

REMISSYTTRANDE

Fi2022/02850

Till
Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Remissvar rörande promemorian Tillfälligt sänkt skatt på drivmedel och sänkt skatt på bränslen i viss värmeproduktion

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har tagit del av förslaget och vill framhålla följande:

Svebios synpunkter i sammanfattning

- . För att klimatmålen ska kunna uppnås är det angeläget att alla åtgärder går i samma riktning och att samhällets aktörer får tydliga signaler om att minskade utsläpp av växthusgaser ska prioriteras i alla samhällssektorer. Det är olyckligt att den nytillträdde regeringen i flera avseenden lägger förslag som gör det svårare att uppnå de antagna klimatmålen.*
- . Målet för 70 procent minskade växthusgasutsläpp i transportsektorn 2030 ska ligga fast och detta bör tydligt uttalas av regering och riksdag. Detta mål är inte möjligt att nå utan en fortsatt ökad användning av förnybara drivmedel.*
- . Regeringen bör genomföra kontrollstationen för reduktionsplikten med inriktningen att både garantera en ökad andel förnybara bränslen med åtföljande sänkta koldioxidutsläpp och garantera konkurrenskraft för svenska företag och rimliga priser för konsumenterna.*
- . Regeringen bör använda det säkerhetspolitiska läget för att motivera att upphandla inhemska förnybara drivmedel och på så vis sänka drivmedelskostnaderna genom ökat utbud av kostnadseffektiva biodrivmedel*
- . Vi har inga synpunkter på det kortsiktiga förslaget om en begränsad skattesänkning på drivmedel vid årsskiftet, men ett slutdatum för sänkningen bör anges.*
- . Vi motsätter oss sloandet av koldioxidskatten på bränsle i kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS.*
- . Regeringen bör istället lägga förslag om att avskaffa skatten på bioolja för värmeproduktion.*
- . Promemorian underskattar de negativa klimateffekterna av de lagda förslagen.*

Svebios syn på drivmedelsbeskattningen

Den bästa styrningen av omställningen av transportsektorn sker bäst med en väl tilltagen koldioxidbeskattning av fossila bränslen som ger marknaden rätt villkor att satsa på energieffektivitet och byte av bränsle. Genom EU-kommissionens agerande har en sådan styrning med skatterna inte varit möjlig, och Sverige har istället infört ett kvotsystem baserat på växthusgasreduktion – reduktionsplikten. Reduktionsplikten genomfördes i bred politisk enighet och gav marknadsaktörer tydliga och relativt långsiktiga spelregler. Det har lett till att det finns omfattande planer på att investera i svensk produktion av biodrivmedel. Stora investeringar i ny produktion kommer att pressa kostnaderna och mobilisera råvara. Signalerna från den nya regeringen om att ompröva reduktionsplikten skapar stor osäkerhet för investerarna.

Energimyndigheten har till kontrollstationen för reduktionsplikten lagt förslag om att bibehålla reduktionsplikten med små justeringar. Regeringen låter i praktiken systemet behållas oförändrat under 2023, men tänker föreslå en kraftig ändring 1 januari 2024, med minskning av kvoterna ”till EU-nivå”, ett förslag som i praktiken innebär att reduktionsplikten avskaffas.

Förslaget kommer att leda till att utsläppsmålet för transportsektorn 2030 inte kommer att kunna uppnås, vilket bekräftas av de ansvariga myndigheterna. Åtgärden kommer också att kraftigt försvåra Sveriges möjligheter att uppnå de nya klimatmål som formulerats inom EU:s Fit for 55, där Sverige får ett nationellt mål att reducera utsläppen med 50 procent till 2030 (en ambitionshöjning från 40 procent). Det kan leda till att drastiska åtgärder måste vidtas i andra sektorer.

Det finns nu visst rådrum att utforma en lösning som både klarar EU-målet, det svenska klimatmålet för transportsektorn 2030 och ger goda konkurrensförutsättningar för svenska företag, samt rimliga priser för svenska bilister. Vi är från Svebios sida beredda att medverka i en sådan utredning. Det kan ske inom ramen för den beslutade kontrollstationen eller i annan ordning. Det finns andra modeller än den hittillsvarande utformningen av reduktionsplikten, exempelvis ett system med högre kvot men lägre pliktavgift.

Det är angeläget att regeringen parallellt lägger förslag om hur man kan stimulera inhemsk produktion av biodrivmedel, en fråga som är under utredning med förväntade förslag 15 februari.

Förslaget om sänkt skatt på drivmedel

Vi har inga synpunkter på förslaget att sänka skatten på bensin och diesel 1 januari, även om vi generellt är negativa till att staten ska kompensera konsumenterna i en fri marknadsekonomi. Vi har ändå förståelse för att situationen är exceptionell med anledning av den europeiska energikrisen orsakad av det ryska anfallskriget på Ukraina.

När regeringen rubricerar åtgärden som en ”tillfälligt sänkt energiskatt” anser vi emellertid att man i beslutet bör ange ett slutdatum för sänkningen, förslagsvis 31 december 2023.

Vi noterar att med bibehållen indexuppräknings av skatten blir sänkningen relativt liten. För de många företag som arbetar i försörjningskedjan för biobränslen, t ex som skogsentreprenörer och med transportföretag har den föreslagna sänkningen av dieselpriiset bara en marginell betydelse för kostnaderna i företagen.

Man kan samtidigt konstatera att de svenska drivmedelspriserna inte avviker betydligt från priserna i andra EU-länder. Det svenska bensinpriset är för närvarande det lägsta i Norden, medan dieselpriiset ligger högre än i våra grannländer.

Beskattningen av lågbeskattad olja

Promemorians förslag innebär också att skatten sänks på så kallad lågbeskattad olja, till skillnad från vad som varit fallet vid tidigare tillfälliga sänkningar av skatterna på bensin och diesel. Vi anser att detta är mycket olyckligt och den delen av förslaget bör avvisas. Det finns inget skäl för att på det sättet gynna förbränning av olja i tillämpningar där det finns bra fossilfria ersättningar, som biobränslen eller annan förnybar energi.

Ändrad beskattning för kraftvärme- och värmeverk inom ETS

Vi motsätter oss befrielsen från koldioxidskatt för kraftvärme- och värmeverk inom EU ETS. Skatten infördes så sent som i augusti 2019 och påskyndade då avvecklingen av fossileldad kraftvärme, t ex användningen kol vid Värtanverket i Stockholm, men även kraftvärmeproduktion baserad på fossil gas. Många företag har därefter strävat efter att minska användningen av eldningsolja för topplastproduktion, och t ex investerat i anläggningar som använder pellets som bränsle.

Att nu återinföra detta skatteundantag innebär dels att man bryter långsiktigheten i styrsystemet, dels skickar en signal till företagen om att de åtgärder som vidtagits gjorts i onödan. Risken är också betydlig att man återgår till användning av fossilt bränsle i stor skala och att vi därmed får ökade koldioxidutsläpp.

Ta bort skatten på bioolja

Vi utgår från att skatten på bioolja inom ETS kommer att sänkas i samma grad som skatten på fossil olja. Detta bör tydliggöras i propositionen, om denna skattesänkning genomförs. Även om skattesänkningen inte genomförs bör man avskaffa skatten på bioolja, särskilt koldioxidskattedelen. Skatten infördes 1 januari 2020 med motivet att EU-kommissionen inte skulle bevilja ett skatteundantag. Men detta har aldrig prövats. Den svenska regeringen bör nu se till att skatten avskaffas så snart det är möjligt. Det är principiellt felaktigt att ett rent biobränsle som RME100 eller HVO100 beskattas med koldioxidskatt. Det minskar också möjligheterna att använda fossilfritt bränsle för topplast, både i elproduktion och i värmeproduktion.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef