

Infrastrukturdepartementet

Vår referens/dnr:

SN DNR 2021-28

i.remissvar@regeringskansliet.se

andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Er referens/dnr:

I2020/03425

2021-02-16

Remissyttrande

Promemoria Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

Svenskt Näringsliv har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad rapport och vill framföra följande synpunkter:

Sammanfattning

- Promemorian innehåller en otillräcklig analys om påverkan på näringslivet till följd av högre drivmedelspriser. Svenskt Näringsliv efterfrågar därför en fördjupad analys av mer exakta uppskattningar av reduktionspliktens effekter på svensk konkurrenskraft.
- Konsekvenser för hushållen saknar ett helhetsperspektiv. Höjda drivmedelspriser slår mot mobilitet och tillgänglighet, speciellt i de delar av Sverige där bil är det enda realistiska transportalternativet.
- Drivmedelsbeskattningen måste moderniseras. Överindexeringen av drivmedel har pausats men bör avskaffas. Tidigare förslag om en flexibel kalibreringsmekanism bör förverkligas.
- Genomför en total översyn av transportsektorns samlade skatter och avgifter kopplat till näringslivets konkurrenskraft

1. Inledning

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling och en växande befolkning leder till ökade transporter över allt större avstånd. Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundförutsättning, inte minst eftersom ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv är centralt för att skapa de resurser som behövs för att ställa om till ett hållbart samhälle. Samtidigt påverkar transporter på olika sätt vår miljö och klimat.

Näringslivet bejakar och driver hållbarhetsarbetet och arbetar på olika sätt aktivt för att minimera transporternas klimatpåverkan.

Klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft. Då behövs balans mellan de transportpolitiska målen, att arbetet sker med en realistisk tidshorisont och med förståelse för Sveriges beroende av en internationell utveckling på transportområdet.

Reduktionsplikten är ett verktyg för strävan mot en klimatneutral transportsektor år 2045. Minskade koldioxidutsläpp från transporter och arbetsmaskiner, på kort och medellång sikt, förutsätter en ökad inblandning av biobaserad råvara i konventionell bensin och diesel, kombinerat med ökad elektrifiering av fordonsflottan.

Reduktionsplikten måste utformas så att det skapas stabila och långsiktiga spelregler för transportsektorns samtliga aktörer. Utformningen måste garantera teknikneutralitet och att klimat- och miljömål nås med bibehållen konkurrenskraft och försörjningstrygghet, så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt.

Det är också av central betydelse att reduktionsplikten garanterar en stabil och långsiktig utveckling av konkurrenskraftiga drivmedelspriser, vilket direkt påverkar transportkostnader, näringslivets kostnadsnivå och konkurrensförmåga.

2. Otillräcklig analys om påverkan på näringslivet till följd av högre drivmedelspriser

Reduktionsplikten infördes år 2018 och föregicks som brukligt av en departementspromemoria som remitterades. Svenskt Näringslivs huvudsakliga synpunkter var då förslagets kortsiktighet och de allmänna formuleringarna om framtida prisutveckling på drivmedel och bristen på analys av konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft.¹

Trots att ett antal år har gått där utredningsarbete genomförts kan Svenskt Näringsliv konstatera att promemorians konsekvensbeskrivning (kap 12) fortsatt är en kort och övergripande läsning och uppvisar brister.

Den avgörande bristen ligger i de stora osäkerheterna att bedöma prisseffekterna på drivmedel. Givet den stora inverkan reduktionsplikten kommer att få fram till 2030 är det inte godtagbart att lägga fram ett förslag utan att göra ett gediget arbete med att mer precist bedöma prisseffekten. I avsaknad av denna analys kan inte förslaget om reduktionsplikt betraktas som konsekvensutrett.

I avsaknad av prisuppskattningar är den enda rimliga bedömningen att kostnaden kommer att uppgå till reduktionspliktsavgiften. Enligt Skogsindustriernas beräkningar kommer då priset på dieselbränsle öka med runt 10 kr per liter, exklusive moms, till år 2030.

I avsnittet 12.5.2. går att läsa en kort passus om effekterna på näringslivet. I en mening konstateras att näringar med stor export är särskilt utsatta, då dess internationella konkurrenskraft påverkas av högre transportkostnader. Någon vidare analys inkluderas inte.

En sådan analys skulle påvisa att all svensk industri som är transportberoende gällande insatsvaror, inklusive import, och export av homogena produkter till en internationell marknad, blir hårt drabbade av en höjning av dieselpriiset med 10 kronor per liter. Det slår således direkt mot svensk konkurrenskraft som i förlängningen finansierar vår välfärd.

Svenskt Näringsliv efterfrågar en fördjupad analys av mer exakta uppskattningar av reduktionspliktens effekter för drivmedelskostnader i jämförelse med andra länder både i och utanför EU och således effekter på svensk konkurrenskraft.

¹ M2017/00723/R: Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (SN 39/2017)

I avsnitt 12.6 beräknas effekterna av ökade pumppriser på bensin och diesel för hushållen. I ett illustrerande exempel fastslås att *"en genomsnittlig personbil som kör en genomsnittlig körsträcka få en kostnadsökning på drygt 340 kronor per år 2022 jämfört med 2020"* utifrån ett antal antaganden. Samtidigt anges att *"Det finns dock stora osäkerheter i en sådan beräkning, särskilt vad gäller drivmedelsprisernas utveckling till följd av förslaget. Osäkerheterna är särskilt stora på längre sikt."*

Även denna beräkning är mer av resonerande karaktär och ett kortsiktigt och översiktligt konstaterande utan någon egentlig analys. Den grundläggande bristen ligger i att det inte gjorts någon robust bedömning eller analys av prisutvecklingen på drivmedel kopplat till införandet av reduktionspliktsnivåerna, enligt vad som anges ovan.

För hushållen är också totalkostnaden för innehavet av fordon en viktig fråga. Därför bör beräkningen ovan ses som en del av alla de kostnadsdrivande förslag som införts eller är föremål för införande, exempelvis höjd fordonsbeskattning, skattehöjningar för tjänstebilar och förslag på förändringar av reseavdraget.

Det är också ett faktum att persontransporter med bil i många delar av Sverige är det enda realistiska transportalternativet. Även om elektrifieringen går snabbt kommer en stor andel av den befintliga fordonsflottan utgöras av fordon som drivs av flytande bränsle år 2030. Kraftigt höjda drivmedelspriser, genom reduktionsplikten, riskeras således slå mot mobilitet och hushållens tillgänglighet till arbetsplatser och fritidsresande.

3. Reduktionsplikten innebär att drivmedelsbeskattningen måste moderniseras

Reduktionsplikten kan inte kombineras med en skattebefrielse eller skattenedsättning för biodrivmedelskomponenten i bränslet. Men med full beskattning av även biodrivmedelskomponenten uppkommer frågetecken om giltigheten av och motiven till den nu gällande lagstiftningen rörande bränslebeskattning. Svenskt Näringsliv anser att beskattningen av bensin och diesel behöver moderniseras.

Den 1 januari 2017 införde Sverige en förändring av koldioxid- och energibeskattningen av bensin och diesel. Förändringen innebar att en omräkning av skattebeloppet ska ske med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen (KPI) samt med utvecklingen av BNP (den allmänna inkomstutvecklingen), vilket sker genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter per år. Denna överindexering, BNP-uppräknings, är ett unikt odemokratiskt system för automatisk skattehöjning på drivmedel, där riksdagens beslutsfattande i praktiken satts ur spel.

Det huvudsakliga motivet till denna unika modell var att skärpningen skulle skapa ett omvandlingstryck för att minska användning av konventionell bensin och diesel i syfte att minska koldioxidutsläppen och göra användningen av biobaserade drivmedel mer attraktiva.

Men då reduktionsplikt är ett tvingande system för succesivt ökad biodrivmedelsinblandning och samtidigt beskattas bensin och diesel med en modell som ska skapa *"ökade förutsättningar för att stegvis öka omställningstrycket i transportsektorn från användning av bensin och dieselbränsle till andra alternativ som bidrar till minskade växthusgasutsläpp"* uppstår en konflikt.

Beskattningsmodellens syfte faller eftersom reduktionsplikt, på ett tvingande sätt, skapar ett omvandlingstryck. Överindexeringen av energi- och koldioxidskattesatserna är därför inte berättigad eftersom modellen och dess styreffekt inte längre kan motiveras.

För närvarande är överindexeringen pausad av riksdagen men Svenskt Näringsliv anser att den snarast bör avskaffas.

Som nämnt ovan innehåller den remitterade promemorian enbart allmänna formuleringar om framtida prisutveckling på drivmedel, ingen reell konsekvensanalys. Detta skapar osäkerhet för bland annat det internationellt konkurrensutsatta näringslivet med stort transportbehov.

För att minska osäkerheten anser Svenskt Näringsliv att finansdepartementet bör utarbeta ett instrument för att justera skattesatserna på bensin och diesel utifrån produktprisutvecklingen på biodrivmedelsmarknaden och andra kostnadsdrivande regelverk som skapas inom exempelvis EU.

I promemorian *"Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (M2017/00723/R)"* nämns ett instrument där koldioxidskatten kan kalibreras årligen för att exempelvis motverka att priset per körd mil blir högre på grund av biodrivmedlens högre produktionspris och/eller dess relativt lägre energiinnehåll än det fossila alternativet. Det finns inget förslag på en sådan flexibel kalibreringsmekanism i den nu remitterade promemorian.

Svenskt Näringsliv uppmanar därför finansdepartementet att utforma en sådan flexibel kalibreringsmekanism. Finansdepartementet bör tillse att årsvis bevaka och justera beskattningsnivån utifrån den osäkra prisutvecklingen för biodrivmedel i syfte att jämna ut prisfluktuationer och över tid minska skattens andel av konsumentpriset på drivmedel.

4. Genomför en total översyn av transportsektorns samlade skatter och avgifter

Sverige ligger i Europas utkant. Handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd. Ett robust transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser, med hänsyn till hållbarhet och säkerhet, är en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter. En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft.

Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet, exempelvis med transporterens klimatpåverkan och en hållbar väg bort från fossila bränslen. Vi måste däremot kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och upprätthålla balansen till de övriga transportpolitiska målen.

Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt kan näringslivets konkurrenskraft försvagas utan någon påtaglig klimat- och miljönytta.

Kunskap och insikten om sambanden mellan transportkostnader, med fokus på skatter och avgifter, och näringslivets konkurrenskraft är låg. Exempelvis är offentlig statistik bristfällig och ofullständig. Statistiken är inte heller harmoniserad mellan länder, vilket försvårar en internationell jämförelse.

Det medför att den konsekvensanalys som exempelvis myndigheter gör idag endast är en övergripande och ofullständig rimlighetsbedömning av förslagets effekter på näringslivets konkurrenskraft, inte en reell analys.

Svenskt Näringsliv anser därför att det måste byggas upp en gedigen kunskap om sambandet mellan transportkostnader och näringslivets konkurrenskraft. Det är avgörande för att överhuvudtaget kunna göra de konsekvensutredningar som är nödvändiga för att fatta samhällsekonomiskt effektiva, balanserade och välgrundade beslut.

I ljuset av förslaget om en reduktionsplikt föreslår Svenskt Näringsliv att initiativ tas till en departementsöverskridande utredning med uppdrag att utföra en fullständig översyn om hur skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft.

En sådan utredning bör bland annat innehålla följande delar:

- En gedigen kartläggning av transportkostnadernas betydelse för näringslivet konkurrensförmåga.
- En sammanhållen analys av hur skatter och avgifter på transporter påverkar företagens kostnadsmassa, vinstmarginaler och risk för koldioxidläckage.
- Förslag på hur de transportpolitiska myndigheterna och andra relevanta aktörer kan samordnas och koordineras för att stärka konkurrenskraftsanalyser, exempelvis genom att arbeta med exportpriselasticiteten.

FÖRENINGEN SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Britz

Näringspolitisk direktör

Jesper Gyberg

Ansvarig Klimatpolicies

Mårten Bergman

Ansvarig Infrastruktur