

Infrastrukturdepartementet
Finansdepartementet

Vår referens/dnr: 2022/7

Er referens/dnr: I2021/03379

2022-02-14

Remiss av promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Föreningen Svenskt Näringsliv har getts möjlighet att kommentera föreliggande förslaget om att lyfta in rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten.

Svenskt Näringsliv anser att

- Regeringen bör arbeta för ett förlängt statsstödsgodkännande angående skattebefrielsen avseende rena och höginblandade biodrivmedel.
- Regeringen bör ytterligare utreda effekterna av att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten.
- Reformen på EU-nivå gällande prissättningen av utsläppen inom transportsektorn måste beaktas.

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för svensk tillväxt och välfärd. Samtidigt påverkar transporter på olika sätt vår miljö och klimat. Balans krävs mellan klimat- och miljömål och stärkt konkurrenskraft. Det handlar om en realistisk tidshorisont och med förståelse för Sveriges beroende av en internationell utveckling på transportområdet.

Transportsektorn är föremål för en rad styrmedel som både utsätter den för ett direkt och indirekt kostnadstryck till följd av regleringar. Samlingen av riktade styrmedel har medfört att Sverige har världens nästa högsta dieselpriis och bland de tio högsta bensinpriser.¹

En faktor som drivit upp den generella prisnivån för bränslen är reduktionsplikten, som leder till en obligatorisk och tilltagande inblandning av biodrivmedel i bränslet. Reduktionspliktens prishöjande effekt kommer från en högre produktionskostnad av biodrivmedel. När det gäller rena och höginblandade biodrivmedel har den högre

¹ Global Petrol Prices (2021)

produktionskostnaden motverkats av en befrielse från koldioxid- och energiskatt på sådana bränslen. Skattebefrielsen av rena och höginblandade biodrivmedel utgör ett statligt stöd enligt EU:s statsstödsregler, och kan endast beviljas om det finns en EU-rättslig grund för detta. EU-kommissionen har vid upprepade tillfällen godkänt den svenska skattenedsättningen, under förutsättning att den inte leder till en överkompensation. Nuvarande godkännande från EU-kommissionen löper ut 31 december 2022.

I och med den nyliga revideringen av riktlinjerna för statligt stöd till klimat, miljö och energi, som är den rättsliga grund som använts för att kunna beteckna stödet som förenligt med den inre marknaden, så är det oklart hur kommissionen skulle ställa sig till en svensk ansökan om förlängning av stödordningen. Skrivningarna i förordningen som beskriver skattenedsättningar för biodrivmedel, och särskilt i relation till biodrivmedel från livsmedels- och fodergrödor, lämnar ett visst tolkningsutrymme och flexibilitet för kommissionen.

Många företag har gjort stora investeringar baserat på den kostnadsbild som nu gäller för biodrivmedel. Likaså har företag tecknat kontrakt, t ex utifrån upphandlingar av trafik, transporter eller infrastrukturbyggande, som gäller för flera år och som utgår från nuvarande kostnadsbild. Om skattebefrielsen skulle tas bort med kort varsel skulle dessa företag drabbas orimligt hårt med tanke på den omfattande prishöjningen från redan höga prisnivåer.

Med det i beaktande anser Svenskt Näringsliv att den svenska regeringen i första hand ska ansöka om att skattebefrielsen bör fortsätta gälla även under 2023 och även ytterligare något år om det godtas av EU-kommissionen och kan göras utan risk för överkompensation. Med tanke på ovissheten som råder gällande rättsläget är det av stor vikt att dialogen med EU-kommissionen inleds omgående.

Regeringen bör också i så fall vara tydlig med att man inleder en process att försöka få till en förlängning, och i möjligaste mån vara transparent med hur processen fortlöper för att ge berörda parter insyn och förutsägbarhet.

Eftersom det är genuint oklart om en fortsatt skattebefrielse är möjlig är det dock bra att regeringen går fram med förslaget att lyfta in rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten från kommande årsskifte som ett andrahandsalternativ.

Närmare om förslaget att lyfta in rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten

Likt tidigare förslag gällande reduktionsplikten² saknas en konsekvensbeskrivning för att bedöma effekter på näringslivet i allmänhet, konkurrenskraften och svensk ekonomi. Det är ett återkommande problem. Konkret föreslår Svenskt Näringsliv att

² Se Svenskt Näringslivs remissvar SN DNR 2021-28 om Promemoria Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

regeringen uppdaterar sina exportpriselasticiteter för att kunna genomföra analyser om nationella kostnadspålagors inverkan på konkurrenskraften. Det bör förtydligas i ett tilläggsdirektiv till Energimyndighetens innevarande uppdrag.³

Beträffande förslaget om att lyfta in rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten konstaterar Svenskt Näringsliv att det är ett sätt att erhålla en prisdämpande effekt genom mer flexibilitet. Det är positivt att regeringen medger en problematik med nationellt höga drivmedelspriser.

Resonemangen om hur den nya utformningen av reduktionsplikten ska fungera är teoretiska och bygger på ett antal kritiska antaganden som inte nödvändigtvis stämmer. Företagens eventuella korssubventioner mellan egna produkter samt handel utsläppsreduktioner mellan konkurrenter är av strategisk karaktär och mycket svårbedömda. Osäkerheten i resonemangen är också något promemorian också uppmärksammar (sid.25, stycke 5).

Därutöver förutsätts att tillgången på biodrivmedel inte är något problem. Det finns redan nu oro bland företagen om att inte få fram biodrivmedel för att uppfylla sin reduktionsplikt och därmed få betala straffavgift.

Svenskt Näringsliv konstaterar ännu en gång att ett förslag kring reduktionsplikten är undermåligt konsekvensberett.

Avslutande kommentar

Avslutningsvis vill Svenskt Näringsliv lyfta frågan om den framtida beskattningen av transportsektorn i Sverige. CO2-skatten, energiskatten, den årliga överindexeringen (BNP-uppräknningen) och reduktionsplikten i kombination med ett högre oljepris ger effekter på svensk konkurrenskraft och därmed vår förmåga att konkurrera ut smutsigare produktion i andra länder. I takt med att dessa prissignaler stärks finns det anledning att utvärdera dess effekt på konkurrenskraften och klimatpolitiken.

Svenskt Näringsliv har tidigare visat hur svensk produktion på export tränger undan smutsigare produktion i andra länder.⁴ Hur kommer den svenska styrmedelssammansättningen förhålla sig till EU-kommissionens förslag om ett nytt utsläppshandelssystem för transporter och uppvärmning? Svenskt Näringsliv anser att det är inte klimatpolitiskt effektivt att stapla nationella och internationella styrmedel på varandra.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Karin Johansson

Jesper Gyberg

Stefan Sagebro

³ Uppdrag att ta fram underlag för kontrollstation 2022 inom ramen för systemet med reduktionsplikt på bensen, diesel och flygfotogen. I2021/03316

⁴ Material Economics (2021) Klimatnyttan av svensk export