men ME vill lyfta fram vikten av långsiktiga beslut och stabila förhållanden. Den korta horisonten om 5 månader (1 maj – 30 september) ger stora svårigheter att lämna anbud i upphandlingar som ofta sträcker sig över mer än ett år. Det osäkra läget i Europa ger redan nu komplikationer i beräkning av projekt och möjligheten att förutse kostnadsutveckling. ME föreslår därför att promemorian förslag om en tidsbegränsad skattereduktion till 30 september tas bort och ersätts med fortlöpande 6 månaders avstämning. Det ger möjlighet att återinföra skatten helt eller delvis och i en takt som förhållanden i vår omvärld tillåter.

### **Ta ansvar som beställare**

Staten är genom Trafikverket och bolag såsom Vattenfall, liksom landets regioner och kommuner stora beställare/köpare av våra medlemmars tjänster. I sitt beställansvar vill ME be staten att föregå med gott exempel och öka sin ersättning till utförare av de tjänster som ME:s medlemmar utför, tar sitt ansvar för den politik som förs och de krav som ställs på maskiner och bränsle genom att betala för de kostnadsökningar som det medför.

### **Se över reduktionsplikten**

Det är viktigt att Sverige ligger långt fram i klimatomställningen, men det svenska systemet med reduktionsplikt straffbeskattar varje liter förnybart bränsle med energiskatt och koldioxidskatt (i dagsläget ~4,80 kr/liter) jämfört med om det förnybara bränslet säljs oblandat. Det måste anses fullständigt kontraproduktivt mot miljömålen. Resultatet blir att vår höga reduktionsplikt jämfört med andra europeiska länder påverkar möjligheten till lika konkurrens inom flera branscher som är beroende av drivmedel, t ex anläggningsentreprenader, jordbruk, skogsbruk, transporter etc. Dessutom finns inte tillräckliga mängder av HVO på marknaden för att förse efterfrågan på oblandad HVO100 och samtidigt uppfylla reduktionsplikten för diesel, vilket ytterligare driver prisökning.

### **Behov av ökad svensk produktion av biodrivmedel**

Efterfrågan på ren HVO100 är stor i vår bransch, men tillgången är begränsad. Många kommuner och statliga beställare (exempelvis Trafikverket) vill gå fortare fram i omställningen till fossilfri verksamhet. Merparten av dagens maskiner kan köras på biodrivmedel, t ex HVO, istället för fossil diesel. Det innebär att dessa maskiner kommer behöva en ökad mängd biodrivmedel för att bidra till klimatmålen. En förutsättning för omställningen är att biodrivmedel finns tillgängligt och till ett rimligt pris. Det är fullständigt ohållbart att fortsätta importera en stor del av all tillgänglig HVO och/eller råvaror för HVO-produktion till Sverige. I takt med att fler EU-länder ökar sin reduktionsplikt ökar efterfrågan på biodrivmedel, vilket har drivit upp priset på t ex HVO och FAME. Ju högre inblandning ett land har desto större blir påverkan på priset för konsumenter och företag. Därför är det viktigt med inhemsk produktion för att säkra svenska klimatmål.

### **Drivmedelsskatter och årlig överindexering**

Drivmedel är en betydande kostnadspost för ME:s medlemmar. Sveriges höga drivmedelsskatter i kombination med reduktionsplikten gör att maskinentreprenörer och transportörer åker över gränserna till Danmark, Norge och Finland för att fylla sina tankar till ett lägre pris. Det sker på bekostnad av miljön – både för själva transporten och för ett drivmedel med högre klimatutsläpp.

Då reduktionsplikten ökar bör koldioxidskatten minskas i samma takt, för att på sikt avskaffas helt för fossilfria drivmedel. ME välkomnar de föreslagna ändringar i EU:s energiskattedirektiv som innebär att skattenivåerna ska baseras på drivmedlens energiinnehåll och miljöprestanda. Det innebär att det blir

olika skattesatser på fossila och fossilfria drivmedel, vilket ger en högre skatt på de bränslen som förorenar mest, och en lägre skatt på t ex HVO.

ME har tidigare besvarat remissen och ställt sig bakom förslaget om pausad BNP-indexering av skatten på bensin och diesel för 2022. Överindexeringen fördyrar markarbete vilket medför högre kostnader för beställaren. De omfattande behoven av markarbeten och behoven av underhåll i och utbyggnad av infrastruktur, bostäder, vindkraft, VA-reinvesteringar, utvecklat elnät mm fördyras, vilket i förlängningen belastar skattebetalarna. Detta utan en tydlig uppsida, då reduktionsplikt, elektrifiering och andra initiativ redan driver omställningen för ett hållbart byggande.

ME anser att ändringen ska permanentas så att BNP-indexeringen tas bort helt.

ME står i övrigt bakom remissvar från Svenskt Näringsliv

Med vänlig hälsning,  
Maskinentreprenörerna

Anders Robertsson VD

*Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för maskinentreprenörer. ME företräder och stödjer medlemmarna och arbetar för branschens utveckling. Vi verkar för fri företagsamhet och en sund marknads-ekonomi och bevakar och påverkar bransch- och arbetsmarknadspolitiska frågor.*

*ME är remissinstans i branschaktuella ämnen och är en del av Svenskt Näringsliv. ME har drygt 4 000 medlemsföretag med 21 000 medarbetare. Medlemsföretagen utvecklar genom sina tjänster samhällets infrastruktur. Företagen syns varje dag när de utför sina uppdrag för stat, kommun, företag och privatpersoner.*