

# **Bränslebeskattningens inverkan på transportbranschen**

Elias Nyman

Examensarbete för Tradenom (YH)-examen

Utbildningen Företagsekonomi

Åbo 2022

## EXAMENSARBETE

Författare: Elias Nyman

Utbildning och ort: Företagsekonomi, Åbo

Inriktning: Redovisning

Handledare: Marika Nygårdas

Titel: Bränslebeskattningens inverkan på transportbranschen

---

Datum: 3.6.2022 Sidantal: 37

Bilagor: 0

---

### Abstrakt

Den 1. augusti 2020 höjdes beskattningen av flytande drivmedel i Finland vilket betydde att skatten på motorbensin höjdes med 5,71 cent per liter medan skatten för dieselolja höjdes med 6,46 cent per liter.

Detta examensarbete behandlar beskattningen av flytande drivmedel. Syftet med arbetet är att ta reda på hur den höjda beskattningen av bränsle påverkar företag inom transportbranschen. Arbetet består av en teoridel, en empirisk del samt en del där resultatet av undersökningen presenteras. I teoridelen behandlar jag bland annat konsumtionen av bränsle i vårt land, själva beskattningen av bränslen samt beskattningens uppbyggnad. Jag ser även på hur transportbranschen fungerar. Jag behandlar också distributionskyldigheten av biodrivmedel samt ett medborgarinitiativ gjort för att sänka beskattningen på flytande drivmedel. Därtill tar jag också en titt på skillnader i bränslepriserna och beskattningen av bränsle i Finland jämfört med övriga länder inom EU, men också globalt.

Den empiriska delen av arbetet innehåller en kvalitativ undersökning som är gjord i form av tre olika intervjuer med representanter för företag inom transportbranschen. Intervjuerna behandlar främst företagets syn på beskattningen av bränsle samt beskattningens inverkan på dessa företag och deras verksamhet.

Resultatet av undersökningen visade att den höjda beskattningen av flytande drivmedel inte haft någon större inverkan på de intervjuade företagets verksamhet.

---

Språk: svenska

Nyckelord: beskattning, bränslebeskattning, transportbransch

## OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Elias Nyman

Koulutus ja paikkakunta: Liiketalous, Turku

Suuntautumisvaihtoehto: Kirjanpito

Ohjaaja(t): Marika Nygårdas

Nimike: Polttoaineverotuksen vaikutus kuljetusalaan

---

Päivämäärä 3.6.2022

Sivumäärä: 37

Liitteet: 0

---

### Tiivistelmä

Nestemäisten polttoaineiden verotusta korotettiin Suomessa 1.8.2020, jonka myötä moottoribensiinin vero nousi 5,71:llä sentillä litralta ja dieselin vero 6,46:lla sentillä litralta. Tämä opinnäytetyö käsittelee juuri nestemäisten polttoaineiden verotusta. Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten polttoaineiden verotuksen kiristyminen vaikuttaa kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksiin. Työ koostuu teoriaosasta, empiirisestä osasta sekä osasta, jossa tutkimuksen tulokset esitellään. Teoria osassa käsitellään mm. polttoaineiden kulutusta Suomessa, polttoaineen verotusta ja verotuksen rakennetta sekä kuljetus- ja logistiikka-alan nykytilaa ja toimivuutta. Käsitellään myös biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta sekä kansalaisaloitetta, joka tehtiin nestemäisten polttoaineiden verotuksen keventämiseksi. Tämän lisäksi tarkastelen myös polttoaineiden hintoja ja verotusta Suomessa verrattuna muihin EU-maihin, sekä myös maailmanlaajuisesti.

Työn empiirinen osa pitää sisällään kvalitatiivisen tutkimuksen, joka tehtiin kolmen eri haastattelun muodossa. Haastateltavat olivat eri kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten edustajia. Haastatteluissa käsiteltiin pääasiassa yritysten näkemyksiä polttoaineen verotuksesta sekä verotuksen vaikutuksista kyseisiin yrityksiin tai heidän liiketoimintaansa.

Tutkimuksen tulokset osoittivat, ettei polttoaineverotuksen nousulla ole ollut merkittävää vaikutusta kyseisiin yrityksiin tai heidän liiketoimintaansa.

---

Kieli: ruotsi

Avainsanat: verotus, polttoaineverotus, kuljetusala

## **BACHELOR'S THESIS**

Author: Elias Nyman

Degree Programme: Business administration, Turku

Specialisation: Accounting

Supervisor(s): Marika Nygårdas

Title: Impact of Fuel Taxation on the Transport Industry

---

Date 3.6.2022

Number of pages: 37

Appendices: 0

---

### **Abstract**

On August 1<sup>st</sup> 2020, the taxation of liquid fuels in Finland was increased, which meant that the tax on motor petrol was increased by 5.71 cents per liter, while the tax on diesel was increased by 6.46 cents per liter. This Bachelor's thesis deals with the taxation of liquid fuels. The purpose of the work is to find out how the increased taxation of fuel affects companies in the transport industry. The work consists of a theoretical part, an empirical part, and a part where the results of the research are presented. In the theory part, I deal with for example the consumption of fuel in our country, the taxation of fuels and the structure of the taxation and also take a look at how the transport industry works. I also deal with the obligation to distribute biofuels and A citizen's initiative made to reduce the taxation of liquid fuels. In addition, I also look at the differences in fuel prices and taxation of fuel in Finland compared to other countries within the EU, but also globally.

The empirical part of the work contains a qualitative study that is done in the form of three different interviews with companies operating in the transport industry. The interviews mainly deal with the companies' views on the taxation of fuel and the impact that the fuel taxation has on these companies and their activities.

The results of the research showed that the increased taxation of liquid fuels did not have a major impact on the activities of the companies interviewed.

---

Language: Swedish

Key words: taxation, fuel taxation, transport industry

## Innehållsförteckning

1	Introduktion .....	1
1.1	Problemformulering .....	1
1.2	Syfte och avgränsning.....	2
1.3	Material och metoder.....	3
2	Konsumtion av flytande bränslen i Finland.....	5
3	Försäljning av flytande bränslen i Finland.....	6
4	Bränslebeskattningen i Finland.....	7
4.1	Bränsleskattens struktur.....	7
4.1.1	Energiinnehållsskatt.....	8
4.1.2	Koldioxidskatt.....	9
4.1.3	Försörjningsberedskapsavgift.....	9
4.1.4	Mervärdesskatt.....	10
5	Bränslebeskattningens utveckling under åren.....	11
6	Medborgarinitiativ 16.3.2021 .....	11
7	Jämförelse av EU-ländernas bränslebeskattning.....	12
7.1	Bensin .....	13
7.2	Diesel.....	14
8	Distributionsskyldighet av biobränslen.....	15
9	Jämförelse av globala bränslepriser .....	15
9.1	Bensinpriset .....	16
9.2	Dieselpriiset.....	16
10	Transportbranschen.....	17
10.1	Transportbranschens situation i dagens läge.....	17
10.2	Konkurrensläget inom transportbranschen.....	18
10.3	Transportbranschens prissättning .....	19
11	Undersökning.....	20
11.1	Intervjuer med transportföretag .....	20
11.2	Sammanfattning och resultat av intervjuerna.....	27
12	Analys.....	30
13	Kritisk granskning.....	31
14	Slutord.....	33
15	Källförteckning .....	35

# 1 Introduktion

Detta examensarbete kommer att behandla beskattningen av flytande bränsle i Finland. Som flytande bränsle klassas bland annat bensin, bioetanol, biobensin, etanoldiesel och dieselolja. För oss vanliga medborgare är de bränslen som används för att driva motorfordon i trafiken, det vill säga bensin och diesel kanske de mest kända bränslena, och dessa kommer också att vara mest uppmärksammade i detta arbete.

Orsaken till att jag valde att skriva om just detta ämne är att jag ända sedan jag var barn varit intresserad av bilar och fordon i allmänhet och därför också följt med bränslepriserna. Då bränslepriserna nu stigit på det sätt de gjort har intresset för att ta reda på vad det pris man varje vecka betalar vid bensinmacken faktiskt består av och vad dess förändringar beror på. Jag ansåg också att detta ämne fått mycket uppmärksamhet i olika medier och varit relativt aktuellt under de senaste åren vilket också kan ses som en motivering för valet av detta ämne.

Beskattningen av flytande drivmedel är uppdelad i två olika delar. Den första delen är energiinnehållskatten vars pris baserar sig på bränslets värmevärde. Den andra delen kallas koldioxidskatt och baserar sig på mängden växthusgaser som produceras under förbränningen av bränslet. Utöver detta betalas även en försörjningsberedskapsavgift för varje enskild liter bränsle. (Finansministeriet, 2019)

För tillfället ligger skatten för motorbensin, som stora delar av finländarnas bilar drivs med på totalt 75,96 cent per liter. Motsvarande siffror för dieselolja, som t.ex. största delen av transportföretagen använder sig av som drivmedel i sina fordon, ligger på 34,57 cent per liter. Därtill måste även en försörjningsberedskapsavgift betalas för varje liter bränsle. Denna avgift ligger för tillfället på 0,68 cent per liter motorbensin och 0,35 cent per liter dieselolja. (Riksdagen, 2019)

## 1.1 Problemformulering

År 2019 var trafikutsläppens andel av de totala utsläppen i Finland ungefär en femtedel. Vägtrafikens andel av de totala utsläppen från trafiken var hela 94 % varav 54 % orsakades av personbilstrafiken och ca. 41 % från transportfordon som t.ex. last- och paketbilar. Trafikutsläppen har minskat i stort sett årligen från och med år 2008 med några enstaka år som undantag. Minskningen av utsläpp från trafiken har dock inte varit tillräckligt snabb för att de fastställda utsläppsmålen skulle kunna uppnås. För att försnabba minskningen av trafikutsläpp har man i Finland tagit i bruk olika åtgärder vars syfte är att minska utsläppen.

Exempel på dessa åtgärder är t.ex. höjning av distributionsskyldigheten av biodrivmedel, stödpenning för inköp av elbil, sänkning av gränsvärden för nya bilars maximala utsläpp samt den åtgärd som detta arbete handlar om, dvs. höjningen av skatter på fossila drivmedel. (Kommunikationsministeriet, 2021)

Den 1. augusti 2020 höjdes beskattningen av flytande drivmedel i Finland. Höjningen gällde i detta fall både energiinnehållskatten och koldioxidskatten. Resultatet av förhöjningen blev att skatten av fossil motorbensin höjdes med 5,71 cent per liter medan skatten på fossil dieselolja höjdes med 6,46 cent per liter. Däremot höjdes beskattningen av biodrivmedel lindrigare. Dessa åtgärder gjordes för att minska utsläppen av växthusgaser för att regeringen skall kunna uppnå de klimatmål som de lagt upp. Som exempel på klimatmål har regeringen kommit upp med att utsläppen från trafiken i Finland skall halveras till och med år 2030 med år 2005 som jämförelse år. Med hjälp av den höjda beskattningen på fossila bränslen, som största delen av de motordrivna fordonen i Finland fortfarande drivs med och som även har en högre halt av koldioxidutsläpp än t.ex. biobränslen och el, försöker regeringen därmed styra konsumenterna mot de mer miljövänliga fordons- och drivmedelsalternativen för att kunna uppnå klimatmålen. (Riksdagen, 2019)

Den höjda beskattningen har fått ett väldigt negativt emottagande bland finländare i och med att detta inte är första gången som beskattningen på flytande drivmedel höjs. En av de mest drabbade parterna i Finland är företagen inom transport- och logistikbranschen. Enligt Yle:s intervju 2.9.2020 med en representant för ett logistikföretag kommer branschen att drabbas med ca. 80 miljoner euro per år på grund av den förnyade beskattningen. Detta kan vara ett stort bakslag med tanke på att förändringen kommit i kraft i samband med Korona-pandemin som även den har drabbat dessa företag. En annan representant påpekar i intervjun att höjningen av bränslebeskattningen under 2010-talet drabbat logistik- och transportbranschen med ca. 200 miljoner euro per år. Enligt representanten har detta påverkat exportindustrins konkurrenskraft negativt. (Yle, 2020)

## **1.2 Syfte och avgränsning**

I detta arbete kommer jag att gå in på hur själva beskattningen av bränsle fungerar och även behandla de flytande drivmedlens och trafikens utsläpp och dess andel av de totala utsläppen i Finland. Jag kommer också behandla Finlands framtida klimatmål samt sänkningar av trafikens koldioxidutsläpp.

Syftet med arbetet är att undersöka hur den höjda skatten av flytande drivmedel påverkar olika transportföretags ekonomi. Jag kommer att undersöka hur företagens utgifter förändras på grund av skatteförhöjningen samt hur detta påverkar företagens resultat. Jag kommer även att se på om och hur företagen kommer att ändra på sin verksamhet samt prissättning för att minimera den negativa påverkan på resultatet. I och med att medierna för det mesta publicerar information om hur hela logistik- och transportbranschen påverkas av förändringarna i beskattningen har jag som mål för arbetet är att få en klarare bild över hur enskilda företag av olika storlekar inom branschen påverkas av förändringarna i beskattningen och hurdana konsekvenser förändringarna har på företagens ekonomi.

Jag kommer att avgränsa arbetet till finska företag inom transportbranschen samt lagstiftningen i Finland gällande skatter på flytande drivmedel. Jag kommer även att avgränsa arbetet till bränslen som används i motordrivna fordon i trafiken. Därmed kommer jag inte att ta upp beskattning om bränslen som används till t.ex. uppvärmning av hushåll och heller inte luft- eller sjötrafikens användning av bränslen. Fokuset i detta arbete ligger alltså på transportföretag som använder sig av drivmedel som används inom vägtrafiken i sin verksamhet. Därmed kommer tyngdpunkten för arbetet ligga i beskattningen av dieseloljan i och med att det är det mest använda drivmedlet i fordonen som används inom denna bransch. Jag fokuserar också i detta arbete en del på motorbensin eftersom det är det drivmedel som används mest inom personbilstrafiken i Finland. Jag kommer också att jämföra bränslebeskattningen och bränslepriserna i Finland med andra länders beskattning och bränslepriser.

### **1.3 Material och metoder**

För att utföra en undersökning bör man göra valet mellan en kvantitativ och kvalitativ undersökning. Den kvantitativa undersökningen når ofta ut till en större mängd personer. Undersökningen består ofta av standardiserade frågeblanketter med flervalfrågor. Resultaten från undersökningen fås ofta i siffror och procentandelar vilket ger svar på frågor som t.ex. hur mycket, hur ofta, var, vad och så vidare. Den kvalitativa undersökningen fokuserar oftast på en mindre mängd individer. Den kvalitativa undersökningen ger inte likadan statistik som den kvantitativa undersökningen utan fokuserar mera på att förstå orsaker och syften i en individs agerande och beteendemönster. Kvalitativa undersökningar genomförs oftast med hjälp av intervjuer eller samtal vilket gör att undersökningen blir mer djupgående och mer detaljfokuserad jämfört med kvantitativa undersökningar. (T. Heikkilä, 2014)

I detta arbete valde jag att göra en kvalitativ undersökning kring det valda problemet. Undersökningen består av tre intervjuer med tre olika företag inom branschen. I detta arbete kommer jag inte att nämna företagens namn utan kalla dem Företag A, Företag B och Företag C. Jag valde ut transportföretagen enligt de avgränsningar som jag lagt upp för arbetet. Meningen med intervjuerna med de tre företagen var att få ett mer personligt perspektiv på situationen inom branschen. Undersökningen gjordes i form av en intervju på Teams och en intervju per telefon. Ett av företagen ville skicka sina svar till mig i skriftlig form.

Med hjälp av intervjuerna med de tre transportföretagen vill jag få fram en uppfattning om hur företagen påverkas av de ändringar som görs angående beskattning av ett av de viktigaste verktygen för deras verksamhet, det vill säga det bränsle som driver deras fordon.

För att ha en god grund för min forskning börjar jag detta examensarbete med en teoridel där jag behandlar bland annat beskattningen av flytande bränsle, trafikens utsläpp och miljökriterier, konsumtionen av flytande bränslen i Finland samt transportbranschens situation i nuläget och branschens framtidsutsikter.

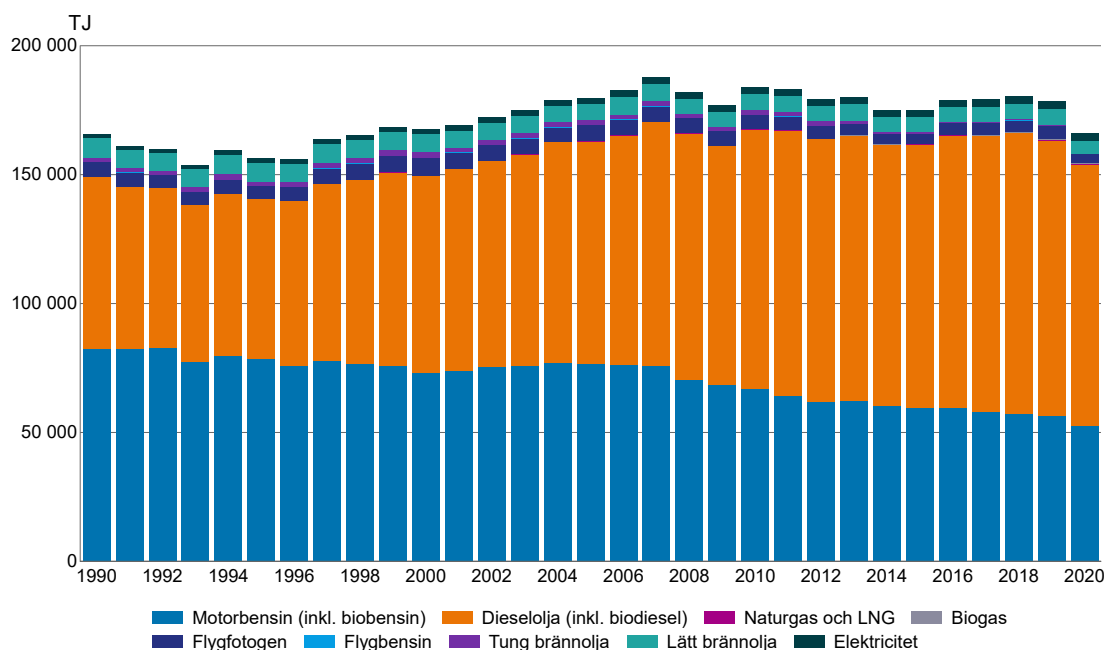
## 2 Konsumtion av flytande bränslen i Finland

Enligt Motiva står vägtrafiken i Finland för 17 % av landets energiförbrukning. (Motiva, 2021) Den energi som används i trafiken fås ännu i dagsläge till största delen från fossila bränslen som produceras av råolja. Det mest använda bränslet i Finland var år 2017 dieselolja, som stod för 57,1 % av de totala i trafiken använda bränslena. Anledningen till att dieseloljan fortfarande står för majoriteten av bränsleanvändningen är att de flesta fordonen som används inom transportbranschen för det första använder dieseloljan som bränsle och för det andra konsumerar väldigt stora mängder av bränslet i fråga jämfört med t.ex. personbilar som används inom privatbilismen. Av de dieseldrivna fordonen som är registrerade i Finland består bara 25 % av personbilar medan 75 % är fordon som används inom transportbranschen, dvs. lastbilar, paketbilar och bussar. (Autoalan tiedotuskeskus, 2019)

Motorbensin var det näst mest använda bränslet och stod för 32,2 % av det använda bränslet. Detta beror på att majoriteten av fordonen inom privatbilismen, ca.70 %, ännu idag är bensindrivna fordon. (Autoalan tiedotuskeskus, 2019)

De övriga bränslen som används inom trafiken är biodiesel som stod för 7,9 % av det totala använda bränslet, biobensin med en andel på 2,2 %, el med en andel på 0,5 % samt naturgas och biogas som båda två hade en andel på endast 0,1 % av den totala bränsleförbrukningen. Orsaken till att de förnybara energikällorna i dagsläge fortfarande konsumeras i väldigt små mängder är t.ex. att de eldrivna bilarna är relativt dyra jämfört med bensin- och dieseldrivna bilar, men också p.g.a. att t.ex. även biodiesel och biobensin har ett dyrare pris än de fossila bränslena. (Autoalan tiedotuskeskus, 2019)

Energiförbrukning inom samfärdsel 1990-2020



Källa: Energianskaffning och -förbrukning, Statistikcentralen

**Figur 1 Energiförbrukning inom vägtrafik (Tilastokeskus, 2021)**

Gasdrivna bilar klassas enligt EU:s lagstiftning fortfarande som fordon som använder sig av fossila bränslen fastän växthusgasutsläppen för en gasbil i snitt är ca. 85 % mindre under sin livslängd jämfört med bensin och dieseldrivna fordon. Därmed har gasdrivna bilar inte fått samma uppmärksamhet som t.ex. elbilar gällande naturvänlighet vilket har åstadkommit att tillväxten i användningen av gasdrivna bilar inte ökat på samma sätt som t.ex. elbilarnas användning. (Suomen autoteknillinen liitto, 2021)

### 3 Försäljning av flytande bränslen i Finland

Den totala försäljningsmängden av flytande bränslen har sedan år 2007 varit runt 4 miljoner ton bränsle på årsnivå. Majoriteten av det sålda bränslet har under hela tiden från och med år 2007 bestått av dieselolja vars försäljningsmängd har stigit från år 2007 mängd på ca. 2,2 miljoner ton till år 2018 mängd på 2,6 miljoner ton. Efter år 2018 har försäljningen av dieselolja minskat en del och år 2020 såldes ca. 2,5 miljoner ton dieselolja. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

Försäljningen av bensin har ständigt minskat från och med år 2007 då det såldes ca. 1,8 miljoner ton motorbensin. Försäljningen har minskat årligen och låg år 2020 på en mängd på ca. 1,3 miljoner ton motorbensin. Den sålda mängden motorbensin består av både den

sålda mängden 95E10 motorbensin och 98E5 motorbensin. Av dessa två motorbensin sorter består försäljningen till största delen av 95E10 motorbensin. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022) Dieseloljans andel av det totala sålda bränslet i flytande form i Finland har därmed ökat år för år och år 2020 var dieseln andel av det sålda flytande bränslet ca. 65 % medan motorbensinens andel låg på ca. 35 %. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

## 4 Bränslebeskattningen i Finland

Beskattningen av flytande bränslen i Finland är hög jämfört med andra länder. Den höga skatten för bränsle motiveras oftast med de höga miljökriterier och klimatmål som den finska regeringen, med EU-lagstiftningen som grund bestämt att vårt land skall sträva till att uppnå. Finland har alltså valt klart högre klimatmål än vad EU:s minimikrav är vilket orsakat att beskattningen av bränsle i Finland blivit mycket strängare än vad den är i många andra EU-länder. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

Bränsleskattens mängd anges i cent per produktliter. Därmed beror skattens mängd inte på själva produktens literpris. Bränsleskatten varierar för varje enskilt bränsle vilket betyder att den slutliga skatten som betalas för en liter bränsle som säljs beror på mängden olika komponenter som bränslet innehåller. Biobränsle som idag blandas i det bränsle som säljs på marknaden beskattas mindre än fossilt bränsle. Därmed räknas mängden skatt per liter bränsle ut utifrån hur stor andel av bränslet som består av fossilt bränsle respektive hur stor andel av bränslet som består av biologiskt bränsle. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

I Finland finns det en lagstadgad distributionsskyldighet av en bestämd andel av biobaserade drivmedel i den totala distributionen av drivmedel. Eftersom de biobaserade bränslena är mer miljövänliga än de fossila bränslena beskattas biobränsle också mindre jämfört med fossilt bränsle. Syftet med beskattningen av bränslen är att på basis av de olika bränslen värmevärden och koldioxidutsläpp främja användningen av de bränslen som är minst skadliga för miljön och omgivningen, oberoende om bränslet framställs ur fossila eller biologiska resurser. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021)

### 4.1 Bränsleskattens struktur

Bränsle hör till den grupp av produkter och tjänster som beskattas med punktskatter. Punktskatternas funktion är att styra konsumtionen av en vara eller tjänst genom att beskatta varan eller tjänsten antingen högt eller lågt beroende på om man vill öka eller förminska

konsumtionen av denna. (Juanto & Saukko, 2014, ss. 1-2, 9) Punktskatter används i Finland i beskattningen av produkter och tjänster vars konsumtion kan ha negativa effekter på omgivningen som t.ex. kan skada miljön eller ha negativa effekter på människors hälsa och på så sätt öka kostnaderna för hälsovården. Sådana produkter kan vara t.ex. alkohol, tobak, elektricitet samt olika bränslen. (Myrsky & Ossa, 2008, ss. 239-240)

Beskattningen av flytande bränslen består av en energiinnehållsskatt och en koldioxidutsläppsskatt. I samband med betalningen av energiinnehållsskatten och koldioxidutsläppsskatten betalas också en försörjningsberedskapsavgift till försörjningsberedskapsfonden. Utöver detta betalar man en bestämd procentenhet mervärdesskatt av det skattefria priset på bränslet. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

#### **4.1.1 Energiinnehållsskatt**

Energiinnehållsskatten räknas ut med bränslets värmevärde som grund. Enligt den nuvarande lagstiftningen är energiinnehållsskatten 0,01631 euro per megajoule. För att tydliggöra vad detta innebär i praktiken kan man alternativt räkna ut skatten per liter för samtliga bränslen som finns på marknaden. Energiinnehållsskatten på motorbensin var år 2021 52,19 cent. Alla andra bränslen, vare sig biologiska bränslen eller fossila bränslen, skall beskattas jämlikt med beskattningen av motorbensin. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021)

Det finns ändå undantag till den tidigare nämnda regeln. Dieseloljans energibesättning är betydligt lindrigare än motorbensinens energibesättning. Detta har gjorts på grund av att dieseloljan används i de flesta fordonen inom transportbranschen och i t.ex. busstrafiken. Med hjälp av en sänkt energiinnehållsskatt vill man främja lönsamheten inom exportindustrin och förbättra möjligheterna för företagen inom de ovannämnda branscherna att utöva sin verksamhet på ett lönsamt sätt. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021)

Energiinnehållsskatten för dieselolja är sänkt med ca. 0,0072 euro per megajoule, vilket i praktiken betyder en sänkning på 25,95 cent per liter. Därmed var energiinnehållsskatten för dieselolja år 2021 0,00911 euro per megajoule vilket i praktiken betyder 32,77 cent per liter. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021)

I och med att dieseloljans energiinnehållsskatt är mindre än vad skattens miljörelaterade motiv kräver och i och med att det inte heller finns några andra miljömässiga skäl för att främja användningen av dieselolja i personbilar över något annat bränsle, betalar ägarna av personbilar drivna med dieselolja en drivkraftsskatt i anknytning till fordonsskatten.

Drivkraftskatten betalas även för personbilar som drivs med andra bränslen som har en lindrigare energiinnehålls beskattning än motorbensinens energiinnehållsbeskattning. Meningen med drivkraftskatten är att jämställa skillnaderna mellan de olika bränslenas beskattning så att beskattningen förhåller sig neutral mellan samtliga typer av bränsle oavsett om bränslet är fossilt eller biologiskt. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021) År 2022 ligger energiinnehållskatten för fossil motorbensin på 53,79 cent per liter medan motsvarande siffra för fossil dieselolja är 34,57 cent per liter. (Vero.fi, 2022)

#### **4.1.2 Koldioxidskatt**

Utgångspunkten i beräkningen av koldioxidskatten är ett belopp på 62 euro per ton koldioxid. Utgångspunkten gäller för varje enskilt bränsle vare sig det är fossilt eller biologiskt. Utöver detta tillsätts det i koldioxidskatten ett för varje bränsle specifikt belopp enligt bränslets mängd koldioxidutsläpp. Från och med år 2012 har utsläppsmängden räknats ut genom att beakta bränslets hela livslängd och därifrån räkna ut ett medeltal för utsläppen. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021)

Koldioxidskatten är i regel lägre för biobaserade bränslen i och med att likt energiinnehållskatten, baseras också koldioxidskatten på produktens värmevärde. Biobaserade bränslen har även fått en lindrigare koldioxidbeskattning eftersom det anses att biodrivmedlen är mer naturvänliga under sin hela livslängd jämfört med motsvarande fossila drivmedel. Enligt europaparlamentets direktiv kan man med hjälp av användning av biobaserade bränslen uppnå en minskning på 35 - 50 % av koldioxidutsläpp jämfört med användningen av motsvarande fossila bränslen. Därmed vill man med hjälp av lindrigare koldioxidbeskattning främja användningen av biobaserade bränslen. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021)

Koldioxidskatten för fossil motorbensin var år 2021 0,0051 euro per megajoule vilket motsvarar ett pris på 17,38 cent per liter motorbensin. Motsvarande koldioxidskatt för fossil dieselolja är 19,90 cent per liter dieselolja. (Riksdagen, RP 191/2018 rd, 2021) År 2022 ligger koldioxidskatten för fossil motorbensin på 21,49 cent per liter medan motsvarande siffra för fossil dieselolja ligger på 24,56 cent per liter. (Vero.fi, 2022)

#### **4.1.3 Försörjningsberedskapsavgift**

Utöver energiinnehållskatt och koldioxidskatt betalas för samtliga drivmedel också en försörjningsberedskapsavgift. Avgiften betalas till statens försörjningsberedskapsfond som

är till för att bekosta de utgifter som uppstår under arbetet som staten gör för att säkerställa säkerhetsupplagring och försörjningsberedskapen i vårt samhälle. Försörjningsberedskapsavgiften kan variera mellan de olika bränslena men avgiften betalas för samtliga bränslen. Avgiften tas även ut skilt för varje skild komponent som tillsätts i ett bränsle. Exempel på sådana komponenter är t.ex. biobränsle som blandas i fossilt bränsle. (Finlex, 1994) Försörjningsberedskapsavgiften för fossil motorbensin är i år (2022) 0,68 cent per liter medan motsvarande siffra för fossil dieselolja 0,35 cent per liter. (Vero.fi, 2022)

#### 4.1.4 Mervärdesskatt

Mervärdesskatten är en punktskatt som tas ut vid försäljning eller import av en vara. Skatten implementeras i försäljningspriset. Därmed är det den slutliga konsumenten som står för kostnaden av mervärdesskatten vid tidpunkten av köpet av produkten. Mervärdesskatten tas ut vid försäljning av nästintill alla produkter och tjänster. (Myrsky & Ossa, 2008, ss. 322-333)

Storleken på mervärdesskatten på en produkt varierar enligt produktens natur. Den minsta mervärdesskatten är 10 % och tas ut på produkter och tjänster som t.ex. böcker, tidningar, mediciner, idrotts- och kulturtjänster samt transport- och förläggningstjänster för människor. Livsmedel och restaurang- och cateringtjänster har en mervärdesskatteprocent på 14 %. På resterande produkter och tjänster på marknaden betalas den allmänna mervärdesskatten som ligger på 24 %. (Finansministeriet, u.d.)

Mervärdesbeskattningen av bränsle går under den allmänna mervärdesskatteprocenten. Vi betalar alltså 24 % mervärdesskatt av bränslets mervärdesskattefria pris, men däremot räknas energiinnehållskatten, koldioxidskatten samt försörjningsberedskapsavgiften med i det pris som mervärdesskatten räknas ut ifrån. I praktiken betyder det att mervärdesskatteprocenten på en liter bränsle blir ca. 19 % av bränslets konsumentpris. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

Bränsleprisets innehåll	Bensin	Diesel
Energiinnehållskatt	0,5219 €	0,3277 €
Koldioxidskatt	0,2149 €	0,2456 €
Försörjningsberedskapsavgift	0,0068 €	0,0035 €
Marknadspriset	Varierar dagligen	
Mervärdesskatt	24%	24%

Figur 2 Bränsleprisernas innehåll

## 5 Bränslebeskattningens utveckling under åren

Punktskatten på flytande bränslen har höjts ett flertal gånger under det senaste årtiondet. Höjningar av punktskatten har skett under åren 2012, 2014, 2015, 2017 och 2020. (Iltasanomat, 2021)

Punktskatten på paraffinisk dieselolja har därtill höjts under åren 2021 och 2022 och kommer också att höjas även följande år. Den paraffiniska dieseloljan har haft en skattelättnad på 5 cent på grund av att den anses producera en mindre mängd närutsläpp än den fossila dieseloljan. Denna skattelättnad går dock inte mera att motivera och därmed höjs skatten för bränslet mer än för de övriga bränslena. Målet med höjningen av skatten på paraffinisk dieselolja är att användningen av bränslet skulle ta slut och att bränslet skulle ersättas med den fossila dieseloljan. (Finansministeriet, u.d.)

Från och med år 2012 till år 2021 har punktskatten på bensin stigit med 10,92 cent per liter och ligger år 2021 på totala 75,28 cent per liter. Motsvarande ökning av punktskatten på diesel var 16,42 cent per liter mellan åren 2012 och 2021. Totalt låg skatten på diesel på 59,13 cent per liter år 2021. Därmed kan man konstatera att beskattningen av diesel höjts avsevärt mycket mer under dessa år jämfört med beskattningen av bensin. (Iltasanomat, 2021)

## 6 Medborgarinitiativ 16.3.2021

Den 16.3.2021 startades ett medborgarinitiativ med målet att sänka bränsleskatten. Initiativet fick sammanlagt 106 315 stödförklaringar av privatpersoner i Finland under tiden 16.3.2021-16.9.2021 vilket betydde att initiativet skickades in till riksdagen för behandling. (Medborgarinitiativ, 2021)

Som grund till förslaget om lagändringen gällande bränslebeskattningen låg enligt initiativet att fordonsavändarnas kostnader för att röra sig med hjälp av sina fordon stigit till en nivå som inte längre är hållbar. Initiativtagarna ansåg att Finlands beskattning på bränsle är väldigt sträng jämfört med andra länder. Som exempel bestod literpriset på bensin i mars 2020 i medeltal upptill 65 - 70 % av olika skatter, medan dieselpriiset bestod av ca. 55 % skatt. (Medborgarinitiativ, 2021)

Den sänkta bränslebeskattningen motiverades med att detta skulle hjälpa till med att höja medborgarnas sysselsättningsgrad, öka inrikes turism samt ge företag bättre möjligheter till

tillväxt. Dessa påståenden motiverades med att Finland är det mest glesbefolkade land inom hela EU med ett klimat som kan orsaka problem för människor att röra sig till fots, vilket betyder att bilen är ett viktigt, eller till och med det enda möjliga verktyget för att röra sig från t.ex. hemmet till arbetsplatsen för en stor del av befolkningen. Højningen av bränslebeskattningen drabbar en stor del av befolkningen och främst människor som är sysselsatta och bor på mer avlägsna områden. Stora delar av dessa människor, men också den övriga befolkningen har inte möjlighet ekonomiskt att skaffa sig ett fordon med den nyaste och mest ekologiska teknologin som skulle minska deras skattebörda för bränslet. (Medborgarinitiativ, 2021)

Initiativtagarna motiverar även sänkningen av bränsleskatten med att trafikens andel av växthusgasutsläppen endast är ungefär en femtedel av Finlands sammanlagda utsläpp av växthusgaser medan andelen av växthusgasutsläpp från den finska trafiken endast är 1,5 promille av hela världens utsläpp av växthusgaser. Med detta menar initiativtagarna att fastän utsläppen från den finska trafiken skulle sjunka drastiskt med hjälp av den höjda bränsleskatten skulle detta inte påverka de globala utsläppen så gott som överhuvudtaget. (Medborgarinitiativ, 2021)

## **7 Jämförelse av EU-ländernas bränslebeskattning**

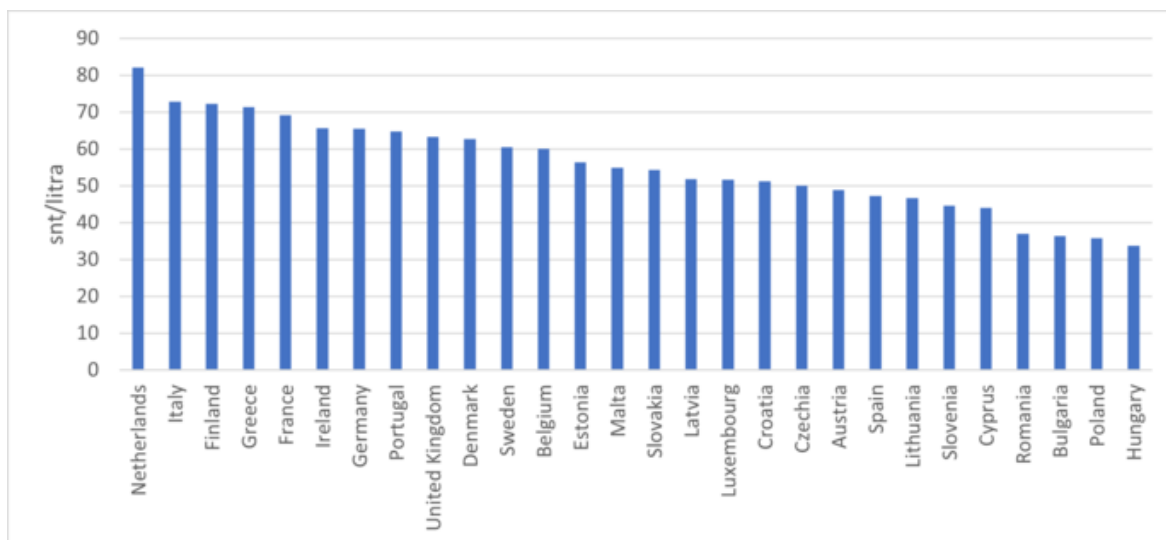
Europeiska unionen har satt en minimigräns för sina medlemsländer gällande beskattningen av bensin och diesel. Unionen gjorde detta för att främja handeln mellan medlemsländerna och för att minska risken för att konkurrensläget länderna emellan blir skev. Trots minimigränserna för beskattningen finns det ändå stora skillnader länderna emellan inom unionen gällande beskattningen av bensin och diesel i och med att en del av länderna valt att hålla sig till EU:s minimigränser medan andra länder valt att använda sig av en strängare beskattning. De länder som valt en att ha en högre beskattning på bränslen motiverar detta med de klimat- och utsläppsmål som de bestämt om för de kommande åren. Däremot har så gott som alla länder valt att beskatta diesel lättare än bensin i och med att 25 av totalt 27 medlemsländer har en mindre skatt på diesel än på bensin. Av de två länder som inte beskattar bensin strängare än diesel beskattar det ena landet båda bränslen lika hårt medan det andra landet beskattar diesel strängare med 1 cents marginal jämfört med bensin. Förutom bränsleskatten tar varje medlemsland inom EU ut en mervärdeskatt på det bränsle som säljs inom landet. (Tax Foundation, 2021)

## 7.1 Bensin

Europeiska unionen har satt en minimigräns som varje medlemsstat skall följa gällande beskattningen av bensin. Minimigränsen är i dagsläge 36 cent per liter bensin. Den genomsnittliga skatten på bensin inom EU ligger för tillfället på 56 cent per liter. (Tax Foundation, 2021)

Av EU-länderna har Nederländerna den klart högsta skatten på bensin. I landet betalar man 81 cent skatt per liter bensin. Efter Nederländerna kommer Italien som beskattar en liter bensin med 73 cent. Finland ligger på tredjeplats inom hela EU med sin skatt på 72 cent per liter bensin. (Tax Foundation, 2021)

Om man ser på de länder som har den lägsta skatten på bensin finns Ungern först på listan med sin skatt på 34 cent per liter bensin. Detta ligger under EU:s minimigräns för beskattningen vilket beror på att den ungerska skatten är satt enligt landets egen valuta vilket ger ett pris som i nuläget är lite under minimigränsen enligt växelkursen till Euro. Den näst lägsta skatten på bensin tas ut i Bulgarien som beskattar en liter bensin med 36 cent medan Polen och Rumänien delar tredje platsen för lägst beskattning av bensin med sin skatt på 37 cent per liter bensin. (Tax Foundation, 2021)



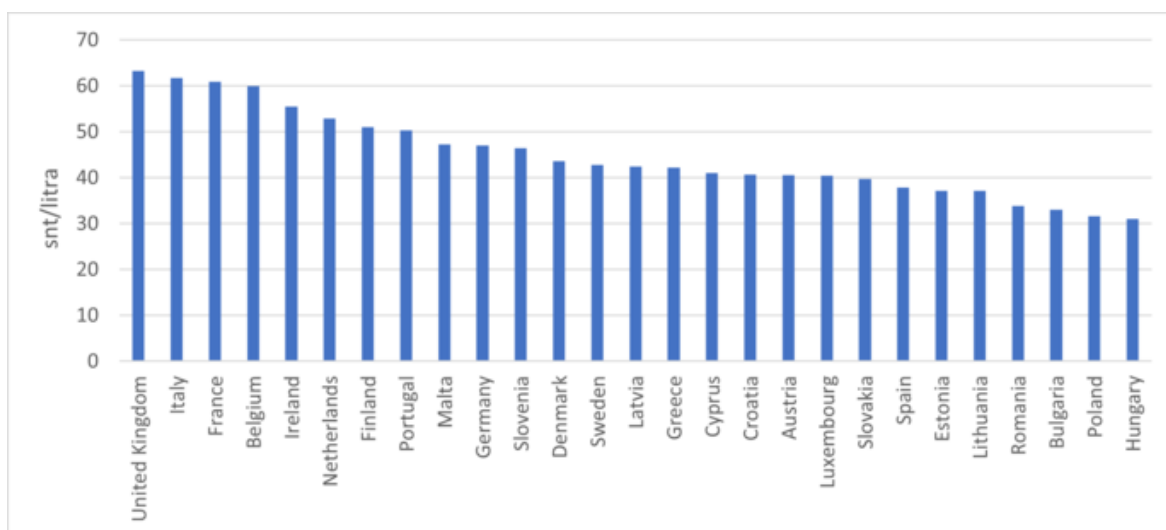
**Figur 3 Skattenivåer på bensin i EU-länderna (exklusive mervärdesskatt) (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)**

## 7.2 Diesel

Europeiska unionen har satt en minimigräns som varje medlemsstat skall följa gällande beskattningen av diesel. Minimigränsen är i dagsläget 33 cent per liter diesel. Den genomsnittliga skatten på diesel inom EU ligger för tillfället på 44 cent per liter. (Tax Foundation, 2021)

Av de nuvarande EU-länderna beskattas diesel hårdast i Italien där skatten för en liter diesel ligger på 62 cent. På andra plats på listan ligger Belgien som beskattar diesel med 60 cent per liter. Enligt Tax Foundation beskattar Storbritannien diesel strängare än t.o.m. Italien i och med att skatten på diesel i Storbritannien ligger på 65 cent per liter, men eftersom Storbritannien inte längre hör till EU noteras inte landet på denna lista. I jämförelsen av dieselskatten inom EU ligger Finland på sjunde plats bland de länder som har den högsta beskattningen av diesel. I Finland betalar man 51 cent skatt för en liter diesel. (Tax Foundation, 2021)

På listan över de länder som har den lägsta beskattningen på diesel ligger Ungern även här i täten med en skatt på 32 cent per liter diesel, också det är under EU:s minimigräns för skatten på diesel. Efter Ungern kommer Bulgarien och Polen på delad andra plats på listan. Deras skatt på en liter diesel ligger på 33 cent. (Tax Foundation, 2021)



Figur 4 Skattenivåer på diesel i EU-länderna (exklusive mervärdesskatt) (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

## 8 Distributionsskyldighet av bibränslen

Lagen om distributionsskyldighet av biodrivmedel trädde i kraft redan år 2008. Lagens ändamål är att enligt EU direktiven som getts gynna användningen av förnybar energi i t.ex. bränsle. Målet med detta är att göra det möjligt att ersätta fossila bränslen i trafiken med förnybara drivmedel. Distributionsskyldigheten förpliktar drivmedelsåterförsäljare att leverera en bestämd andel biodrivmedel av den totala mängden levererade drivmedel till konsumenterna. Andelen biodrivmedel som enligt lagen skall distribueras var år 2020 20 % av den totala mängden drivmedel. År 2021 sjönk andelen till 18 %. Från och med år 2022 kommer distributionsskyldigheten att öka årligen med 1,5 % ända till år 2029 vilket betyder att andelen biodrivmedel som skall distribueras efter år 2029 kommer att vara 30 % av den totala distributionen av drivmedel. (Vero.fi, 2020)

Höjningen av distributionsskyldigheten betyder på samma gång att literpriserna för olika bränslen som används i trafiken kommer att stiga markant. Detta beror på att biobränsle är väldigt mycket dyrare än fossilt bränsle. En kubik biodiesel kan t.ex. kosta ca. 1000 € mer än en kubik fossil diesel vilket betyder att en liter biodiesel kostar i stort sett 1€ mer än en liter fossil diesel. Under åren 2021 - 2029 då distributionsskyldigheten höjs från 18 % till 30 % kommer därmed även literpriset för t.ex. diesel öka med ca. 12 - 22 cent enbart på grund av distributionsskyldigheten. (Yle, 2018)

## 9 Jämförelse av globala bränslepriser

Fastän alla länder i världen har tillgång till att köpa in bränsle till sin inhemska marknad för ett och samma marknadspris, finns det enorma skillnader i bränslepriser länderna emellan runtom i världen. Detta beror på varje lands egen beskattning på bränslet, vilket vi redan i föregående kapitel bekantade oss med. (GlobalPetrolPrices.com, 2022)

Generellt kan man konstatera att de dyrare bränslepriserna betalas i de så att säga rikare länderna medan de fattigare länderna samt de länder som producerar den olja som används för produktionen av bränslet betalar lägre priser för bränslet. USA, som också är ett av de länder som producerar den olja som används i produktionen av bränslen, är ett undantag till detta i och med att landet har relativt höga bränslepriser jämfört med de andra oljeproducenterna. (GlobalPetrolPrices.com, 2022)

## 9.1 Bensinpriset

Det genomsnittliga priset på en liter bensin runtom i hela världen var 1,24 € den 4.4.2022. Om man dock tar en närmare titt på varje lands bensinpriser kan man konstatera att det finns tre länder som sticker ut med sina extremt låga priser på bensin. Dessa länder är Venezuela, Libyen och Iran. I dessa länder ligger literpriset för bensin på 0,023 €, 0,029 € respektive 0,047 €. Om man jämför dessa priser med de billigaste literpriserna på bensin i Europa är skillnaden enorm. De billigaste bensinpriserna i Europa hittar vi i Ryssland samt Vitryssland där en liter bensin kostar 0,566 € respektive 0,621 €. (GlobalPetrolPrices.com, 2022)

Det dyraste priset i världen på en liter bensin hittar man för tillfället i Hongkong där literpriset ligger på 2,622 €. Efter Hongkong hittar vi några europeiska länder på listan med Nederländerna, Norge och Monaco i spetsen. I dessa länder ligger literpriset för tillfället på 2,328 € i Nederländerna, 2,264 € i Norge respektive 2,263 € i Monaco. Finland ligger på sjunde plats på listan över de dyraste literpriserna på bensin. Priset i Finland ligger i dagsläget på 2,143 € varav 0,72 € består av skatter. (GlobalPetrolPrices.com, 2022)

## 9.2 Dieselpriset

Det genomsnittliga literpriset på diesel ligger på 1,19 € den 4.4.2022. Precis som fallet var med bensinpriserna finns det även stora skillnader mellan länderna gällande dieselpriserna. I detta fall finns det dock ett land som sticker extra mycket ut med sitt extremt låga literpris på diesel. Iran har det billigaste literpriset på diesel i världen med sitt pris på 0,009 € per liter. Efter Iran igen Venezuela och Libyen på listan med sina literpriser på diesel på 0,023 € i Venezuela samt 0,029 € i Libyen. I Europa hittar vi igen de billigaste literpriserna i Ryssland och Vitryssland där diesel kostar 0,579 € respektive 0,621 € per liter. (GlobalPetrolPrices.com, 2022)

Den dyraste dieseln i världen tankas för tillfället i vårt grannland Sverige där literpriset på diesel ligger på 2,430 €. Efter Sverige kommer Monaco och Hongkong på listan över de dyraste literpriserna på diesel i världen med sina priser på 2,322 € i Monaco respektive 2,315 € i Hongkong. Finland ligger på fjärdeplats på listan över de dyraste literpriserna på diesel. Hos oss tankar vi diesel för ett pris på 2,239 € per liter varav 0,51 € består av skatter. (GlobalPetrolPrices.com, 2022)

## 10 Transportbranschen

Vägtransport är den dominerande transportformen i Finland. Upp till 90 % av de transporterade varorna mätt i varornas vikt transporterades år 2018 inom vägtrafiken. Inom den finska transportbranschen finns det i dagens läge ca. 10 000 företag som transporterar varor. Företagens totala omsättning ligger runt 6 miljarder euro per år. Inom persontransporten finns det i dagsläge ca. 800 företag vars totala omsättning ligger på en miljard euro per år. Transportbranschen sysselsätter ungefär 100 000 anställda. (Autoliikenteen työnantajaliitto, u.d.)

### 10.1 Transportbranschens situation i dagens läge

Redan i början av år 2022 rapporterade Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry att läget inom transportbranschen är alarmerande. Enligt SKAL:s undersökning i början av året hade lönsamheten inom 45 % av transportföretagen sjunkit från och med föregående årets höst medan endast mindre än en sjättedel av samtliga företag inom branschen hade lyckats höja sin verksamhets lönsamhet. (Suomen kuljetus ja logistiikka ry, 2022)

Problemen inom branschen härstammar från de höjda bränslekostnaderna. Medan oljepriset på världsmarknaden stigit under den senaste tiden, har också beskattningen av diesel som är det bränsle som till största delen används i transportföretagens fordon, i Finland höjts redan tre gånger från och med år 2020. (Suomen kuljetus ja logistiikka ry, 2022)

De senaste höjningarna av beskattningen på diesel skedde i början av år 2021 då skatten höjdes med 1 cent per liter och i början av år 2022 då skatten höjdes med 2 cent per liter. Skatten kommer höjas även år 2023 med ytterligare 2 cent per liter. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022)

Den 16.11.2020 trädde även en ny lagändring om distributionsskyldighet av biodrivmedel i kraft. Den nya lagändringen anger om hur stor andel av det bränsle som säljs till konsumtion skall bestå av biologiskt bränsle. Från och med år 2021 ända till år 2029 kommer andelen biologiskt bränsle i det sålda bränslet stiga med 1,5 % per år. År 2021 skall bränslet bestå av 18 % biodrivmedel och därefter stiger andelen med 1,5 % årligen. (Vero.fi, 2020)

Höjningarna av distributionsskyldighet och skatter görs på grund av att Finland skall kunna nå upp till de utsläppsmål som regeringen bestämt om. Problemet med detta är dock att dessa höjningar inte har en påverkan på transportföretagens utsläpp i och med att det inte finns

några alternativa bränslen för de fordon som företagen använder sig av. Medan privata personer kanske väljer att byta sina diesel och bensindrivna fordon mot ett eldrivet fordon har inte transportföretagen samma möjlighet eftersom det inte i dagsläget finns några fordon som drivs med andra drivmedel än diesel på marknaden. Därmed drabbas transportföretagen av dessa ändringar på ett helt annat sätt än privata fordonsägare. (Suomen kuljetus ja logistiikka ry, 2022)

De höjda bränslekostnaderna har också negativa effekter för samhället. I takt med att lönsamheten för företagen inom branschen minskar, minskar också möjligheterna för att investera i modernare och miljövänligare fordon. (Suomen kuljetus ja logistiikka ry, 2022)

Efter den ryska attacken mot Ukraina har transportbranschens läge förvärrats ännu mer jämfört med början av året i och med att bränslepriserna stigit ytterligare med ett tiotal cent per liter. Eftersom bränslekostnaderna är den största kostnaden för transportföretagen på ca. 40 % av samtliga kostnader har detta verkligen ställt företagen mot väggen. (Suomen kuljetus ja logistiikka ry, 2022)

På grund av den rådande situationen anser 87 % av företagen inom transportbranschen enligt SKAL:s senaste undersökning, att deras lönsamhet kommer att sjunka ytterligare medan upp till 90 % av företagen medger att bränsleprisernas höjning kommer att hota deras framtid. En stor del av företagen har enligt undersökningen konstaterat att det för dem är lönsammare att inte göra verksamhet överhuvudtaget i nuläget och har därmed inte tagit emot några arbetsuppdrag. En del av företagen har även varit tvungna att permittera eller till och med säga upp sina anställda på grund av den rådande situationen. (Suomen kuljetus ja logistiikka ry, 2022)

## **10.2 Konkurrensläget inom transportbranschen**

Finland hör till de länder inom Europa som för tillfället har de högsta priserna på diesel. Eftersom Finland är ett land där avstånden är långa och transportsträckorna därmed också dyrare än i andra länder försämras de finländska transportföretagens ställning i konkurrensen med utländska företag vars fordon kan tankas i sina hemlandänder för ett betydligt lägre pris. Detta kan redan nu ses i och med att mängden utländska transportfordon ökat rejält på de finländska vägarna under de senaste åren. (Suomen kuljetus ja logistiikka ry, 2022)

### 10.3 Transportbranschens prissättning

Prissättningen av vägtransporter inom transportbranschen beror på vissa grund faktorer samt olika tilläggskostnader som varierar enligt den transporterade varans natur. Faktorerna som prissättningen grundar sig på är transportsträckans längd, varans vikt och volym, relationen mellan kunden och transportföretaget, samt bränslekostnadstillägg. Tilläggskostnader som kan uppkomma är t.ex. hamnavgifter, tilläggskostnad för transport av farliga ämnen, transport i en viss temperatur eller specifika tidpunkter eller tidskrav för transporten. I vissa fall är det också möjligt att transportföretaget och kunden kommer överens om ett fast pris för transporten. I detta fall inkluderas alla kostnader i ett på förhand bestämt pris varefter inga tilläggskostnader mera uppstår. (Logistiikan Maailma, u.d.)

Då man prissätter en transport kan man grunda sin prissättning på varans verkliga vikt, kubikmeter vikt eller pallvikt. Första hand bör man utgå ifrån att använda sig av varans verkliga vikt, men i vissa fall kan det vara lönsammare för företaget att använda sig av andra grunder i sin prissättning. Ifall den vara som transporteras t.ex. väger väldigt lite jämfört med varans volym kan det vara lönsammare att prissätta transporten enligt volymen istället för vikten. (Logistiikan Maailma, u.d.)

Om den vara som skall transporteras går att bli lastad både på och under en annan vara kan man i prissättningen av transporten använda sig av varans fraktvikt som den vikt som priset räknas ut enligt. Fraktvikten för en vara räknas oftast ut så att en kubikmeter motsvarar 333kg vikt. Genom att först ta reda på måtten på varan och sedan multiplicera varans volym med 333kg får man sedan fram den vikt som man kan använda sig av i prissättningen av transporten. Ifall varans verkliga vikt överskrider 333 kg per kubikmeter bör den verkliga vikten användas i prissättningen. Om den transporterade varan inte går att lastas på eller under en annan vara bör man använda sig av varans pallvikt. Vikten som i sådana fall används beror på vilken sorts pall som används vid transporten. De mest använda pallarna är FIN-pallen vars transportvikt definieras som 925kg per pall samt EUR-pallen vars transportvikt definieras som 740 kg per pall. Ifall den transporterade varan tar upp hela lastutrymmet i transportfordonet räknar man med en vikt på 2000 kg ifall varans verkliga vikt inte överskrider detta. Företagens pris per kilo fraktvikt och pallvikt varierar från företag till företag, men för det mesta sjunker det genomsnittliga kilopriset ju högre transportens vikt är. Företagen tar ofta samma grundpris för en och samma sträcka oavsett hurdan transportens vikt är vilket gör att kilopriset för en lättare vara blir högre än kilopriset för en tyngre vara. För tyngre varor kan däremot tilläggspriserna som t.ex. bränsletillägget stiga i

och med att transportfordonens bränsleintag blir högre ju mera vikt som transporteras. (Logistiikan Maailma, u.d.)

I dagsläge finns det ett kostnadsindex för transportföretagens kostnadsförändringar som företagen kan köpa och som är till för att hjälpa företagen att prissätta sin service enligt sina kostnader. Kostnadsindexet innehåller företagens rörliga kostnader som t.ex. bränslekostnader och fordonsservice-kostnader. Indexet uppdateras varje månad vilket gör det lättare för företagen att hänga med i prisförändringarna. (Statistikcentralen, u.d.) Det rekommenderas också för transportföretagen att i dagens läge använda kostnadsindexet i sin prissättning, vilket många företag ändå inte ännu gör. (Verkkouutiset, 2022)

## **11 Undersökning**

Den empiriska delen av detta arbete består av en undersökning som är gjord i form av tre intervjuer med inhemska transportföretag. En av intervjuerna gjordes med hjälp av Teams och en av intervjuerna gjordes per telefon. Det tredje företaget som jag skulle intervjua föredrog att skicka sina svar på intervjufrågorna i skriftlig form. På grund av att ett av företagen önskade att deras namn inte skulle förekomma i detta arbete kommer jag att i detta arbete kalla de intervjuade företagen för Företag A, B och C.

### **11.1 Intervjuer med transportföretag**

Intervjuerna med företagen bestod av 10 olika frågor. Den första hälften av frågorna handlade om själva företaget och dess verksamhet. Frågorna fokuserade på företagets storlek mätt med olika faktorer. Fokuset låg även i företagets olika transportmedel och deras användning och kostnader. Dessa frågor ställdes för att få en bild över företagets verksamhet och verksamhetens omfattning. Resterande frågor i intervjuerna handlade om företagets syn på bränslebeskattningen och dess effekter på företagets verksamhet och lönsamhet.

#### **Hur stort är ert företag mätt i omsättning, antal anställda och antal fordon?**

Företag A: Företagets omsättning ligger kring 100 miljoner euro per år. Företaget har ca. 150 egna anställda som arbetar inom transporten i företaget. Om man räknar med samtliga leverantörer som arbetar för företaget kommer mängden anställda upp i ca. 700 personer. Företaget använder sig av ungefär 500 fordon i sin verksamhet.

Företag B: Den andel av företaget som är verksam inom transportbranschen hade en omsättning på ca. 31,5 miljoner euro. Mängden anställda inom företaget är ungefär 250 personer. Företaget äger själv 120 fordon och därtill har företaget flera underleverantörer vars fordon används i företagets verksamhet. På koncernnivå är omsättningen ca. 34 miljoner euro och mängden anställda 285.

Företag C: Företagets omsättning är ca. 86 miljoner euro. Företaget har 150 egna fordon samt ca. 150 fordon som ägs av företagets underleverantörer.

### **Hurdana fordon använder ni i er verksamhet?**

Företag A: Företaget använder inga paketbilar utan endast olika sorters långtradare i sin verksamhet.

Företag B: De minsta fordonen som företaget använder sig av i sin verksamhet har en vikt på 16 ton medan de största fordonen väger 76 ton. Majoriteten av fordonen som företaget äger är långtradare som väger kring 60 ton.

Företag C: Företaget använder sig av långtradare av olika sorter och storlekar i sin verksamhet.

### **Hurdana transportsträckor brukar ni köra? Transporterar ni endast inom landet eller även utomlands?**

Företag A: Transporterna som företaget utför görs till största delen utomlands. Till de länder där företaget utför sin verksamhet hör förutom Finland också så gott som samtliga Nordiska-länder med Sverige, Norge och Danmark. Till de Nordiska-länderna gör företaget transporter från t.ex. Polen, Tjeckien, Slovakien, Rumänien och Ungern. Dessa transportsträckor går även genom de Baltiska länderna.

Företag B: Företagets verksamhetsområde är inom Finlands gränser. Medellängden på företagets transportsträckor ligger kring 300 - 350 kilometer. Verksamheten består dock också av kortare transportsträckor i och med att stora delar av våra transporter består av livsmedel och styckegods. Vi gör mycket transporter mellan t.ex. Tavastehus och Helsingfors vilket är en transportsträcka på ca. 100 kilometer samt Jyväskylä och Helsingfors vilket är en transportsträcka på lite under 300 kilometer. Transportsträckorna ligger till stora delar kring dessa mått. Inom distributionstrafiken som företaget tar hand om ligger de längsta avstånden mellan

startpunkt och transportmålet på ca. 170 kilometer. Transportsträckorna varierar alltså relativt mycket.

Företag C: Företagets verksamhet består av transporter endast inom de finska gränserna. Medellängden på vårt företags transportsträckor ligger på ca. 200 kilometer per transport.

**Hur mycket bränsle konsumerar era olika fordon i medeltal per 100km? Hur stora är era bränslekostnader per fordon, och totalt för hela företaget per månad/år?**

Företag A: De fordon som används i företagets verksamhet konsumerar i medeltal ca. 35 liter bränsle per 100 kilometer. De olika fordonen som används inom verksamheten kan dock ha stora skillnader sinsemellan i förbrukningen av bränsle.

Företag B: Svaret baserar sig på förra årets statistik över fordonens bränsleförbrukning. I företaget delas fordonen och deras förbrukning in i tre olika kategorier. För det första ha vi distributionstrafiken, där en del av fordonen drar släp och en del inte vilket förstås gör en viss skillnad i bränsleförbrukningen. För det andra finns fraktfordonen och till sist så kallade semitrailer fordon. Fordonen inom distributionstrafiken förbrukar i medeltal kring 33 - 34 liter bränsle per 100 kilometer. Av dessa fordon är de minsta förbrukningarna kring 25 liter medan de största förbrukningarna kommer upp i ungefär 43 liter per 100 kilometer. Bland fraktfordonen beror förbrukningen på fordonens storlek och vikt i och med att fordonen kan väga mellan 60 ton och 76 ton. Den genomsnittliga förbrukningen hos fraktfordonen är 40,8 liter per hundra kilometer. De största fordonens förbrukning av bränsle dvs. fordon som väger 76 ton, ligger dock i medeltal på ca. 49 liter per 100 kilometer medan t.ex. fordon som väger 68 ton har en genomsnittlig förbrukning på 43 liter på samma transportsträcka. Semitrailer fordonens bränsleförbrukning ligger i medeltal mellan 31 och 33 liter per hundra kilometer. Fordonens förbrukning beror också på transportsträckan till en viss del i och med att den genomsnittliga förbrukningen brukar vara lägre på längre transportsträckor jämfört med kortare transportsträckor. Exakta euro-priser har inte räknats ut i och med att kostnaderna beror mycket på bränslepriserna som ändras så gott som dagligen men också på transportsträckorna. Däremot följs bränsleförbrukningen upp för varje fordon skilt både på månads- och årsnivå och jämfört siffrorna med de månatliga och årliga körkilometrarna. Fordonen kör uppskattningsvis mellan 800 000 och 850 000 kilometer per månad. Under hela förra året kördes 10,4 miljoner kilometer med de

fordon som är ägda av företaget. Litermängden som våra fordon förbrukade bränsle för dessa kilometer uppskattas till ca. 4 miljoner liter bränsle.

Företag C: Våra fordon konsumerar i stort sett kring 40 liter bränsle per 100 kilometer. Kostnaderna för bränslet per fordon ligger på ca. 9000 euro per månad. Detta beror dock mycket på priset på bränsle och kan variera en del. Företagets totala bränslekostnader varierar också mycket enligt priset på bränsle, men under mars månad 2022 var de totala bränslekostnaderna för företaget 1,3 miljoner euro. Detta skulle betyda ca. 15 miljoner euro per år.

### **Hur stor andel av era totala kostnader utgör bränslekostnaderna?**

Företag A: Detta är väldigt svårt svara på i nuläget i och med att priset på bränsle skiftar så mycket från dag till dag för tillfället.

Företag B: På årsnivå ligger bränslekostnadernas andel av företagets totala kostnader på ungefär 18 – 20 %. Denna andel kommer troligtvis att vara högre i år i och med att bränslepriserna stigit så markant. I genomsnitt ligger andelen dock på 18 – 20 % av de årliga kostnaderna som företaget har.

Företag C: Om man inte räknar med företagets underleverantörers kostnader är bränslekostnadernas andel av företagets totala kostnader ca. 15 %.

### **Hur har företagets totala kostnader för bränsle ändrat efter den senaste höjningen av bränsleskatten 1.8.2020 jämfört med tidigare år?**

Företag A: Företagets kostnader för bränsle har stigit på samma sätt som de stigit för alla andra företag och privatpersoner. Den höjda accisen och skatten på diesel syns direkt i företagets bränslekostnader.

Företag B: Den höjda skatten på bränsle märktes inte direkt av i företagets kostnader på samma sätt som t.ex. de stigande marknadspriserna för bränsle har märkts av. Dock märker man nog till en viss mån av höjningarna av bränsleskatten och distributionsskyldigheten i det literpris som man betalar för sitt bränsle.

Företag C: Bränsleskatten är bara en del av priset på bränslet och eftersom förändringarna i bränslepriserna i nuläget varit så stora är det väldigt svårt att säga själva skattens inverkan på företagets höjda bränslekostnader.

## **Hur har företagets omsättning och resultat påverkats efter höjningen av bränsleskatten 1.8.2020?**

Företag A: Själva skatten på bränsle som höjts kanske inte direkt har påverkat företagets resultat och omsättning, men varje kostnad som ökar syns ändå i utgifterna på något sätt. Den finska bränsleskatten har en negativ aspekt på det sätt att i och med att företaget i fråga är ett finskt transportföretag som tankar sina bilar i Finland så betalar företaget den höjda kostnaden på bränsle här. Däremot kan det vara svårt att få tillbaka de höjda kostnaderna för bränsle av de utländska kunderna med hjälp av bränsletillägg i prissättningen i och med att utländska kundernas bränsletillägg är baserade på de länders index där de hör hemma. Därmed får företaget inte ut pengarna i samma mån av de utländska kunderna jämfört med inhemska kunder i och med att vårt bränsle och därmed också bränsletillägg i priserna är högre än vad de är i andra länder.

Företag B: Företagets verksamhet är så pass stor att det inte direkt syns några skillnader i den genomsnittliga delen av omsättningen som går åt till att betala för bränslekostnaderna. Däremot märks det av i prissättningen till kunderna i och med att företaget följer statistikcentralens index för bränsletillägget. Därmed blir det kunderna som så att säga får ta emot smällen för de höga bränslepriserna i och med att företaget är tvunget att höja bränsletilläggen enligt bränsleprisernas höjningar för att hålla verksamheten lönsam.

Företag C: Det har inte skett någon särskild inverkan på företagets resultat.

## **Har ni gjort några ändringar i er prissättning eller budgetering sedan höjningen av bränsleskatten 1.8.2020? Hurdana ändringar?**

Företag A: Företaget har inte gjort några ändringar som relaterar direkt till den höjda bränsleskatten. Däremot har företaget alltid haft ett bränsletillägg i prissättningen som hela tiden lever enligt vad bränslepriserna är oavsett av vad priset påverkas av.

Företag B: Svaret på denna fråga kom dels redan i föregående svar men man kan tillägga att företaget räknar ut det årliga medelpriset för bränslet och ser på föregående års körkilometrar och följer med kommande höjningar av skatter och distributionsskyldigheten för att kunna förutspå och budgetera våra bränslekostnader i stora drag. Däremot är det omöjligt att förutspå händelser som t.ex. den rådande

situationen i Ukraina vilket gör det svårt att göra exakta budgeter för bränslekostnaderna.

Företag C: Företagets prissättning granskas skilt varje vecka och varje månad varefter bränsletillägget i priset uppdateras.

### **Hur ser företagets framtid ut? Är er verksamhet lönsam eller finns det risk för permitteringar, uppsägningar eller konkurs?**

Företag A: I och med att detta företag är ett så pass stort bolag och har möjlighet att påverka priserna till kunderna till en viss mån så ser företaget nog en ljus och lönsam framtid framför sig. Däremot kan det vara utmanande för mindre företag att kunna påverka priserna till kunderna. Då priserna stiger för företagen och speciellt mindre företag kanske inte kan höja sina priser på samma sätt som större företag kan det gå dåligt för dem. Dagens höga bränslepriser är generellt en väldigt dålig sak för branschen.

Företag B: Generellt inom branschen finns det stora risker för permitteringar, uppsägningar och konkurser för tillfället. För detta företags del är riskerna tills vidare ganska små i och med att företagets kundkrets består av många mindre kunder i stället för t.ex. en kund vars andel av företagets omsättning är närmare 50%. I och med att företaget på så sätt spritt ut sina risker finns det inte så stor risk för att verksamheten skulle stört dyka. Däremot måste det sägas att de höjda bränslepriserna som orsakats av kriget i Ukraina har gjort att företaget varit tvunget att arbeta hårt för att hålla beräkningar hela tiden uppdaterade för att företaget inte skall göra förlust på verksamheten. Resultatet för i år kommer inte att vara på den nivå som den var ifjol men i och med att företaget har en buffert som möjliggör att företaget klarar sig en viss tid kommer företaget inte att ha några risker för uppsägelser eller konkurs, trots att det nuvarande läget inte är bra i längden. Ifall det skulle gå så dåligt att hela världsekonomin skulle stört dyka skulle det till slut resultera i permitteringar och uppsägningar även i detta företag.

Företag C: Tills vidare är verksamheten lönsam.

**Vad är er åsikt om bränslebeskattningen ur ert företags synvinkel? Borde något ändras och i så fall vad?**

Företag A: Det är klart att bränslepriset är för högt i dagens läge. Företaget skulle gärna se en reducering i detta i och med att bränslepriset har en stor inverkan på verksamheten på grund av alla de mindre företagen som arbetar som underleverantörer till detta företag som även de skall kunna klara av de höga priserna för att detta företag skall klara sig. Smärtgränsen angående priset på bränsle börjar vara nådd.

Företag B: Beskattningen på de bränslen som används i trafiken har en negativ påverkan på både företagets verksamhet och på hela landets ekonomi. Då bränslepriserna stiger måste transportföretagen höja sina priser vilket också Finlands exportindustri lider av. Jag anser att det är fel väg att gå att höja priserna på bränsle för att minska på konsumtionen och rädda miljön fastän konsumtionen t.ex. i vårt fall som transportföretag inte alls minskar av de höjda priserna. Jag tycker att man i stället borde fokusera på att hitta ett sätt att faktiskt minska förbrukningen och inte på att försöka tvinga ner förbrukningen med de höga priserna. I Finland finns det så många områden där människor är tvungna att åka bil för att komma från en plats till en annan vilket bara försvåras genom att höja priserna. Den sänkta distributionsskyldigheten som för tillfället är aktuell anser jag inte heller som rätt väg att gå i och med att det bara är en tillfällig lösning vilket betyder att vi igen om några år kommer att ha höjda bränslepriser. Personligen skulle jag sänka bränsleskatten till en mer ”europeisk nivå”. Jag skulle också gärna se en tillfällig sänkning av bränslets mervärdesskatt från det nuvarande 24 % till 17 % vilket i nuläget skulle gynna vår bransch och även hela landets ekonomi.

Företag C: Trycket på höjda marknadspriser på bränsle är så enormt för tillfället att en sänkning av beskattningen skulle medföra en liten lättnad av den rådande situationen.

## 11.2 Sammanfattning och resultat av intervjuerna

Den första halvan av intervjuerna med företagen bestod av frågor som skulle ge in bild över företagens verksamhet och dess storlek mätt med olika faktorer. Av de företag som intervjuades stack Företag A ut som det klart största företaget mätt med samtliga faktorer som jag frågade efter. Företag B hade klart minsta omsättningen av de tre företagen trots att företagets mängd fordon inte skiljde sig så värst mycket från Företag C. Företag C gav inte ut företagets mängd anställda.

Alla företagen som intervjuades använder i stora drag likadana fordon i sin verksamhet, vilket också speglades till de siffror som företagen gav mig gällande fordonens bränsleförbrukning. Samtliga företag använder sig av långtradare av olika storlekar i sin verksamhet. Däremot fanns det relativt stora skillnader i företagets transportsträckor. Företag A var det enda företaget av de företag som intervjuades som hade verksamhet utomlands. Företagets transportsträckor kördes till största delen mellan länderna i Norden och Mellaneuropa. Företag B och C hade däremot sin verksamhet inom de finska gränserna. Det fanns ändå skillnader mellan de två företagens transportsträckor i och med att medellängden på Företag B:s transportsträckor kom upp till 300 - 350 kilometer medan medellängden på Företag C:s transportsträckor låg runt 200 kilometer.

Som sagt var varje fordonens bränsleförbrukning relativt lika för varje företag. Däremot fanns det skillnader i hur specifikt företagen svarade på frågan vilket gjorde vissa skillnader. Företag A angav att deras genomsnittliga bränsleförbrukning låg på ca. 35 liter per 100 kilometer medan Företag C berättade att deras genomsnitt av fordonens bränsleförbrukning låg på ca. 40 liter på 100 kilometer. Företag B gav ett mer detaljerat svar på frågan och berättade att deras företag delar in sina fordon i olika klasser och avdelningar. De tre avdelningarna var distributionstrafik, fraktfordon samt semitrailer-fordon. Distributionstrafik fordonens genomsnittliga förbrukning av bränsle låg på samma nivå som Företag A:s genomsnittliga förbrukning med ca. 33 - 34 liter per 100 kilometer. Fraktfordonens genomsnittliga förbrukning låg däremot på samma nivå som Företag C:s genomsnittliga förbrukning av bränsle per fordon i och med att fraktfordonens genomsnittliga förbrukning låg på 40,8 liter på 100 kilometer. Semitrailer-fordonens genomsnittliga bränsleförbrukning var igen relativt lika som företag A:s genomsnittliga förbrukning med ca. 31 - 33 liter per 100 kilometer. Enligt Företag B finns det dock stora skillnader i bränsleförbrukningen beroende på fordonens vikt, de transporterade medlens vikt samt transportsträckorna. Angående kostnaderna för bränsle kunde Företag A och B inte

ge mig några siffror, mycket på grund av de i nuläget ostabila bränslepriserna. Företag B kunde ändå berätta om de körkilometrar som företaget kör med sina fordon på både månads och årsnivå. Den intervjuade uppskattade också att den totala mängden förbrukat bränsle under föregående året låg kring 4 miljoner liter. Om man räknar med dagens dieselpriiser kommer företagets totala kostnader för denna mängd bränsle upp till ca. 9 miljoner euro. Den intervjuade personen berättade också att bränslekostnadernas andel av företagets totala kostnader per år ligger mellan 18 och 20 %. Han antog dock att denna andel skulle vara betydligt större under detta år på grund av de höga bränslekostnaderna.

Företag C kunde däremot ge mig lite mer exakta siffror över bränslekostnaderna. Han berättade att kostnaderna för bränsle per fordon ligger på ca. 9000 euro per månad. Under mars månad 2022 var företagets totala kostnader för bränsle 1,3 miljoner euro vilket på årsnivå skulle betyda en total kostnad för bränsle på ca. 15 miljoner euro. Bränslekostnadernas andel av Företag C:s totala kostnader ligger på ca. 15 %. Företag A kunde inte ge mig något svar på bränslekostnadernas andel av de totala kostnaderna på grund av de ostabila bränslepriserna.

Under den andra hälften av intervjun låg fokuset på bränslebeskattningen och dess påverkan på företagen och deras verksamhet. Angående hur företagens bränslekostnader ändrat efter den senaste höjningen av bränsleskatten 1.8.2020 var företagen lite tudelade. Företag A ansåg att höjningarna av skatten syns direkt i företagets bränslekostnader medan Företag B ansåg att det inte direkt syntes någon markant skillnad i kostnaderna. Däremot ansåg han att det nog märks i själva literpriset som man betalar för bränslet. Företag C påpekade att priset på bränsle stigit så drastiskt under de senaste åren att det är inte går att urskilja själva skattens inverkan på företagets bränslekostnader.

Företagen var enade om att den höjda bränsleskatten inte heller rakt av påverkat företagens omsättning och resultat. Däremot såg Företag A vissa påverkningar i och med att företagets verksamhet finns till största delen utomlands vilket gör att den höjda beskattningen försämrar företagets konkurrenssituation jämfört med utländska företag. Då företaget tankar sina bilar i Finland betalar de också de höjda priserna vilket sedan måste fås tillbaka av kunderna med hjälp av bränsletillägg. Då utländska företag tankar sina fordon för billigare bränslepriser och därmed kan be om ett lägre bränsletillägg av kunderna måste också Företag A dra ner sina priser till samma nivå för att inte tappa sina kunder. Detta gör att Företag A inte kan få ut samma andel vinster som t.ex. de företag som är verksamma inom de finska gränserna. Företag B ansåg att det främst är företagets kunder som blir lidande av de höjda

skatterna i och med att Företag B anpassar sin prissättning och bränsletillägget till statistikcentralens index vilket gör att företaget får ut samma andel vinst som tidigare fastän kostnaderna för bränslet höjs. Detta görs dock på kundernas bekostnad i och med att det är kunderna som måste betala de höjda bränsletilläggen.

Samtliga företag var eniga om att de inte gjort några ändringar i sin prissättning på grund av de höjda bränsleskatterna utöver de vanliga bränsletilläggs justeringar som de gör. Företag B kunde även tillägga att företaget alltid tar hänsyn till kommande ändringar i beskattningen av bränsle då de arbetar kring kommande budgeter.

På frågan om hur företagens framtid ser ut hade företagen också samma åsikt. Företagen ansåg att de nog kommer att överleva och ha en ljus framtid på kommande trots de höga bränslepriserna. Företag A grundade detta på att företaget har en så pass betydande roll på marknaden att de själv kan påverka priserna till en viss mån vilket hjälper dem att hålla verksamheten lönsam. Företag B syftade däremot på att de spritt ut sina risker i och med att deras verksamhet inte är beroende av enstaka kunder utan att deras verksamhet kretsar kring många mindre aktörer. Detta minskar risken för Företag B att deras verksamhet plötsligt skulle rasa på grund av någon enstaka konkurs inom kundkretsen. Företag A och B var däremot enade om att den rådande situationen inom branschen i allmänhet är väldigt akut och att det finns stora risker för permitteringar, uppsägningar och konkurser främst hos mindre företag inom branschen. Detta på grund av att mindre företag inte på samma sätt kan påverka sina priser som t.ex. Företag A berättade att de kan göra i och med att de är en så pass stor aktör inom branschen.

I den sista frågan av intervjuerna frågade jag om företagens personliga åsikt om bränsleskatten förtillfället. Svaren på denna fråga hade en stor variation. Företag A ansåg att bränslepriserna generellt är för höga förtillfället. Företaget skulle gärna se en reduktion i detta för att t.ex. företagets mindre underleverantörsföretag skall kunna klara sig. Företag A tog inte direkt ställning till själva beskattningen av bränsle utan syftade bara på själva priset på bränsle inklusive alla skatter och andra tillägg. Företag C ansåg att dagens höga priser på bränsle gör ett enormt tryck på branschen och därmed skulle en tillfällig sänkning av själva skatten vara på sin plats för att lätta på pressen som de höga priserna åstadkommer. Företag B kom med ett mer utvecklat svar på frågan. Den intervjuade ansåg för det första att den nuvarande beskattningen av bränslen som används i trafiken har en negativ påverkan på både transportföretagens verksamhet och Finlands exportindustri. Han tyckte de höjda skatterna på bränsle är fel väg att gå i arbetet för att rädda miljön i och med att de höjda priserna på

bränsle inte på något sätt minskar utsläppen och konsumtionen av bränsle inom t.ex. transportbranschen. I stället för de höjda priserna borde man hitta en alternativ lösning för att själva konsumtionen av bränsle och därmed också utsläppen skulle minska. Han nämnde också de områden i Finland där ett fordon är så gott som ett måste för att röra sig från en plats till en annan. I och med att Finland är ett väldigt glest bebott land blir stora delar av invånarna lidande av att priset för att röra sig från en plats till en annan hela tiden stiger på grund av höjda skatter. Distributionsskyldigheten av biodrivmedel som förmodligen snart kommer att sänkas tillfälligt för att sänka priserna på bränsle ansåg han inte heller som rätt väg att gå i och med att priserna igen om två år skulle höjas markant då den tillfälliga sänkningen skulle strykas. Personligen skulle den intervjuade vilja se en sänkning av bränsleskatten till en nivå som motsvarar den nivå som många länder i Europa använder sig av. Den nivån skulle vara betydligt lägre än den som används i Finland. Den intervjuade skulle även vilja se en sänkning av mervärdesskatten på bränsle från det nuvarande 24 % till 17 % för att gynna transportbranschen men också hela landets ekonomi.

## 12 Analys

Enligt teoridelen i detta arbete har lönsamheten sjunkit hos 87 % av företagen inom transportbranschen under år 2022. Detta beror på det höga priset på olja, den höjda distributionsskyldigheten i Finland samt de höjda skatterna på bränsle. Enligt teorin hotar den pågående situationen verksamhetens framtid hos 90 % av företagen inom branschen. Den rådande situationen har till och med gjort en del av företagen tvungna att permittera och säga upp sina anställda.

De höjda skatterna på bränsle i Finland har också dragit ner på de finländska företagens konkurrenskraft i jämförelse med utländska transportföretag. De finska transportföretagen skaffar det bränsle som används i deras fordon i Finland och betalar därmed också de finska bränsleskatterna, medan utländska företag ofta kommer undan med ett betydligt lägre pris på sitt bränsle då de tankar sina fordon i sina hemländer. På grund av detta kan de utländska företagen erbjuda sina tjänster till ett billigare pris än de finska företagen har möjlighet att göra eftersom de utländska företagen inte behöver tillägga ett lika stort bränsletillägg till sina priser som de finska företagen är tvungna att göra. Detta gör att de utländska företagen får en konkurrensfördel i jämförelse med de finska företagen.

Intervjuerna som gjordes i samband med undersökningen i detta arbete visade att de intervjuade företagens lönsamhet inte sjunkit på det sätt som teorin visade. Företagens

prissättning har justerats enligt de höjda priserna på bränslet med hjälp av bränsletilläggen vilket gjort att företagen inte gjort sämre resultat på sin verksamhet än tidigare. Enligt intervjuerna är företagens framtid inte heller hotad på grund av den rådande situationen. Däremot stämde teorin om sänkningen av konkurrenskraftens ihop med intervjusvaren från företagen.

Företagen som intervjuades var större företag som använde sig av underleverantörer i sin verksamhet. I intervjuerna kom fram en viss oro angående dessa mindre företag som företagen använder som underleverantörer. En del av företagen som intervjuades ansåg att de mindre företagen som arbetar som underleverantörer kan riskera sänkningar i verksamhetens lönsamhet och att deras framtid därmed också kan vara hotad vilket också teoridelen i arbetet visade.

Som slutsats kan man därmed anta de företag som intervjuades i samband med undersökningen till detta arbete hör till den minoritet av företag inom branschen som inte påverkats nämnvärt av den rådande situationen. Enligt intervjusvaren kan man också anta att den majoritet av företag inom branschen som påverkats av situationen består av mindre företag som inte har samma buffert för situationer som denna som de intervjuade företagen har. Det gemensamma problemet som uppstår av de höjda skatterna på bränsle i Finland som både intervjuerna och teorin i arbetet visar på är ändå konkurrenskraftens sänkning i jämförelse med företag från andra länder. Detta är inte beroende på företagets storlek utan drabbar varje finländskt företag inom branschen.

## **13 Kritisk granskning**

I detta kapitel kommer jag att gå igenom detta arbete från början till slut och se över vad jag gjort samt vad och hur jag kanske skulle ha kunnat förbättra arbetet. Jag kommer att behandla teoridelen, undersökningen och resultatet av undersökningen var för sig.

Syftet med detta arbete var att undersöka hur de höjda skatterna på bränsle påverkar företagen inom transportbranschen. De höjda bränsleskatterna har redan under flera års tid varit i rubrikerna i såväl television som tidningar. Därmed ansåg jag att ämnet skulle vara aktuellt att undersöka just nu.

Teoridelen i arbetet fungerar som grund för undersökningen. I denna del har jag behandlat sådana ämnen som jag anser som viktiga att förstå för att kunna genomföra en undersökning som denna. Jag har ändå försökt hålla mig inom de avgränsningar som jag i början av arbetet

lagt upp för arbetet. Jag har behandlat bl.a. bränslekonsumtionen i vårt land samt uppbyggnaden av beskattningen av det bränsle som vi konsumerar. Jag har också behandlat transportbranschens rådande situation, prissättning och konkurrensläge. Därtill har jag också behandlat skillnaderna i både priset och beskattningen på bränslet mellan Finland och andra länder inom EU. Jag behandlade dessa skillnader för att få en bättre bild över varför den höga beskattningen i Finland väckt så mycket missnöje bland finländare.

Då jag arbetade med teoridelen märkte jag att det är svårt att hitta litteratur om dessa ämnen vilket betydde att jag till stora delar var tvungen att använda mig av digitala källor då jag producerade teorin till arbetet. Med lite effektivare tidsanvändning skulle jag säkert ha kunnat hitta mer litteratur som jag kunde ha grundat mina teorier på. Uppdaterad information om de ämnen som jag behandlat i detta arbete publiceras dock nuförtiden till största delen på nätet vilket kan ses om en lindrande faktor till det att jag inte använt så mycket litteratur i mitt arbete.

Den empiriska delen av detta arbete bestod av tre företagsintervjuer. Alla företag var verksamma inom transportbranschen. Meningen med dessa intervjuer var att få en djupare inblick i hur enskilda företag faktiskt påverkas av den höjda bränsleskatten samt hurdana åtgärder företagen har tagit till på grund av detta. I intervjuerna ställde jag totalt 10 frågor varav fem behandlade företagens storlek och verksamhet medan fem behandlade företagens syn på bränslebeskattningen samt beskattningens inverkan på företagen. Det var också meningen att jag skulle utföra en skild intervju med Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry (SKAL) men intervjun blev till slut inställd på grund av organisationens stränga tidtabeller samt vissa problem i kommunikationen oss emellan. Meningen med intervjun med SKAL var att få ett bredare perspektiv över läget inom transportbranschen. Genom att intervjua SKAL skulle jag möjligtvis ha fått mer statistik om det som händer inom branschen för tillfället jämfört med företagsintervjuerna.

Intervjuerna med företagen varierade en del. Tanken var att jag skulle genomföra dem via Teams eller per telefon. Till slut lyckades detta med två av företagen, medan det tredje företaget valde att skicka sina svar i skriftlig form. Detta syntes också i svarens omfattning i och med att de skriftliga svaren blev väldigt korta och magra till sitt innehåll. De två andra företagsintervjuerna skiljde sig också på så sätt att det ena företagets representant var väldigt insatt i just detta ämne och gav långa och innehållsrika svar medan det andra företagets representanter hade vid intervjutillfället en sträng tidtabell och hann således inte gå in på djupet i sina svar.

Jag märkte också under intervjuernas gång att tidpunkten för denna undersökning var fel på grund av den pågående situationen i världen. I och med att bränslepriserna stigit så drastiskt under senaste månaderna av andra orsaker än skattemässiga, kunde företagen inte urskilja den höjda bränslebeskattningens inverkan på sina kostnader och verksamhet i allmänhet. Svaren som jag fick på frågorna om höjningen av bränsleskatten och dess inverkan på företagen handlade mest om de höjda priserna på bränslet och inte om själva beskattningens del av priset. Jag kunde kanske ha formulerat frågorna på ett annat sätt så att företagets skulle ha varit tvungna att fokusera mer på beskattningen i sina svar. Jag kunde också ha valt att intervjua mindre företag som kanske inte har samma ekonomiska läge som de företag som jag nu intervjuade. Då kanske jag skulle ha fått mer specifika svar på just beskattningens inverkan i och med att det troligtvis syns mer i verksamheten hos mindre företag än hos de större företagen. Personligen tror jag dock att intervju svaren skulle ha varit mer givande ifall undersökningen hade gjorts för ett år sedan fastän ämnet fortfarande är aktuellt.

Resultatet av undersökningen visade att bränslebeskattningen inte haft någon större inverkan på de intervjuade företagens verksamhet. Varje företag som intervjuades var dock relativt stora företag, vilket lämnar de mindre företagen utanför detta resultat. Enligt svaren från intervjuerna kan man också anta att de intervjuade företagen inte hör till de företag som teoridelens statistik över företag vars lönsamhet av verksamheten sjunkit, vilket skapar en skillnad mellan teorin och resultatet i arbetet. Trots att de intervjuade företagen enligt intervjuerna inte har en lika svår situation som de företag som teoridelen hänvisar till skulle företagen ändå vilja se en sänkning i beskattningen. Detta grundar sig dock mest på den höga prisenivån på bränsle och inte specifikt på att just skatten är för hög. I och med att jag endast intervjuade tre företag inom en stor bransch och inte fick intervjua med SKAL genomförd kan man därmed heller inte göra några djupt gående slutsatser enligt vad undersökningens resultat visar.

## **14 Slutord**

Slutligen vill jag tacka de personer som representerade sina företag i min undersökning för deras engagemang och för att de offrade sin personliga tid för att hjälpa mig med detta arbete. Jag vill också tacka utbildningsledaren och lektorn i företagsekonomi Marika Nygårdas för den handledning jag fått och för den feedback som hon under processens gång gett mig i mitt arbete.

Att komma i gång med detta examensarbete var en väldigt lång process. Det har varit en del motgångar på vägen men nu är arbetet i mål. Processen som jag gått igenom för att framställa detta arbete har varit väldigt krävande men också lärorik och givande. Jag anser att processen krävt sådana uppoffringar och tidsanvändning som jag normalt inte är van vid. Det har också krävt personliga framsteg främst på den mentala sidan, vilka gjort att jag nått målet med detta arbete.

## 15 Källförteckning

- Autoalan tiedotuskeskus. (2019). *Käyttövoimaopas 2019*. Noudettu osoitteesta Vapaus valita auto: [https://www.aut.fi/files/2044/Kayttovoimaopas\\_2019.pdf](https://www.aut.fi/files/2044/Kayttovoimaopas_2019.pdf)
- Autoalan tiedotuskeskus. (2022). *Liikennepolttoaineiden verotus*. Noudettu osoitteesta Autoalan tiedotuskeskus: [https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen\\_verotus/poltonesteiden\\_verotus](https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen_verotus/poltonesteiden_verotus)
- Autoalan tiedotuskeskus. (4. 2 2022). *Liikenteen poltonesteiden myyntitilastot*. Noudettu osoitteesta Autoalan tiedotuskeskus: [https://www.aut.fi/tilastot/liikenteen\\_energiankulutus/liikennepolttonesteiden\\_myynti](https://www.aut.fi/tilastot/liikenteen_energiankulutus/liikennepolttonesteiden_myynti)
- Autoalan tiedotuskeskus. (2022). *Tieliikenne*. Noudettu osoitteesta Suomen tieliikenteen verotus muihin EU-maihin verrattuna: [https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen\\_verotus/liikenteen\\_verotus\\_muihin\\_maihin\\_verrattuna](https://www.aut.fi/tieliikenne/liikenteen_verotus/liikenteen_verotus_muihin_maihin_verrattuna)
- Autoliikenteen työnantajaliitto. (ei pvm). *Suomi elää pyörillä*. Noudettu osoitteesta Autoliikenteentyönantajaliitto: <https://alt.fi/suomi-ela-pyorilla/>
- Finansministeriet. (2019). *Finansministeriet*. Noudettu osoitteesta vm.fi: <https://vm.fi/sv/energibeskattningen>
- Finansministeriet. (2021). *Liikenteen verotuksen uudistamista*. Helsingfors: Finansministeriet. Noudettu osoitteesta [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163110/VM\\_2021\\_26.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163110/VM_2021_26.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Finansministeriet. (ei pvm). *Energibeskattningen*. Noudettu osoitteesta Finansministeriet: <https://vm.fi/sv/energibeskattningen>
- Finansministeriet. (ei pvm). *Mervärdesbeskattningen*. Noudettu osoitteesta Finansministeriet: <https://vm.fi/sv/mervardesbeskattningen>
- Finlex. (29. 12 1994). *Lag om punktskatt på flytande bränslen*. Noudettu osoitteesta Finlex.fi: <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1994/19941472?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=punktskatt%20p%C3%A5%20flytande%20br%C3%A4nsle>
- GlobalPetrolPrices.com. (4. 4 2022). *Diesel prices, litre, 04-Apr-2022*. Noudettu osoitteesta GlobalPetrolPrices.com: [https://www.globalpetrolprices.com/diesel\\_prices/](https://www.globalpetrolprices.com/diesel_prices/)
- GlobalPetrolPrices.com. (4. 4 2022). *Gasoline prices, litre, 04-Apr-2022*. Noudettu osoitteesta GlobalPetrolPrices.com: [https://www.globalpetrolprices.com/gasoline\\_prices/](https://www.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/)
- Iltasanomat. (15. 11 2021). *Näin polttoaineverot ovat nousseet kymmenessä vuodessa – dieselkuskia rokotettu puolitoistakertaisesti*. Noudettu osoitteesta Iltasanomat: <https://www.is.fi/autot/art-2000008405503.html>

- Juanto & Saukko. (2014). *Arvonlisäverotus ja muu kulutusverotus*. Helsingfors: Talentum.
- Kommunikationsministeriet. (2021). *Färdplan för fossilfria transporter*. Helsingfors: Kommunikationsministeriet. Haettu 2021 osoitteesta [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163259/LVM\\_2021\\_16.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163259/LVM_2021_16.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Liikennefakta. (25. 5 2021). *Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ja energiankulutus*. Noudettu osoitteesta Liikennefakta: <https://liikennefakta.fi/fi/ymparisto/liikenteen-kasvihuonekaasupaastot-ja-energiankulutus>
- Logistiikan Maailma. (ei pvm). *Maatiekuljetusten hinnoittelu*. Noudettu osoitteesta Logistiikan Maailma: <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maatiekuljetus/hinnoittelu/>
- Medborgarinitiativ. (16. 3 2021). *Polttoaineveron alentaminen*. Noudettu osoitteesta Medborgarinitiativ.fi: <https://www.kansalaisaloite.fi/sv/initiativ/8200>
- Motiva. (21. 6 2021). *Energian loppukäyttö*. Noudettu osoitteesta Motiva.fi: [https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto\\_suomessa/energian\\_loppukaytto](https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/energian_loppukaytto)
- Myrsky & Ossa. (2008). *Verotuksen perusteet*. Helsingfors: Talentum.
- Riksdagen. (4. 11 2019). *Regeringens proposition RP 66/2019 rd*. Noudettu osoitteesta Riksdagen: [https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Sidor/RP\\_66+2019.aspx](https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Sidor/RP_66+2019.aspx)
- Riksdagen, RP 191/2018 rd. (3. 11 2021). *Regeringens proposition RP 191/2018 rd*. Noudettu osoitteesta Riksdagen: [https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Sidor/RP\\_191+2018.aspx](https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Sidor/RP_191+2018.aspx)
- Statistikcentralen. (ei pvm). *Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi*. Noudettu osoitteesta Statistikcentralen: <https://www.stat.fi/tup/kustannusindeksit/kuorma-autoliikenteen-kustannusindeksi.html>
- Suomen autoteknillinen liitto. (17. 6 2021). *Onko kaasuautoilla tulevaisuutta?* Noudettu osoitteesta Satl: <https://satl.fi/ajankohtaista/onko-kaasuautoilla-tulevaisuutta-lataa-ilmainen-opas/>
- Suomen kuljetus ja logistiikka ry. (12. 1 2022). *Kuljetusbarometri 1/2022*. Noudettu osoitteesta SKAL: <https://www.skal.fi/fi/julkaisut/kuljetusbarometri-12022-kuljetusyrytysten-kannattavuusennusteet-voimakkaassa-laskussa>
- Suomen kuljetus ja logistiikka ry. (14. 3 2022). *Ylimääräinen SKAL kuljetusbarometri*. Noudettu osoitteesta SKAL: <https://www.skal.fi/fi/julkaisut/ylimaarainen-skal-kuljetusbarometri-ennatyskorkea-dieselin-hinta-vakava-uhka>
- T. Heikkilä. (2014). Kvantitatiivinen tutkimus. *Tilastollinen tutkimus*. Helsingfors, Finland.

- Tax Foundation. (12. 8 2021). *Gas taxes in Europe*. Noudettu osoitteesta Tax Foundation: <https://taxfoundation.org/gas-taxes-in-europe/>
- Tilastokeskus. (16. 12 2021). *Energian hankinta ja kulutus*. Noudettu osoitteesta Tilastokeskus: <https://www.stat.fi/tilasto/ehk#graphs>
- Verkkouutiset. (19. 2 2022). *AL: Dieselin hinta kaataa kuljetusyrittäjiä – tilanne kriittinen*. Noudettu osoitteesta Verkkouutiset.fi: <https://www.verkkouutiset.fi/a/al-dieselin-hinta-kaataa-kuljetusyrittajia-tilanne-kriittinen/#335106ec>
- Vero.fi. (16. 11 2020). *Distributionsskyldighet gällande biodrivmedel*. Noudettu osoitteesta Vero.fi: [https://www.vero.fi/sv/Detaljerade\\_skatteanvisningar/anvisningar/56210/distributionsskyldighet-g%C3%A4llande-biodrivmedel/](https://www.vero.fi/sv/Detaljerade_skatteanvisningar/anvisningar/56210/distributionsskyldighet-g%C3%A4llande-biodrivmedel/)
- Vero.fi. (1. 1 2022). *Skattetabell för flytande bränslen*. Noudettu osoitteesta Vero.fi: [https://www.vero.fi/sv/foretag-och-samfund/skatter-och-avgifter/punktbeskattning/flytande-branslen/skattetabell\\_for\\_flytande\\_bransle/](https://www.vero.fi/sv/foretag-och-samfund/skatter-och-avgifter/punktbeskattning/flytande-branslen/skattetabell_for_flytande_bransle/)
- Yle. (27. 8 2018). *Biopolttoaineista jättilasku autoilulle 2030, varoittaa St1 – Ministeri puolustautuu: Pumpulla korotus jää alle 10 senttiin litralta*. Noudettu osoitteesta Yle Uutiset: <https://yle.fi/uutiset/3-10367503>
- Yle. (2. 9 2020). Yle-uutiset. *Yle*, ss. <https://yle.fi/uutiset/3-11523292>.

Figur 1 Energiförbrukning inom vägtrafik (Tilastokeskus, 2021) .....	6
Figur 2 Bränsleprisernas innehåll.....	10
Figur 3 Skattenivåer på bensin i EU-länderna (exklusive mervärdesskatt) (Autoalan tiedotuskeskus, 2022).....	13
Figur 4 Skattenivåer på diesel i EU-länderna (exklusive mervärdesskatt) (Autoalan tiedotuskeskus, 2022).....	14