

# Höjda bränsleprisers inverkan på finska företags verksamhet

Lars Berghäll

Examensarbete för Tradenom (YH)-examen

Utbildning: Företagsekonomi

Åbo 2022

## EXAMENSARBETE

Författare: Lars Berghäll

Utbildning och ort: Företagsekonomi, Åbo

Inriktning: Redovisning

Handledare: Timo Kerke

Titel: Höjda bränsleprisens inverkan på finska företags verksamhet

---

Datum: 11.12.2022 Sidantal: 27

Bilagor: 0

---

### Abstrakt

Bränslepriserna har under en längre tid varit ett aktuellt diskussionsämne. De Höjda bränslepriserna har orsakat extra kostnader för företagen i Finland. Det finska samhället har inte förut varit med om lika signifikanta höjningar i bränslepriserna, därför är det intressant att undersöka hurdana påverkningar detta har för företagen i Finland.

Detta examensarbete handlar om de extra kostnader som orsakats för företagen. Syftet med detta examensarbete var att undersöka varför kostnaderna har uppkommit, hur de påverkar finska företagens verksamhet, hurdana kompensationsmetoder det redan finns och vad företagen kan göra för att bekämpa problemet. Examensarbetet är avgränsat till situationen i Finland och ger en överblick i över olika branscher för att få en bättre helhetsbild angående höjda bränsleprisens påverkan på nationell nivå.

Examensarbetet består av både en teoridel och en analysdel. Teoridelen stöder analysen. Examensarbetet genomfördes som en skrivbordsundersökning och baserar sig på sekundärdata från pålitliga källor. I teoridelen behandlas bland annat de mest använda bränslens beskattning, vissa högt påverkade branscher samt kompensationsmetoder.

Analysdelen är analys av teorin som behandlats under arbetets gång. Analysen innehåller slutsatser som är baserade på sekundärdata. Analysen av undersökningen visar att de höjda bränslepriserna ha skapat vissa utmaningar för företagen i Finland. Resultatet av analysen är väldigt branschspecifikt eftersom de höjda bränslepriserna påverkar olika branscher på olika sätt.

---

Språk: svenska

Nyckelord: bränslepris, bränslebeskattning, transport

## OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Lars Berghäll

Koulutus ja paikkakunta: Liiketalous, Turku

Suuntautumisvaihtoehto: Kirjanpito

Ohjaaja(t): Timo Kerke

Nimike: Polttoainehintojen nousun vaikutus suomalaisyritysten toimintaan

---

Päivämäärä: 11.12.2022 Sivumäärä: 27

Liitteet: 0

---

### Tiivistelmä

Polttoaineiden hinnat ovat olleet ajankohtainen keskustelunaihe jo jonkin aikaa. Polttoainehintojen nousu on aiheuttanut lisäkustannuksia yrityksille Suomessa. Suomalainen yhteiskunta ei ole aiemmin kokenut näin merkittäviä polttoaineiden hintojen nousuja, joten on mielenkiintoista selvittää, millaisia vaikutuksia tällä on suomalaisiin yrityksiin.

Tämä opinnäytetyö käsittelee yrityksille aiheutuvia lisäkustannuksia. Tämän tutkintotyön tarkoituksena oli selvittää, miksi kustannukset ovat syntyneet, miten ne vaikuttavat suomalaisten yritysten toimintaan, mitä korvausmenetelmiä on jo olemassa ja mitä yritykset voivat tehdä ongelman torjumiseksi. Opinnäytetyö rajoittuu Suomen tilanteeseen ja antaa yleiskatsauksen eri toimialoista, jotta saadaan parempi kokonaiskuva kohonneiden polttoainehintojen vaikutuksista kansallisella tasolla.

Tutkintotyön suorittaminen on toteutettu teoriaosuuden ja analyysiosuuden kautta. Teoriaosuus tukee analyysiä. Opinnäytetyö tehtiin pöytätyönä ja perustuu luotettavista lähteistä saatuun toissijaiseen aineistoon. Teoriaosuudessa käsitellään muun muassa eniten käytettyjen polttoaineiden verotusta, tiettyjä toimialoja, joita aihe koskettaa erityisen voimakkaasti sekä korvausmenetelmiä yritysten tukemista varten.

Analyysiosa on analyysi työn aikana käsitellystä teoriasta. Analyysi sisältää johtopäätöksiä, jotka perustuvat toissijaisiin tietoihin. Opinnäytetyön analyysi osoittaa, että kohonneet polttoaineiden hinnat ovat luoneet haasteita yrityksille Suomessa. Analyysin tulos on hyvin toimialakohtainen, koska kohonneet polttoaineiden hinnat vaikuttavat eri toimialoja eri tavoin.

---

Kieli: ruotsi

Avainsanat: polttoainehinta, polttoaineverotus, kuljetus

## **BACHELOR'S THESIS**

Author: Lars Berghäll

Degree Programme: Business Administration, Turku

Specialisation: Accounting

Supervisor(s): Timo Kerke

Title: The Impact of Increased Fuel Prices on Finnish Companies

---

Date: 11.12.2022    Number of pages: 27

Appendices: 0

---

### **Abstract**

Fuel prices have for some time been a current topic of discussion. Increased fuel prices have created extra costs for companies in Finland. Finnish society has not experienced such significant increases in fuel prices before, so it is interesting to study what kind of effects this has on companies in Finland.

This Bachelor's thesis is about the extra costs created to the companies. The purpose of this thesis was to study why the costs have increased, how they affect operations in the Finnish companies, what compensation methods already exist and what companies can do to avoid the problem. The thesis is limited to the situation in Finland and provides an overview of various industries to get a better overall picture regarding the impact of increased fuel prices on a national level.

The degree work was realized through a theory part and an analysis part. The theory part supports the analysis. The thesis was carried out as a desk research and was based on secondary data from reliable sources. The theory part deals for example with the taxation of the most used fuels, certain highly affected industries and compensation methods.

The analysis part is an analysis of the theory that was referred to during the course of this work. The analysis contains conclusions that were based on secondary data. The analysis of the survey shows that the increased fuel prices have created certain challenges for companies in Finland. The result of the analysis is very industry-specific because the increased fuel prices affect different industries in different ways.

---

Language: Swedish

Key words: fuel price, fuel taxation, transport

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	1
1.1	Syfte .....	1
1.2	Metodval .....	2
1.3	Problemformulering .....	2
1.4	Avgränsningar .....	2
2	Olika bränsletyper .....	3
2.1	Fossila bränslen .....	3
2.2	Icke fossila bränslen .....	3
2.3	För- och nackdelar med biobränslen .....	4
3	Bränsleprisets beståndsdelar .....	4
3.1	Tillverkningskatt .....	5
3.1.1	Dieselns tillverkningskatt .....	5
3.2	Försörjningsberedskapsavgift .....	5
3.3	Oljeskyddsavgift .....	5
3.4	Mervärdesskatt .....	6
3.5	Koldioxidskatt .....	6
3.6	Skattejämförelse mellan olika bränslen .....	6
4	Höjda bränsleprisers inverkan på företagens kostnader .....	9
4.1	Produktionskostnader .....	10
4.2	Kilometerersättning .....	10
4.3	Godstransporttjänsters höjda prisers inverkan på företag .....	10
4.4	Höjda bränsleprisers inverkan på kollektivtrafiken .....	11
5	Hur kan företag dela på bränslerelaterade kostnader? .....	13
5.1	Fördelning av prishöjningar .....	13
5.1.1	Konsumtion .....	14
5.1.2	Export .....	14
5.1.3	Kapital och lager .....	15
5.1.4	Halvfabrikat .....	15
6	Hur kan den offentliga sektorn kompensera prishöjningarna för företag? .....	16
6.1	Regionalt transportstöd .....	16
6.2	Projekt- och utvecklingsfinansiering .....	17
6.3	Bidrag för anskaffning av fordon .....	17
7	Företagens egna åtgärder .....	17
7.1	Prisjämförelse .....	18
7.2	Körstil .....	18

7.3	Ruttplanering .....	19
8	Analys.....	19
8.1	Höjda bränsleprisens påföljder .....	19
8.2	Företagens möjligheter.....	20
8.3	Slutsatser.....	21
9	Kritisk granskning.....	22
10	Avslutning .....	23
11	Litteraturförteckning .....	25

## **Figurförteckning**

Figur 1.	Lätt brännolja (NEOT, 2022) .....	8
Figur 2.	Vanlig dieselolja (Lundbladh, 2014) .....	8
Figur 3.	Diagram över prisutvecklingen av dieselolja och lätt brännolja under år 2022. (Regeringen, 2022) .....	9
Figur 4.	Linjediagram över el drivna bussarnas mängdutveckling i huvudstadsregionen. (HSL, 2021).....	13

## **Tabellförteckning**

Tabell 1.	Skattetabell för flytande bränslen. ....	7
Tabell 2.	Olika branschens primära slutprodukters slutplacering. ....	14

## 1 Inledning

Under en två års tid har bränslepriserna stigit kraftigt. Påverkan av detta syns i företagens verksamhet som en kostnadshöjning. Det finns olika metoder att åtgärda denna kostnadshöjning, antingen internt inom företaget eller genom externa åtgärder. Många företag är beroende av flytande bränsle tack vare transporter i olika skeden av produktionskedjan. Tills vidare har ingen kommit fram med ett bättre fungerande bränsle än dieselolja, vilket leder till att majoriteten av transporterna runt världen är i behov av dieselolja. Även om gas och elfordon hela tiden utvecklas, är vi ännu inte helt där. Företagen i Finland använder sig för det mesta av dieselolja, bensin och gas, därför kommer detta examensarbete huvudsakligen handla om dessa bränslen.

Detta examensarbete koncentrerar sig på situationen i Finland men delvis kommer den att innehålla uppgifter om händelser i övriga världen också eftersom ämnet som studien omfattar är starkt förknippad med andra länder som styr till exempel priset på råoljan.

### 1.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att komma fram till varför bränslepriserna är så höga och vad företag kan göra för att fortsätta sin verksamhet med samma lönsamhet som förut. Syftet är också att ta reda på hur stor inverkan de höjda bränslepriserna har i verkligheten på företagen i Finland. Många företag i Finland är väldigt missnöjda med bränslepriserna, i synnerhet under vintern då energibehovet stiger. Examensarbetet kommer att ta i beaktande de mest relevanta branscherna för ämnet och hur de ökade bränslepriserna inverkar på branschernas verksamhet och ekonomiska situation. Examensarbetet kommer också att behandla vad som ingår i bränslepriserna, vilka de obligatoriska kostnaderna är och vilka kostnader som förknippas med gröna värden. Syftet med detta examensarbete är också att komma fram till vad företagen själva kan göra för att minska på sina bränslekostnader och hurdana möjligheter företagen har att flytta de höjda bränsleprisernas kostnader framåt i produktionskedjan.

## **1.2 Metodval**

Detta examensarbete är en skrivbordsundersökning som använder sig av sekundärdata som analyseras och utvärderas. Sekundärdata som används i detta examensarbete är litteratur, rapporter och artiklar som innehåller relevant information om ämnet som examensarbetet behandlar.

## **1.3 Problemformulering**

Bränslepriserna har redan en tid varit höga och det har påverkat många företag negativt. Eftersom bränslepriserna varit höga under en längre tid har de Finska företagen haft utmaningar. Dessa utmaningar är indirekt förknippade med bränslepriserna eftersom så långt som allt blivit dyrare, delvis eftersom bränslepriserna stigit. Slutkonsumentens samt företagens köpkraft har minskat som resultat av höjda priser på varor och tjänster. Företagen har haft svårt att förutspå detta. Vilka är bränsleprisets beståndsdelar? Hur påverkar det höjda bränslepriserna företagens verksamhet inom olika branscher? Vilka åtgärder man skulle kunna vidta för att minska svårigheterna hos företag och för att bibehålla köpkraften i samhället och konkurrenskraften i företag som lever på export? Är frågor som detta examensarbete kommer att besvara.

## **1.4 Avgränsningar**

Examensarbetet måste avgränsas till en viss grad för att undvika irrelevant undersökning, därför undersöks vissa branscher närmare. Branscherna som behandlas i examensarbetet är branscher som de höjda bränslepriserna har påverkat starkt. Dessa branscher i fråga kommer att vara transportbranschen, byggbranschen. Metall- och skogsindustrin är också lyfta fram eftersom dessa industrier lever på export. Examensarbetet handlar för det mesta om påverkan på företag men också delvis om påverkan på privatpersoner, då en stor del av företagens verksamhet utgörs av slutkonsumenten som i de flesta fallen är privatpersonen. Undersökningen som har att göra med privatpersoner förblir mycket kort och används endast som exempel. Examensarbetet kommer endast handla om situationen i Finland även om andra länder kan användas som jämförelse. Examensarbetet handlar om ett ämne som beror mycket på priserna på världsmarknaden och därför används andra länder endast som jämförelse vid behov. Krisen som pågår i Ukraina kommer inte att tas i beaktan i detta examensarbete.

## 2 Olika bränsletyper

Bränslen som detta examensarbete kommer att behandla är dieselolja, lätt brännolja, bensin och gas samt olika bio varianter av dessa bränslen. De olika bränsletyperna används till väldigt många ändamål, men för det mesta används dessa bränslen ändå i fordon som exempelvis sköter transporter av varor och människor. Av dessa bränslen används gas och lätt brännolja också till uppvärmning av fastigheter och elproduktion samt produktionsprocesser. Bränsle är ett ämne som binder energi och vid påtändning av ämnet förvandlar det sig till en annan form av energi vilket i detta fall är värme som i sin tur skapar tryck. Trycket är det som driver förbränningsmotorerna i fordon. (Autoconcept, 2022)

### 2.1 Fossila bränslen

Lätt brännolja, dieselolja, bensin och gas är alla fossila i sin bas form, vilket innebär att de härstammar från äldre geologiska källor antingen under eller på marken. Fossila bränslen är rester av gammal växtlighet och djur som med tiden har hamnat under jorden och sedan pressats ihop till sina beståndsdelar vilka huvudsakligen är kol och kolföreningar. (Statistikcentralen, u.å.)

### 2.2 Icke fossila bränslen

Det finns också bio varianter av dessa bränslen, det vill säga icke fossila bränslen. Detta betyder att bränslena är tillverkade av biomassa som i sin korthet är organismer som nyligen levt, till skillnad från fossila bränslen där dessa organismer levt för miljoner år sedan. Biobränslen är förnybara bränslen vilket innebär att råmaterialet för dessa bränslen inte tar slut som det kan göra för fossila bränslen. Biobränslen som används för att frakta varor och människor i olika slags fordon är biogas, etanol och biodiesel. Mest nytta har företagen av biodiesel och biogas eftersom största delen av fordonen och maskinerna som används är antingen drivna med dieselolja eller gas i dagens läge. (Statistikcentralen, 2018)

## 2.3 För- och nackdelar med bibränslen

Även om det finns ett alternativ som bibränsle är de fossila bränslen överlägset mest använda bränslen i dagens läge, delvis eftersom de är förmånligare och också för att de är lättare att få tag på och det finns ett bredare distributionsnät för dem. Förhållandevis är de relativt lika funktionsvis, även om det har spekulerats att biodiesel inte är lika hälsosamt för förbränningsmotorer eftersom biodiesel orsakar ökad växtlighet i bränsletanken och dieselsystemet. Problemet med biodiesel utöver det dåliga distributionsnätverket är priset som spelar en stor roll i varför man för det mesta använder sig av traditionell dieselolja. Biodieseln som exempelvis Neste säljer är cirka 25 cent dyrare per liter än den traditionella dieseloljan. (Neste, 2022)

Biodieseln är dock ett grönt alternativ när det kommer till koldioxidutsläppen. Ifall man kör 30 000 kilometer i året med en dieselbil är det årliga koldioxidutsläppen 4558 kilogram per år med traditionella dieseloljan, medan om man kör med biodiesel är utsläppen med samma kilometerantal endast 455 kg. Vad betyder detta i praktiken? Med biodiesel sparar man ihop koldioxidutsläpp som är lika stora som tio fram och tillbaka resor från Helsingfors till Barcelona med flygplan eller så kan man värma en el bastu-ugn dryga 3000 gånger före man har orsakat lika mycket koldioxidutsläpp som genom att köra med traditionell dieselolja 30 000 kilometer. Dessa tal är riktgivande och är förstås mycket beroende på hurdant fordon man kör dessa kilometrarna med. Informationen ovan är tagen med i detta examensarbete för att läsaren ska få en bild på skillnaderna mellan bibränslen och fossila bränslen. (Neste, 2022)

## 3 Bränsleprisets beståndsdelar

Bensinens, gasens och dieseln pris består av råmaterialkostnader, arbetskostnader, transportkostnader och skatt. Cirka 50 procent av bränslepriserna av skatt. Det finns skillnader mellan de två vanliga bensintyperna vi använder i Finland och dieseln beskattning. Detta beror på att dieseln används vid transport. Ifall beskattningen skulle vara lika som för bensinen skulle inte den finska industrin kunna hålla konkurrenskraften kvar och likaså skulle slutkonsumenten vara tvungen att överväga sina köpbeslut mer noggrant. (Autoalan Tiedotuskeskus, 2022)

### **3.1 Tillverkningskatt**

Bränslepriserna innehåller en skatt som kallas tillverkningskatt. Tillverkningskatten är en skatt som företag som säljer produkter med förbehåll för tillstånd betalar. Tillverkningskatten kan också kallas för energiinnehållsskatt. Denna skatt är en punktskatt vilket innebär att det är en indirekt skatt som existerar som ett resultat av statsekonomiska skäl men också för att staten ska kunna styra landets social- och hälsopolitiska mål samt miljö- och energipolitiska mål. Punktskatter betalas på varor som importeras men också varor som tillverkas i Finland. Energiinnehållskattens mängd baserar sig på bränslets värmevärde. Skattens storlek för de olika bränslen syns i tabell 1 på sida 7. (Vero, 2021)

#### **3.1.1 Diesels tillverkningskatt**

Diesels tillverkningskatt eller energiinnehållsskatt är 25,95 cent lägre än vad den borde vara enligt skattemodellen. Detta beror på att staten vill med hjälp av denna skattelättnad stöda nyttotrafiken och exporten i Finland. Det är därför paketbilar och lastbilar samt vissa andra dieseldrivna nyttofordon inte behöver betala en driftkraftskatt som alla personbilar måste betala. (Vero, 2021)

### **3.2 Försörjningsberedskapsavgift**

Försörjningsberedskapsavgiften är en avgift som ska betalas för alla bränslen som används som trafikbränsle, enligt den skatte- och avgiftsnivå som berör just den bränsleklassen. Försörjningsberedskapsavgiften för dieselolja, lätt brännolja och biodiesel är 0,35 cent/l medan för motorbensin och bioetanol är avgiften 0,68 cent/l. Flytgas och bioflytgas har en lägre avgift som är 0,11 cent/l. (Autoalan Tiedotuskeskus, 2022)

### **3.3 Oljeskyddsavgift**

Oljeskyddsavgiften är en avgift som samlas till oljeskyddfonden. Ur Oljeskyddfonden betalas ersättning för att bekämpa oljeskador och för att hjälpa naturen återhämta sig efter att skadan är skedd. Oljeskyddfonden står för kostnaderna för materialet och arbetskraften som används för att bekämpa oljeskador. Avgiften påverkar all olja bränslen som importeras eller transporteras genom Finland. (Lag om oljeskyddfonden 30.12.2004/1406, §1)

Oljeskyddsavgiften lades på paus 01.03.2020 som ett resultat av att oljeskyddsfondens kapital var i början av 2020 över 10 miljoner euro. Oljeskyddsavgiften upptas åter igen då oljeskyddsfondens kapital sjunker till under 5 miljoner euro. (Vero, 2021)

### **3.4 Mervärdesskatt**

Mervärdesskatten är en skatt som betalas på nästan alla varor och tjänster. Mervärdesskatten är en skatt som företagen sätter på sitt eget inköpspris då de fakturerar varan eller tjänsten. Vid handel mellan företag tillämpas oftast skatt 0% priser. Det är konsumenten som i sista hand betalar mervärdesskatten då hen köper varan eller tjänsten. Företagen betalar mervärdesskatten till Skatteverket men då företagen säljer sina produkter eller tjänster, har de redan fått in summan som motsvarar mervärdesskatteskulden som de har av att sälja varan eller tjänsten. (Mervärdesskattelagen, 30.12.1993/1501 §2)

Bränsle hör också till de produkter som man betalar mervärdesskatt på. Mervärdesskatten för bränsle är 24%. Mervärdesskattens andel i konsumentens pris för bränsle är cirka 19%. Mervärdesskatten betalas på bränsleprisets hela pris som redan inkluderar tillverkningskatten, försörjningsberedskapsavgiften och oljeskyddsavgiften. (Vero, 2021)

### **3.5 Koldioxidskatt**

Koldioxidskatten är också en punktskatt som baserar sig på de genomsnittliga växthusgasutsläppen under livscykelns gång. Koldioxidskatten hänger ihop med energiinnehållsskatten eftersom den också är en skatt som finns för att bekämpa klimatförändringarna. Biobränslen som har mindre värmevärden och mindre koldioxidutsläpp än de fossila bränslen har också en lägre energiinnehålls- och koldioxidskatt, vilket som är statens sätt att uppmuntra befolkningen att använda biobränslen. Prisskillnaden är ändå till fossila bränslens nytta eftersom biobränslen har höga tillverkningskostnader. Koldioxidskattens storlek syns i tabell 1 på sida 7. (Finansministeriet, 2022)

### **3.6 Skattejämförelse mellan olika bränslen**

De olika bränslen beskattas olika beroende på olika faktorer som är till exempel energiinnehållet av bränslet, hur mycket bränslet skapar koldioxid under livscykelns gång.

I tabell 1 kan man klart se hur dieseln energiinnehållningsskatt är märkbart lägre än vanliga motorbensinens. Detta beror just på skattelättnaden som nyttotrafiken, dvs. företagen för det mesta gynnas av. (Lag om punktskatt på flytande bränslen 21.12.2007/1305, §1)

**Tabell 1. Skattetablell för flytande bränslen.**

Produktgrupp	Energiinnehållskatt	Koldioxidskatt	Försörjningsberedskapsavgift	Enhet	Sammanlagt
Motorbensin	53,79	21,49	0,68	cent/ l	75,96
Bioetanol	35,3	14,1	0,68	cent/ l	50,08
Diesel	34,57	24,56	0,35	cent/ l	59,48
Biodiesel	31,69	22,51	0,35	cent/ l	54,55
Lätt brännolja	12,98	16,9	0,35	cent/ l	30,23
Flytgas	13,29	18,09	0,11	cent/ kg	31,49
Bioflytgas	13,29	18,09	0,11	cent/ kg	31,49

(Vero, 2022)

Flytgas har länge varit ett tilltalande alternativ till följd av sitt pris. Varför gasen inte har blivit vanligare än vad den nu är beror på att det finns få fordon som använder sig av gas, om man jämför med mängden fordon som drivs av diesel eller bensin. Dessutom är gasfordonen sällan nyttofordon vilket gör att företagen inte gynnas av den lågt skattade gasen. (Roinila, 2019)

Lätt brännolja i sin tur är ett bränsle som företag gynnas av eftersom fordon som inte används inom trafiken får använda lätt brännolja som är lättare beskattat än vanlig diesel. Det är olagligt att använda sig av lätt brännolja i trafiken och konsekvenserna av det är de uppskattade sparade skattekostnaderna över en viss tid. Man straffas hårdare ifall man ägt fordonet för en längre tidsperiodperiod eftersom då uppskattas fordonets ägo tid hos samma ägare och på basen av detta uppskattas mängden ekonomisk nytta man erhållit genom att använda lätt brännolja. Detta brott klassas som skattebedräveri. (Traficom, 2018)

Lätta brännoljan är ett bra alternativ för till exempel industrin och jordbruk samt sjöfart där man har många fordon som bara rör sig på bestämda platser utanför trafiken. Lätt brännolja är tekniskt sätt samma som dieselolja med den skillnaden att lätt brännolja innehåller ett färgämne som gör att bränslet blir rött. Det är mest tack vare detta som man kan skilja dessa två bränslen. Färgpigmentet som används för att färga lätt brännolja pigmenterar bränslesystemets delar för en längre tid. De vanligaste delarna i

bränslesystemet där färgen kan upptäckas i bilar och båtar är bränslepumpen och bränslefiltret. (Tull, 2022)

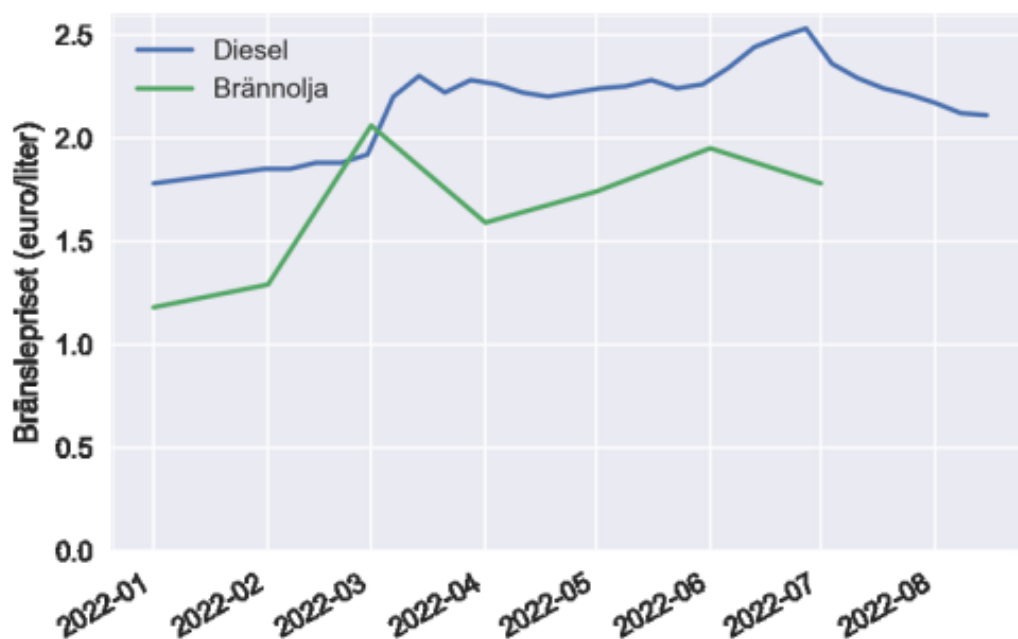


Figur 1. Lätt brännolja (NEOT, 2022)



Figur 2. Vanlig dieselloolja (Lundbladh, 2014)

På bilderna 1 och 2 ovan kan man se skillnaden i färgen av lätt brännolja till vänster (bild 1) och vanlig dieselloolja till höger (bild 2) som fordon i trafiken använder. Bensinen har en mycket liknande färg som vanliga dieselloljan, medan flytgas har en mer klar färg under normala tryckförhållanden. (Neste Oyj, 2017, s. 4)



Figur 3. Diagram över prisutvecklingen av dieselolja och lätt brännolja under år 2022. (Regeringen, 2022)

Diagrammet ovan visar prisutvecklingen på de mest använda bränslen inom företagsverksamhet. Det höga priset i denna graf går att förklara med den oroliga världssituationen efter att Ryssland började sina krigshandlingar i Ukraina. Även om priset på dieselolja och lätt brännolja i juli börjat sjunka kommer det att höjas igen mot slutet av året. Detta beror delvis på att det går mot kallare tider vilket som innebär att bränsleföretagen har börjat sälja vinterkvalitet dieselolja och lätt brännolja. Vinterkvalité bränslen är dyrare än den vanliga kvalitén som används då det är varmare årstider, detta beror på att raffinaderierna som är den platsen där bränsle tillverkas får en mindre mängd vinterkvalitet bränsle av samma mängd råolja genom destilleringsprocessen. (Regeringen, 2022)

#### 4 Höjda bränsleprisers inverkan på företagens kostnader

Bränslepriserna påverkar direkt på företagens verksamhet som höjda kostnader för att producera varor eller tjänster. Företagens höjda kostnader beror för det mesta på höjda dieselpriser, bensinens pris påverkar inte företagens kostnader lika kraftigt. Olika branscher har stora skillnader mellan hur mycket det värdefullare bränslet har höjt på företagsverksamhetens kostnader. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021)

#### **4.1 Produktionskostnader**

Det har gjorts en undersökning om bränsleprisernas påverkan på produktionskostnader för företagsverksamhet. Undersökningen är gjord av Ramboll Finland Oy. Slutsatsen av undersökningen var att till år 2025 kommer de direkta höjda kostnaderna inom produktionen av varor och tjänster vara 0,08% som ett resultat av de höjda bränslepriserna, jämfört med det ordinarie priset på bränsle som påverkat under en längre tidsperiod. De höjda kostnaderna är inte samma mellan alla län i Finland, utan det har uppskattats att södra Finland lyfter på procenten med 0,11% medan den minsta påverkan faller på Åland där de direkta kostnaderna stiger med bara 0,03%. Detta kan delvis förklaras med de korta sträckorna på Åland. Mellersta och norra Finland ligger mitt emellan med en 0,07% ökning i de direkta kostnaderna. (Statsrådet, 2021, s. 12)

Helhetskostnadens ökning påverkas mest av företagets egna transporter vilket som enligt Ramboll Finlands undersökning upptar 84% av helhetskostanden, medan bara 16% av helhetskostandens ökning består av bränslerelaterade prishöjningar i halvfabrikat som används för att tillverka en vara. Denna 16% kommer också i sin helhet av transportkostnader som bakas in i halvfabrikatens pris. (Statsrådet, 2021, s. 13)

#### **4.2 Kilometerersättning**

Ett företag kan ersätta kostnader för en tillfällig arbetsresa åt arbetaren genom kilometerersättning som är en skattefri inkomst för arbetstagaren. År 2021 var kilometerersättningens belopp 44 cent per kilometer. Då de värsta prishöjningarna på bränslet var i slutet av år 2021 och början av 2022, steg också kilometerersättningen från 44 cent till 46 cent per kilometer. Detta kan anses som en minimal höjning men det är ändå frågan om en 4,6% höjning som syns först då det handlar om flera hundra upp till tusentals kilometer som en arbetstagare inom till exempel försäljning eller bygg kan ha under en månad. (Skatt, 2022)

#### **4.3 Godstransporttjänsters höjda prisers inverkan på företag**

Vägtransporten är den mest vanliga metoden för företag att frakta sina gods till och från företaget. Vägtransporten är en livlina för företag eftersom största delen av företagen i Finland inte kan nås på något annat sätt. Vägtransporten inom Finland är dessutom relativt

snabb, även om sträckorna i Finland kan bli långa. De flesta och största företagen i Finland verkar ändå inom södra Finland, vilket som gör frakten billigare och snabbare. (WSP Finland Oy, 2017, s. 1)

Att producera godstransporttjänster kommer fram till år 2025 att bli totalt 36 miljoner euro dyrare än det förut varit. Av dessa ökade kostnader kommer 63% av prisökningen att vara tack vare inhemska produkter och tjänster. Prisökningarna inom godstransporttjänsterna beror inte endast på det värdefulla bränslet man tankar i lastbilarna, utan också på att transportbolag har andra kostnader som måste täckas. Sådana kostnader är till exempel servicekostnader, som ett transportbolag måste ta på allvar för att hålla sina lastbilar säkra och lagliga. Transportföretag investerar också stort i nya lastbilar och då råmaterialens samt arbetskraftens kostnader stiger måste också själva lastbilarnas pris stiga för transportbolagen. (Statsrådet, 2021, s. 15)

Producering av godstransporttjänster kräver också importerade produkter och tjänster vilka utgör 27% av de ökade kostnaderna inom godstransportbranschen. Till dessa importerade produkter räknas bland annat reservdelar och tillbehör till lastbilarna. Själva lastbilarna är också importerade vilket också höjder kostnaderna för den importerade delen. (Statsrådet, 2021, s. 15)

#### **4.4 Höjda bränsleprisens inverkan på kollektivtrafiken**

Inom kollektivtrafiken används det för det mesta dieseldrivna bussar vilket betyder att de höjda bränslepriserna syns direkt som höjda kostnader för kollektivtrafiken. Kostnaderna för kollektivtrafiken har stigit i södra Finland med 4,4% medan i norra och östra Finland endast 0,5%. Skillnaden mellan de höjda kostnaderna kan förklaras med skillnader i typen av körning som uppstår mellan de olika regionerna. (Statsrådet, 2021, s. 17)

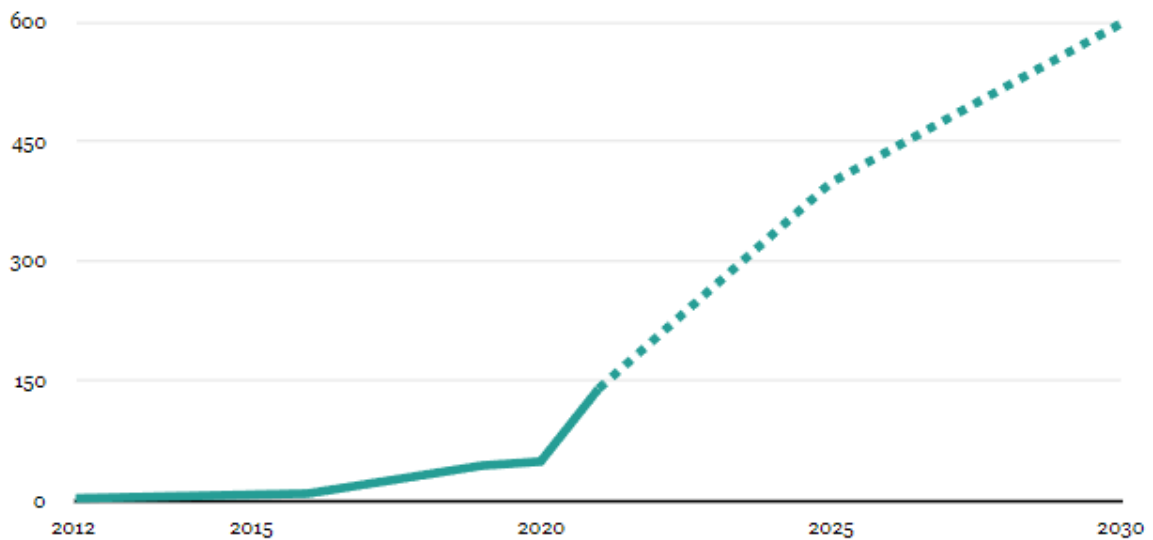
Enligt statistik från Traficom består 71% av all kollektivtrafik av statligt eller kommunalt överenskomna kollektivtrafik transporter. Detta är en stor del av all kollektivtrafiken och det syns också direkt i kommunernas kostnader. Resterande delen består av beställningskörningar som utgör 22% av all kollektivtrafik, samt av distanskörningar som utgör den resterande sju procenten. (Traficom, 2018, s. 18)

Bränsleprisernas höjning bidrar till att det blir dyrare för kommunerna och staten att upprätthålla en god kollektivtrafik. Höjningarna i bränslepriserna syns ändå i biljettpriserna för kollektivtrafiken, vilket som resulterar i att efterfrågan minskar då invånarna i Finland hellre tar sin egen bil eftersom kostnaden är ungefär den samma. Detta kommer att leda till att vissa kollektivtrafik-linjer kommer att sluta tack vare olönsamheten. Detta kan man redan nu märka i mindre kommuner där sträckorna är långa. (Statsrådet, 2021, s. 18)

EU direktivet om miljövänligare fordon tvingar den offentliga sektorn att investera i miljövänligare fordon. Till och med år 2025 ska 41% av den offentliga sektorns kollektivtrafikfordon vara miljövänliga och hälften av dessa investeringar skall bestå av el-transportfordon. Detta direktiv som trädde i kraft år 2019 kallas för Clean Vehicle Directive, CVD (EUR-Lex, 2019, s. T4)

Bränsleprisernas höjning är en sämre sak för långdistanstrafiken som för det mesta sker med diesel eftersom el-bussarna inte i dagens läge klarar av så långa sträckor. Detta gör att priset för slutkonsumenten stiger, vilket som inte är en bra sak för dessa företag som kör långdistanstrafik eftersom konsumenterna börjar i stället använda sig av tågtransport och egna bilar. Detta beror delvis på att moderna bilar som använder sig av avancerad teknologi som resulterar i att dagens personbilar är väldigt bränslesnåla. Detta resulterar i att bussbiljetten är i samma prisklass som bränslekostnaderna för egna bilen under samma sträcka. Allt detta tar ner på transportföretagens resultat och lönsamhet vilket som bidrar till att branschens ekonomiska hållbarhet blir sämre. (Statsrådet, 2021, s. 18)

I början av perioden då nya investeringar görs som leder till mer miljövänliga fordon kan priserna inom kollektivtrafiken stiga men ju fler fordon som är miljövänliga och eldrivna, faller det bort av de äldre fordonen som förbrukar stora mängder med diesel. Då de nya fordonen har fungerat i kollektivtrafiken en tid kommer priserna att sjunka eftersom dessa nya fordon är billigare i drift. Detta resulterar också till att branschens ekonomiska hållbarhet hålls på en god nivå i framtiden. (Statsrådet, 2021, s. 18)



Figur 4. Linjediagram över el drivna bussarnas mängdutveckling i huvudstadsregionen. (HSL, 2021)

Diagrammet visar utvecklingen i användningen av eldrivna bussar i huvudstadsregionen. Den hela linjen i diagrammet visar läget hittills och den streckade linjen visar den uppskattade mängden el drivna bussar ända till år 2030. Skalan på mängden bussar är 1:1. Diagrammet är en del av detta examensarbete eftersom det demonstrerar hur andelen dieseldrivna bussar minskar då de ersätts av el drivna bussar. (HSL, 2021)

## 5 Hur kan företag dela på bränslerelaterade kostnader?

Då priset på varor och tjänster stiger av höjda bränsleprisernas påverkan måste företagen kunna hålla ungefär samma marginal som förut för att det ska resultera i ett bra resultat och för att branschen ska kunna hålla sin ekonomiska hållbarhet. För att kunna göra detta måste företagen kunna göra prishöjningar till sina produkter och tjänster. (Makkonen, u.å.)

### 5.1 Fördelning av prishöjningar

Det mest optimala för företag är att prissätta sina varor och tjänster så att konsumenten betalar prishöjningen eller en del av prishöjningen. Detta är ändå inte möjligt eller lönsamt för alla branscher. I följande underrubriker kommer det fram hurdana möjligheter olika branscher har att göra prishöjningar på sina varor och tjänster. (Makkonen, u.å.)

### 5.1.1 Konsumtion

Vissa branscher har möjligheten att flytta kostnader på köparen utan att efterfrågan minskar. Goda exempel på sådana branscher är tjänstebanschen, butiksbranschen och livsmedelsindustrin. Dessa branscher är bra exempel eftersom det handlar om varor och tjänster som människan är beroende av och ofta sådana varor och tjänster som är omöjliga att kompensera med alternativa lösningar. Dessa branscher har också sin största verksamhet inom Finland vilket som betyder att de inte behöver konkurrera lika mycket med internationella marknaden som till exempel industrin. (Statsrådet, 2021, s. 21)

**Tabell 2. Olika branschens primära slutprodukters slutplacering.**

Bransch	Mellanprodukter	Konsumtion	Export	Kapital och lager
Primärproduktion	81 %	5 %	12 %	1 %
Livsmedelsindustri	47 %	47 %	6 %	0 %
Annan industri	46 %	17 %	36 %	1 %
Skogsindustri	31 %	3 %	65 %	1 %
Metallindustri	53 %	3 %	41 %	3 %
Tillverkning av maskiner	24 %	12 %	48 %	16 %
Energiförsörjning	72 %	22 %	5 %	0 %
Vatten- och avfallsförsörjning	78 %	18 %	4 %	0 %
Bygg	23 %	2 %	0 %	75 %
Butik	38 %	33 %	25 %	4 %
Annan trafik	63 %	18 %	19 %	0 %
Passagerartraffik	44 %	26 %	29 %	0 %
Godstransport	81 %	9 %	10 %	0 %
Tjänster	33 %	59 %	5 %	3 %
<b>Branscherna tillsammans</b>	<b>39 %</b>	<b>34 %</b>	<b>17 %</b>	<b>10 %</b>

(Statsrådet, 2021, s. 21)

### 5.1.2 Export

I tabellen ovan ser man hurdana möjligheter diverse branscher har att flytta de bränslerelaterade prishöjningarna framåt i distributionskedjan. I tabellen ser man att industrin överlag, men speciellt metall- och skogsindustrin lever på export. Andra branscher som lever på export är fabriker som tillverkar olika slags redskap och maskiner. (Statsrådet, 2021, s. 22)

Dessa branscher med mycket export har det svårare att flytta sina bränslerelaterade kostnader framåt eftersom inom exporten är allt mycket tävlat och beroende av den

globala marknaden. I sådana fall då Finland har betydligt mycket högre bränslepriser har den finska industrin svårt att tävla med andra länder som har industri inom samma bransch. I sådana fall måste den finska industrin inom diverse bransch hoppas på lägre bränslepriser eller göra investeringar inom sin produktion för att minska produktionskostnader som kan ha uppkommit genom äldre och ineffektiva produktionslinjer. (Statsrådet, 2021, s. 22)

### **5.1.3 Kapital och lager**

Med kapital och lager avses sådana varor som skapar slutkonsumenten kapitalinkomster under en längre tid. Det är frågan om till exempel byggbranschens varor och tjänster som slutkonsumenten beställer eller köper av byggföretaget. Slutkonsumenten kan i dessa fall antingen vara ett företag eller en privat person.

I tabellen ovan kan man se att 75% av byggbranschens varor och tjänster används till att öka det egna kapitalet. Därför är byggbranschen en sådan bransch där prishöjningarna kan flyttas vidare till kunden. Detta sker så att beställaren som i detta fall kan vara ett företag eller en privat person hamnar betala mera för byggtjänsten och varorna som används till att bygga fastigheten, men då fastigheten är färdig och den hyrs ut eller säljs åt ett företag eller privata personer, kommer de höjda bränsleprisernas inverkan resultera i ett dyrare pris för slutkonsumenten. På detta sätt har byggföretaget kunnat driva sin verksamhet med ungefär samma marginaler som före bränsleprisernas höjningar, lika så kan beställaren nu få in samma marginal som förut eftersom hyresgästen eller köparen betalar ett högre pris. (Statsrådet, 2021, s. 22)

### **5.1.4 Halvfabrikat**

Med halvfabrikat avses en industriellt bearbetad produkt eller råvara som ingår i produktionen av en annan produkt. Halvfabrikat är varor som oftast förädlas vidare till färdiga varor. Vissa företag producerar endast halvfabrikat som sedan förädlas vidare av ett annat företag som köpt halvfabrikatet. (Björn Lundén AB, (u.å.))

Möjligheten att höja på halvfabrikatens pris är mycket beroende inom vilken bransch halvfabrikatet används i. Om branschen tillverkar varor och tjänster för konsumtion kan halvfabrikatens pris stiga en del. Företagen måste ändå vara medvetna om att stora prishöjningar på halvfabrikat kan resultera i att den globala marknaden blir ett alternativ

för att skaffa halvfabrikat från utlandet. Detta leder till att speciellt den inhemska primärproduktionens andel minskar i Finland. Ifall primärproduktionen minskar i Finland syns det också i den finska industrin eftersom primärproduktionen använder sig speciellt mycket av maskiner och verktyg som tillverkas i Finland. Det är viktigt att de olika branscherna lever i en symbios så att så att den ekonomiska aktiviteten som också kallas BNP, hålls på en god nivå. (Jyrki Ali-Yrkkö, 2016, s. 10)

## **6 Hur kan den offentliga sektorn kompensera prishöjningarna för företag?**

Då kostnaderna för de finska företagen har stigit i samband med bränsleprisernas höjningar har den offentliga sektorn, dvs. Staten funderat på sätt att kompensera de extra kostnaderna till företag. (Statsrådet, 2021, s. 23)

Det är viktigt att kompensera höjda kostnaderna till företag på statlig nivå eftersom ifall företagen börjar göra sämre resultat än förut påverkar det negativt på skatteinkomsterna som staten får genom mervärdesskatten och inkomstskatten. Därför borde också kompensationen vara tillräckligt stor så att företagen skulle kunna fortsätta sin verksamhet utan att hamna säga upp personal eller lyfta priserna för slutkonsumenterna i Finland som vid ett obestämt skede skulle leda till försämrade köpkraft inom samhället. (Statsrådet, 2021, s. 23)

### **6.1 Regionalt transportstöd**

Regionalt transportstöd är tillgängligt för små och medelstora företag som har sin verksamhet på landsbygden på orter där transportsträckorna blir långa och dyra. Stödet är skapat för att minska på transportkostnaderna för dessa företag i fråga. Stödet minskar direkt på transportkostnaderna hos företaget och genom detta minskar stödet på mängden prishöjningar som företagen måste göra för att kompensera sina höjda utgifter genom att höja sina försäljningspriser. Regionala transportstödet är ett fungerande sätt att kompensera de höjda bränslepriserna eftersom det koncentreras till de företag som har långa transportsträckor och verkligen behöver stödet. Under år 2021 betalade staten enligt budgetförslaget 6 miljoner euro som regionalt transportstöd till företag. (Näringsministeriet, 2022)

## 6.2 Projekt- och utvecklingsfinansiering

Projekt- och utvecklingsfinansiering handlar om företag som får finansiering för projekt och utvecklingsprogram som leder till mindre koldioxidutsläpp och användning av fossila bränslen. Regionala utvecklingsfonder hjälper företag med att genomföra projekt och utvecklingar inom sin verksamhet som har en positiv inverkan på ett företags logistiska energieffektivitet. Projekt och utvecklingar för företag kan vara uppdatering av transportfordon till fordon som använder sig av ett alternativt bränsle gentemot de traditionella fossila bränslena. Det kan också handla om att utveckla logistiken så att det inte krävs lika många körningar som förut för att få företagets verksamhet skött. Dessa projekt och utvecklingsprogram stöder de utsläppsminskningmål som den finska staten och EU har redovisat för. (Statsrådet, 2021, s. 26)

## 6.3 Bidrag för anskaffning av fordon

Transport- och kommunikationsverket Traficom har år 2021 beviljats en miljon euro för att främja anskaffningen av gasdrivna lastbilar. Summan som beviljats år 2021 är för liten för att få en stor inverkan på företagens val av fordon. Summan blir splittrad i för små delar som bidrar till att det inte är tillräckligt lönsamt för företagen att börja göra stora fordonsinvesteringar. År 2023 planerar regeringen att stöda fordonsinvesteringar för företag med 2,5 miljoner euro, varav en miljon är för hållbara lastbilsinvesteringar och 1,5 miljoner för anskaffning av miljövänliga paketbilar. (Harakka, 2022)

Transport- och kommunikationsverket Traficom har dock redan ansökt för ett större bidrag som skulle vara till för att hjälpa företagen investera i eldrivna lastbilar i stället. Anskaffningsbidraget för eldrivna lastbilar varierar mellan 6 000 och 50 000 euro. Storleken på anskaffningsbidraget bestäms på basis av fordonets storlek. (Statsrådet, 2021)

## 7 Företagens egna åtgärder

I detta examensarbete tas det upp hur den offentliga sektorn kan bidra till att hjälpa företagen att klara sig bra även om bränslepriserna stiger. Det finns också många saker som företagen internt kan göra för att spara på sina bränsle- och fraktkostnader och via det minska på sina helhetskostnader. (Andyp, 2022)

## 7.1 Prisjämförelse

Bränslepriserna mellan olika bränslestationer varierar starkt. Även bränslestationer som ligger nära varandra kan ha stora prisskillnader. Detta kan bero på storleken av bränslestationen, läget av bränslestationen eller att en bränslestation har haft ett billigt inköpspris på det bränslet som finns kvar i tankarna. Veckodagen har också en stor betydelse angående bränslepriset, detta fenomen märks i hela Finland. Förklaringen på detta fenomen vet ingen men förklaringen kan ligga utanför Finland då bränslestationerna prissätter bränslet efter världsmarknadspriset dagligen. (Heinonen, 2021)

Ett företag som vill spara i sina bränslekostnader kunde tänka sig tanka i början av veckan i stället för att tanka mot slutet av veckan. Prisskillnaderna är relativt små men om ett företag sparar cirka 10 cent per bränsleliter kommer det att synas i långa loppet som en besparing på flera hundra eller tusen euro, beroende på hurdana mängder bränsle ett företag förbrukar. (Heinonen, 2021)

## 7.2 Körstil

Körstilen har en stor inverkan på hur mycket ett fordon förbrukar bränsle. En ekonomisk körstil baserar sig på att förutse trafiken, detta är 100% chaufförens uppgift och med hjälp av att förutse trafiken kan ett fordon spara ca. en liter per 100 kilometer. Detta är dock ett medeltal och är mycket beroende på hurudant fordon det är frågan om. Till körstilen hör också hur man hanterar fordonet. Det handlar om till exempel hur länge man använder fordonet på tomgång, hur man accelererar, hur man bromsar och hur man kör fordonet i branta svängar. (Abax, 2022)

Det finns system som går att installera i fordon som samlar data över körstilen för en viss period som kan vara en dag, en vecka eller en månad. Dessa system ger möjligheten för ett företag att samla statistik om körstilen och genom det kan företagen analysera och göra förbättringar i körstilen som i långa loppet kan resultera i lägre bränslekostnader för företaget. Exempel på sådana system är till exempel Mapon och Abax av vilka Mapon också erbjuder möjlighet till ruttplanering. (Mapon, 2022)

### **7.3 Ruttplanering**

Ruttplanering är en aspekt som också har en stor inverkan på hur mycket bränsle det går åt i företagets verksamhet. Ruttplanering handlar om att planera körrutten så att den är så kort som möjlig eller alternativt så ekonomisk som möjligt. Detta beror på hurudan väg det är fram till destinationen och vilka rutt val man har att välja mellan. Vissa rutter kan vara kortare men ändå förbruka mer bränsle eftersom rutten kan innehålla mycket uppförbackar, mycket trafik eller farthinder. (Mapon, 2022)

Ruttplanering har en väldigt stor roll speciellt inom godstransportbranschen där rutterna kan ändra och transporten inte behöver följa samma rutt konstant som inom kollektivtrafiken där rutterna är bestämda på förhand och fordonet har en viss tidtabell som måste följas mellan busshållplatserna. (Mapon, 2022)

## **8 Analys**

I detta examensarbete har skribenten analyserat hur de höjda bränslepriserna påverkar företagsverksamheten inom olika branscher. I examensarbetet har skribenten använt sig av färsk faktabaserad information från olika organ och webbsidor samt företag och strävat efter att ge så trovärdig information som möjligt.

Examensarbetet har behandlat hur och varför bränslepriserna har stigit samt hur företag kan fortsätta sin verksamhet även om kostnaderna stiger. Då kostnaderna stigit har företagen varit tvungna att lösa problemet med hur de kan flytta över bränslerelaterade kostnader i slutprodukternas pris utan att mista sin plats på marknaden. I arbetet tas upp endast situationen i Finland och endast de vanligaste flytande drivmedlen som företag använder sig av i dagens läge. Om andra bränslen och olika användningsmål för bränslen skulle tas upp i arbetet skulle det inte kunnat avgränsas tillräckligt för att skapa en god helhetsbild av ämnet.

### **8.1 Höjda bränsleprisens påföljder**

Produceringskostnaderna så långt som i alla företag stiger med 0,08% i medeltal, jämfört med vad den så kallade normala prisnivån på bränsle varit under en längre tidsperiod.

Produceringskostnaderna är mycket beroende på bransch och verksamhetsområde, som exempel har de olika transportbolagens produceringskostnader stigit med cirka 10%.

Branscher som livsmedels-, skogs- och metallindustrins produceringskostnader har stigit med cirka 4%. Dessutom kan dessa värden vara lite högre i realiteten eftersom transportkostnader går lätt att flytta till slutpriset av halvfabrikat eller slutprodukter, vilket som gör att de branscher som använder sig av halvfabrikat och slutprodukter kommer i sista hand att ha en högre procent.

Under 2010-talet har priserna på råmaterial och halvfabrikat stigit fem år i rad och efter det har de sjunkit fem år i rad. Om 2020-talet följer samma mönster förklarar det varför företagens kostnader har stigit märkbart under 2020-talet. Om mönstret är samma som på 2010-talet betyder det att råmaterialen och halvfabrikaten kommer att stiga i pris ännu ungefär två år. Det är i så fall därför som företagens kostnader har stigit så mycket under de senaste två åren. Företagen har hamnat köpa in dyrare råmaterial och halvfabrikat när skatterna på bränslen har stigit under samma period. Detta leder till att företagens kostnader ökar mera än någonsin.

Om mönstret upprepar sig kommer priset på råmaterial och halvfabrikat sjunka år 2025 vilket som skulle betyda att det skulle kompensera de höjda bränslepriserna för företagen som har det besvärligt tack vare höjda kostnader.

## **8.2 Företagens möjligheter**

Företagen måste på något sätt försöka få samma marginaler som förut, utan att mista sin position på marknaden. Detta är ett problem som inte är så löslöst och olika branscher har olika möjligheter att påverka varans eller tjänstens slutpris. Prishöjningar kan göras till en vara eller tjänst men ett företag måste kunna hålla sin konkurrenskraft på marknaden, speciellt då det är frågan om export måste de finländska företagen vara försiktiga med att höja sina priser inom exporten. Detta handlar om att företag som köper varor och tjänster från Finland har möjligheten att köpa varorna från andra, möjligtvis billigare länder. Det är dessutom ofta frågan om industri, som genom exporten stöder den finska ekonomin och samhället. Detta händer dock bara ifall priserna i andra konkurrerande länder inte stiger, men med dagens miljödirektiv och inflation kan man nästan garantera att de andra

konkurrerande länderna också har haft höjda kostnader inom affärsverksamheten och således har de också hamnat lyfta sina priser på motsvarande varor och tjänster.

Inom servicebranschen är möjligheterna att flytta kostnader till slutproduktens pris goda, då största delen av handeln sker inom Finland och andra länders motsvarande företag har svårt att konkurrera med finska företagen som redan har en stabil plats på marknaden. Vid sådana fall är det frågan om inom vilken bransch företaget verkar i, hurdana varor eller tjänster företaget säljer samt hur priselasticiteten påverkar marknaden. Branscher med elastiska och priskänsliga varor och tjänster är till exempel restaurangbranschen, resebranschen och andra varor som klassas som lyxvaror. I dessa fall kommer efterfrågan minska om prishöjningarna flyttas till varans eller tjänstens slutpris. I andra ändan av skalan är livsmedelsbranschen som är en bransch som har oelastiska varor som inte är priskänsliga eftersom alla måste konsumera varorna, även om priserna stiger. Det handlar om varor som är ett måste för människan.

Företagen kan själv påverka prishöjningarna till en viss mån med hjälp av att göra ändringar i sina produktionskedjor eller leverantörer. Det handlar om att hitta förmånligare råmaterial, halvfabrikat eller att effektivera sin produktionskedja. Om ett företag inför någon av dessa ändringar kommer slutprisets höjning vara lägre och företagen kommer att behålla sin konkurrenskraft. Företagen försöker också aktivt investera i ny teknologi som inte påverkas av miljödirektiven, det är frågan om stora investeringar och därför syns resultatet av dessa investeringar med ett dröjsmål. Till att effektivera sin produktionskedja ingår också de små saker som företagen kan göra för att spara bränsle i sina egna fordon. Det handlar om att tanka möjligast förmånligt bränsle, köra ekonomiskt samt planera noggrant sina rutten enligt den mest bränsleekonomiska rutten.

### **8.3 Slutsatser**

Påverkan av bränsleprisernas höjningar syns mest i transport- och kemikalieindustribranschen. Dessa branschens kostnader har stigit mera än andra branschens med anledning av att branscherna använder sig mycket av flytande bränslen. Den geografiska aspekten måste också tas i beaktande då man talar om höjda kostnader som påföljd av höjda bränslepriser. I Södra Finland har kostnaderna stigit mest för företag och ju mer norrut i landet man far minskar kostnaderna i jämförelse med Södra Finland.

Denna skrivbordsundersökning har ändå visat att de höjda bränslepriserna har en relativt liten inverkan för företagen i Finland.

Från affärslivets synpunkt borde de bränslerelaterade kostnadshöjningarna kompenseras för att exportindustrins konkurrenskraft ska kunna hållas på en trygg nivå även om bränslepriserna stiger. De höjda bränslepriserna försämrar exportföretagens konkurrenskraft på den internationella marknaden. Kompensation skulle även behövas för att täcka de ökade kostnaderna som den höjda koldioxidskatten har skapat. Detta examensarbete innehåller analyser på olika kompensationsätt som skulle hjälpa speciellt företag utanför Södra Finland där transportsträckorna är långa och således uppgör transportkostnaderna en stor del av slutproduktens pris.

Kompensationen borde vara tillräcklig i sådana fall där staten har orsakat bränsleprisernas höjningar med sina beslut. Vid dessa kompensationer måste man ta i hänsyn företagens geografiska placering och verksamhetens bränslebehov.

Ifall bränslerelaterade kostnader kompenseras med hjälp av att minska på drivkraftskatten ner till den lägsta skattenivån som EU tillåter skulle det betyda att hela transportbranschens kostnader skulle minska med 28 miljoner euro, utan att försämma miljödirektivens effektivitet att uppnå sina mål. Som bäst är kompensationer för nya miljövänligare transportfordon ändå den mest långsiktiga kompensationsmetoden och också den mest effektiva kompensationsmetoden för att uppnå miljödirektivens mål. Dessa investeringar gynnar samtidigt företagen och staten. Påverkningarna av bidragen för att skaffa nya transportfordon syns inte genast och kräver noggrann planering av både staten och företagen för att kompensationen ska justeras till rätta syften som har en kostnadseffektiverande och miljövänlig påverkan.

## **9 Kritisk granskning**

Detta kapitel kommer att granskas teoridelen, undersökningen och metoderna för att lösa problemet. Syftet med detta examensarbete var att komma fram till varför bränslepriserna är så höga och vad företag kan göra för att fortsätta sin verksamhet med samma lönsamhet som förut, utan att bristen på köp- och konkurrenskraft ökar.

Jag har undersökt ämnet med hjälp av teori från relevanta källor och med hjälp av informationen har jag analyserat hur de höjda bränslepriserna påverkar företagsverksamheten i Finland. Teoridelen innehåller data om olika bränsletyper, vilka som används och till vad och hur vanliga de är. I detta examensarbete har bränsletyperna avgränsats till de mest vanliga bränslena inom företagsverksamhet i Finland. I teoridelen tas också upp varför bränslekostnaderna har stigit och vad bränslepriset består av, beskattning och andra avgifter. Examensarbetet innehåller också data om olika branscher och deras bränslebehov samt skillnader mellan bränslerelaterade kostnadshöjningar inom olika branscher. Kompensationssätten är också viktiga och därför är alla kompensationssätt noggrant undersökta och jag har använt mig av olika källor om ämnet för att ge en bättre helhetsbild.

Slutligen har jag analyserat teoridelen och dragit slutsatser utifrån detta. Jag har strävat efter att ge tydliga förklaringar till de metoder som företag i Finland kan använda sig av för att minimera de höjda bränsleprisernas inverkan på företagen.

I detta examensarbete har jag samlat information och data som sedan analyserats. Analysen täcker största delen av ämnesområdet och bygger på pålitliga källor. För en högre validitet och en tillräckligt god helhetsbild av situationen inom diverse branscher skulle det ha krävts intervjuer med många representanter från olika branscher. Jag har istället valt att göra en skrivbordsundersökning som behandlar ämnet mer allmänt.

Materialet som använts i detta examensarbete är trovärdigt och bygger på artiklar, rapporter från undersökningar, lagar och litteratur. Ifall denna undersökning gjordes om, skulle resultatet och slutsatserna vara olika eftersom examensarbetet behandlar ett ämne som ändras konstant och är väldigt tidsbundet. Endast begreppen och basfakta som använts i detta examensarbete hålls oförändrade.

## **10 Avslutning**

Examensarbetet var väldigt intressant att skriva eftersom ämnet är aktuellt och berör alla företag i Finland, med varierande inverkan. Jag strävade efter att undersöka ämnet på en så djup nivå som möjligt utifrån den avgränsning jag valt för arbetet. Ifall arbetet ytterligare skulle ha avgränsats till en mer specifik bransch eller ett specifikt bränsle, skulle teorin och analysen ha varit mindre ytliga.

Resultatet visade att de höjda bränslekostnadernas inverkan på finska företag var mindre än jag räknat med. Analysen visar att inom de flesta branscherna har företag knappt reagerat på de höjda bränslepriserna med signifikanta åtgärder.

Eftersom detta examensarbete genomfördes som en skrivbordsundersökning, gjordes inga intervjuer eller enkäter för att ge svar på forskningsfrågorna. Jag valde att lämna bort intervjuerna och enkäterna på grund av den breda avgränsningen. Ifall intervjuer eller enkäter skulle ha gjorts, borde de ha besvarats av sakkunniga från alla olika branscher för en pålitlig och jämförbar statistik.

Över lag är jag ändå mycket nöjd med examensarbetets process och slutresultat. Arbetet har varit krävande på grund av den breda avgränsningen. Det har inte varit lätt att lämna vissa aspekter av ämnet utanför arbetet, för att bibehålla den röda tråden som vissa delar av texten kan anses saknas.

## 11 Litteraturförteckning

- Abax. (2022). *Abax*. Hämtat från <https://www.abax.com/fi> den 31 10 2022
- Andyp. (den 4 7 2022). *Addsecure*. Hämtat från <https://www.addsecure.se/blog/minska-branslekostnader/> den 3 11 2022
- Autoalan Tiedotuskeskus. (2022). *Autoalan Tiedotuskeskus*. Hämtat från Autoalan Tiedotuskeskus: <https://www.aut.fi/> den 2 10 2022
- Autoconcept. (den 17 9 2022). *Autoconcept*. Hämtat från <https://news.autoconcept.se/vehicleowner/news/engine> den 2 11 2022
- Björn Lundén AB. ((u.å.)). *Björn Lundén*. Hämtat från [https://www.bjornlundén.se/f%C3%B6retagande/halvfabrikat\\_\\_1186?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.bjornlundén.se/f%C3%B6retagande/halvfabrikat__1186?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F) den 8 11 2022
- EUR-Lex. (2019). *EUR-Lex*. Hämtat från <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj> den 7 10 2022
- Finansministeriet. (2022). *Finansministeriet*. Hämtat från <https://vm.fi/energiaverotus> den 4 10 2022
- Harakka, T. (2022). *Traffik- och kommunikationsministeriet*. Hämtat från <https://www.lvm.fi/-/hallitus-esittaa-muutoksia-vahapaastoisten-ajoneuvojen-hankintatukien-hakuaikoihin-1832307> den 31 10 2022
- Heinonen, J. (den 17 3 2021). *Puheenaiheet*. Hämtat från <https://www.puheenaiheet.fi/uutiset/polttoaineen-hinta-tapissaan-joka-keskiviikko-mutta-miksi/> den 3 11 2022
- HSL. (2021). *HSL*. Hämtat från <https://www.hsl.fi/hsl/sahkobussit> den 23 10 2022
- HSL. (den 1 11 2022). *HSL*. Hämtat från <https://www.sttinfo.fi/tiedote/kasvavat-kustannukset-muuttavat-hsln-lippujen-hintoja-112023-alkaen?publisherId=4396&releasId=69956054> den 2 11 2022
- Jyrki Ali-Yrkkö, P. R. (2016). *Valtioneuvoksen kanslia*. Hämtat från <https://vnk.fi/documents/10616/1986338/Suomi+Gloaaleissa+arvoketjuissa+30.11.2016.pdf/37b22b47-81c1-43dd-95f1-ea018b5a1a65/Suomi+Gloaaleissa+arvoketjuissa+30.11.2016.pdf?version=1.0&t=1480496130000> den 31 10 2022
- Lag om oljeskyddsfonden 30.12.2004/1406, §1. (den 30 12 2004). *Finlex*. Hämtat från <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2004/20041406> den 2 11 2022
- Lag om punktskatt på flytande bränslen 21.12.2007/1305, §1. (den 19 12 2018). *Finlex*. Hämtat från <https://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1994/19941472> den 2 11 2022
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (den 18 10 2021). *Liikenne- ja viestintäministeriö*. Hämtat från <https://www.lvm.fi/-/selvitys-liikenteen-polttoaineiden-hinnannousu-lisaa-tuotantokustannuksia-kaikilla-toimialoilla-useimmille-yrityksille-kustannusten-muutokset-1545107> den 2 11 2022

- Lundbladh, L. (2014). *Praktiskt båtägande*. Hämtat från <https://www.praktisktbatagande.se/livetombord/diesel-till-sjoss> den 16 10 2022
- Makkonen, S. (u.å.). *Satu Makkonen*. Hämtat från Kannattavuus: <https://smakkonen.com/kannattavuus/> den 3 11 2022
- Mapon. (2022). *Mapon*. Hämtat från <https://www.mapon.com/fi> den 31 10 2022
- Mervärdeskattelagen, 30.12.1993/1501 §2. (den 29 12 1994). *Finlex*. Hämtat från <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1993/19931501> den 2 11 2022
- NEOT. (2022). *NEOT*. Hämtat från <https://www.neot.fi/tuotteet/polttooljyt/> den 16 10 2022
- Neste. (2022). *Nestemy*. Hämtat från Neste webbplats: <https://nestemy.fi/> den 2 10 2022
- Neste Oyj. (den 7 3 2017). *Neste Käyttöturvallisuustiedoite*. Hämtat från [https://www.neste.fi/static/ktt/18739\\_fin.pdf](https://www.neste.fi/static/ktt/18739_fin.pdf) den 1 11 2022
- Näringsministeriet, A. o. (2022). *Arbets- och näringsministeriet*. Hämtat från <https://tem.fi/sv/transportstod> den 31 10 2022
- Regeringen. (2022). *Finlex*. Hämtat från <https://www.finlex.fi/sv/esitykset/he/2022/20220188.pdf> den 27 10 2022
- Roinila, J. (den 23 7 2019). *Kaasuautoilijat ry*. Hämtat från <https://kaasuautoilijat.fi/2019/07/23/miksi-valita-kaasuauto-2/>
- Savikko, H., Hokkanen, J., Metsäranta, H., Sirkiä, A., Ilomäki, R., & Oy, R. F. (den 18 10 2021). *Statsrådet*. Hämtat från <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163561> den 7 10 2022
- Skatt. (2022). *Skatt*. Hämtat från [https://www.vero.fi/sv/privatpersoner/bil/kilometerersattning\\_och\\_dagtraktamente/](https://www.vero.fi/sv/privatpersoner/bil/kilometerersattning_och_dagtraktamente/) den 2 10 2022
- Statistikcentralen. (2018). *Statistikcentralen*. Hämtat från [https://www.stat.fi/meta/kas/uusiutuvat\\_ener\\_sv.html](https://www.stat.fi/meta/kas/uusiutuvat_ener_sv.html) den 2 10 2022
- Statistikcentralen. (u.å.). *Statistikcentralen*. Hämtat från [https://www.stat.fi/meta/kas/fossiiliset\\_pol\\_sv.html](https://www.stat.fi/meta/kas/fossiiliset_pol_sv.html) den 2 10 2022
- Statsrådet. (den 22 12 2021). *Statsrådet*. Hämtat från <https://valtioneuvosto.fi/sv/-/lagen-som-galler-stod-for-anskaffning-av-utslappssnala-fordon-och-for-konvertering-av-fordon-sa-att-de-blir-utslappssnala-trader-i-kraft-anskaffningsstod-for-eldrivna-paketbilar-och-lastbilar-nya-stod> den 31 10 2022
- Traficom. (den 28 12 2018). *Traficom*. Hämtat från <https://www.traficom.fi/sv/transport/vagtrafik/bransleavgift?toggle=Exempel%20p%C3%A5%20br%C3%A4nsleavgiftens%20belopp%3A> den 2 11 2022
- Traficom. (2 2018). *Traficom*. Hämtat från [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/julkisen\\_liikenteen\\_suoritetilasto\\_2018.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/julkisen_liikenteen_suoritetilasto_2018.pdf) den 2 11 2022

- Tull. (2022). *Tull*. Hämtat från Tull: <https://tulli.fi/web/tullilaboratorio/tullitekniset-tutkimukset/polttoainetutkimukset> den 15 10 2022
- Vero. (2021). *Vero*. Hämtat från <https://www.vero.fi/yritykset-ja-yhteisot/verot-ja-maksut/valmisteverotus/nestemaiset-polttoaineet/> den 4 10 2022
- Vero. (2021). *Vero*. Hämtat från Vero: <https://www.vero.fi/sv/foretag-och-samfund/skatter-och-avgifter/punktbeskattning/oljeskyddsavgif/> den 5 10 2022
- Vero. (den 1 1 2022). *Vero.fi*. Hämtat från [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/) den 2 11 2022
- WSP Finland Oy. (2017). *Elinkeinoelämän keskusliitto*. Hämtat från [https://ek.fi/wp-content/uploads/Elinkeinoelaman-kuljetukset-tieverkolla\\_volyymi-ja-arvoanalyysi\\_WSP-Finland.pdf](https://ek.fi/wp-content/uploads/Elinkeinoelaman-kuljetukset-tieverkolla_volyymi-ja-arvoanalyysi_WSP-Finland.pdf) den 2 11 2022