

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Fredrik Svensson

070-699 55 44

fredrik.svensson@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN RENA OCH HÖGINBLANDADE BIODRIVMEDEL INKLUDERAS I REDUKTIONSPLIKTEN

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges åkeriföretag tackar för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

Bakgrund

Skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel har varit en viktig förutsättning för att initiera åkerinäringens omställning till en fossilfri transportsektor. Den har möjliggjort för åkerier att redan idag ställa om till helt fossilfria transporter och därmed minska sina utsläpp utöver de lagstadgade reduktionspliktsnivåerna. Många åkerier är beroende av flytande biodrivmedel för att kunna ställa om sin fordonsflotta då tillgången på andra fossilfria alternativ idag är ytterst begränsad. Utan skattebefrielsen för de rena- och höginblandade biodrivmedlen ser vi en risk att det positiva omställningsarbetet som vi sett i branschen de senaste åren stagnerar. Detta då höginblandade biodrivmedel inte skapar samma additionella klimatnytta inom reduktionsplikten.

Sammanfattning

- Fortsatt skattebefrielse bör var förstahandsvalet för rena och höginblandade biodrivmedel och då för en längre tidsperiod, förslagsvis tio år.
- Att inkludera höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten riskerar att skapa osäkerheter kring förnybara drivmedels faktiska reduktion av växthusgasutsläpp och därmed i värsta fall skada förtroendet för transportsektorns klimatarbete.
- Svårbedömda konsekvenser av att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten som inte är tillräckligt utredda. Det finns risk att koldioxidutsläppen ökar jämfört med fortsatt skattebefrielse.
- Förslaget gör det svårare för dem som vill gå före och ställa om till helt fossilfria transporter, med en additionell klimatnytta utöver reduktionspliktsnivåerna. Avtal om additionell effekt inom reduktionsplikten bedöms bli väldigt dyrt.
- Åtgärder krävs för att kompensera de snabbt stigande drivmedelspriserna till följd av bland annat ökad reduktionsplikt. Ett lämpligt första steg vore att sänka koldioxidskatten på flytande drivmedel stegvis i takt med att reduktionskraven inom reduktionsplikten ökar.
- Sverige bör arbeta inom EU för att koldioxidskatt inte ska tas ut på fossilfria drivmedel.

Definitioner

Sveriges Åkeriföretag anser att flera av de nya definitionerna som presenteras i promemorian riskerar att skapa begreppsförvirring på marknaden. Definitionerna bör därför ses över och anpassas utifrån målsättningen att skapa en tydlig och konsekvent definition av olika förnybara drivmedel som är förståeliga i ett bredare perspektiv och inte bara i kontexten av vad som föreslås inom denna promemoria.

Det går i promemorian att läsa att vätgas inte omfattas av definitionen *andra fossilfria drivmedel* då det är ett gasformigt drivmedel. Detta bör förtydligas utifrån att vätgas, samt även andra gasformiga drivmedel såsom biogas, kan förvätskas och användas som fordonsbränsle i sin flytande form, men då utan att ändå omfattas av reduktionsplikten. Detta skulle exempelvis kunna göras genom att hänvisa till att de är gasformiga drivmedel vid normaltillstånd.

Fortsatt skattebefrielse

Sveriges Åkeriföretag är medvetna om att promemorian har sin bakgrund i en osäkerhet kring möjligheten att få ett fortsatt statsstöds godkännande från EU gällande skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel efter år 2022. Förslaget i promemorian är bättre än en total avsaknad av stöd för rena och höginblandade flytande biodrivmedel, men det begränsar möjligheterna till att ställa om till helt fossilfria transporter och riskerar att öka utsläppen jämfört med fortsatt skattebefrielse.

I promemorian lyfts att fortsatt skattebefrielse inte är sannolik på grund av EU:s statsstödsregler då dessa begränsar statsstöd till grödebaserade biodrivmedel. Statsstödsreglernas reviderade klimat-, energi-, och miljöstödsriktlinjer (CEEAG) som gäller från januari 2022, förbjuder dock inte stöd till grödebaserade biodrivmedel. Ett begränsat stöd är möjligt att ge för ett medlemsland om man kan visa att fördelarna överväger nackdelarna.

I slutet av 2021 skickade 31 svenska aktörer ett brev med kunskapsunderlag för fortsatt skattebefrielse till EU-kommissionären Margerethe Vestager, som ansvarar för de aktuella frågorna. I det svar som mottogs i början av januari meddelar kommissionären en förståelse för frågan och att de nya statsstödsreglerna som nu träder i kraft öppnar för en möjlig lösning för den svenska modellen med skattebefrielse. Sveriges Åkeriföretag anser därmed att regeringen bör arbeta strategiskt för att stötta EU i att nå transportsektorns klimatmål genom att hålla fast vid sin nuvarande styrmedelsmodell med reduktionsplikt parallellt med skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel. Sveriges Åkeriföretag välkomnar därför att regeringen nu går vidare med en ansökan till EU-kommissionen om fortsatt statsstöds godkännande för att skattebefria höginblandade flytande biodrivmedel i 10 år, i enlighet med vad regeringen meddelar i ett pressmeddelande den 14:e februari.

En långsiktig fortsatt skattebefrielse i tio år möjliggör för de aktörer med högt satta klimatmål att fortsätta att vara pådrivande i omställningen av transportsektorn och bidra till reduktion av växthusgasutsläpp utöver vad reduktionsplikten bidrar till.

Svårare att gå före och osäkerheter kring klimatnyttan

De aktörer som vill påskynda omställningen mot en fossilfri transportsektor har i dagsläget flera förnybara alternativ att tillgå. I och med att rena och höginblandade alternativ inte ingår i reduktionsplikten bidrar alla de aktörer som aktivt väljer dessa drivmedel till ytterligare utsläppsreduktion utöver de lagstadgade nivåerna i reduktionsplikten. De bidrar alltså till additionell klimatnytta utöver lagkrav. Förslaget att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten innebär att företag och konsumenterna inte längre får möjligheten att påverka utsläppen från de drivmedel som tankas i befintliga fordon vilket därmed gör det svårare för aktörer att påskynda omställningen. Om rena och höginblandade biodrivmedel kommer att säljas inom plikten finns också en risk att både företag

och konsumenter vilseleds till att betala mer för en klimatnytta som inte blir additionell, vilket i sin tur riskerar att skapa ett misstroende till klimatarbetet inom transportsektorn.

I promemorian lyfts att det finns en ökad betalningsvilja för biodrivmedel:

Redan i dag är rena och höginblandade biodrivmedel i regel dyrare än fossila drivmedel och det tillkommer i vissa fall kostnader för inköp av särskilda fordon. Att drivmedlen ändå finns på marknaden tyder på att det finns en högre betalningsvilja för dessa drivmedel.

En betydande orsak till den extra betalningsviljan för de drivmedlen ligger troligen i den additionella klimatnytta som de bidrar med. Genom att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten försvinner denna additionella klimatnytta och då är risken att den högre betalningsviljan för dessa drivmedel också upphör.

I promemorian nämns också möjligheten att köpare av drivmedel ska kunna köpa additionell klimatnytta genom att drivmedelsleverantören inte får använda de sålda volymerna för att uppfylla reduktionsplikten.

En köpare av drivmedel som vill att dess val av drivmedel ska leda till additionella utsläppsminskningar behöver därför ingå avtal med drivmedelsleverantören, om att den sålda volymen inte får användas för att uppfylla reduktionsplikten

Att skapa denna typ av avtal bör vara möjligt men sannolikt kommer det att bli väldigt dyrt då full drivmedelsbeskattning måste läggas på samt ersättning till drivmedelsbolagen för att de inte kan nyttja utsläppsminskningarna från drivmedlet inom plikten. Sveriges Åkeriföretag är därför tveksamma till om det är rimligt att anta att aktörer är villiga att betala en så stor merkostnad. Vill man gå före och bidra till extra klimatnytta är man därmed hänvisad till elektrifiering och biogas, vilket kan vara en stor utmaning fram till 2030 på grund av bland annat en bristande infrastruktur i stora delar av landet för dessa alternativ.

Ett argument som lyfts i promemorian för inkludering av rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten är att de biodrivmedel som säljs inom plikten har en högre växthusgasreduktion än de drivmedel som ligger utanför plikten. Det stämmer, med då den fossila andelen är lägre utanför plikten blir ändå den totala växthusgasreduktionen högre för drivmedel utanför plikten. De rena och höginbladade biodrivmedlen uppfyller hållbarhetskriterierna och krav på klimatnytta enligt förnybarhetsdirektivet och den svenska hållbarhetslagen, krav som enligt direktivet stegvis skärps.

Åtgärder för att minska prisökningen på drivmedel

Det senaste året har drivmedelspriserna gått upp kraftigt, för diesel en ökning med ca 40 %. En av flera anledningar till de höga drivmedelspriserna är de höjda kraven inom reduktionsplikten. Denna snabba prisstegring riskerar att få allvarliga följder, inte bara för åkerinäringen utan även för svenskt näringslivs konkurrenskraft då transportkostnaderna blir betydligt högre än i andra länder. Det

riskerar också att leda till att utländska åkerier i allt större utsträckning tankar billigare drivmedel med lägre koldioxidreduktion utanför Sveriges gränser även om transporterna utförs i Sverige, detta skapar ingen ökad klimatnytta och riskerar att konkurrera ut svenska åkerier. De höga bränslepriserna kan även minska stödet för klimatomställningen i transportsektorn, när många hushåll och företag drabbas av ökade kostnader.

För att kompensera för de högre drivmedelskostnader som reduktionsplikten har medfört bör regeringen därför skyndsamt utreda en ytterligare sänkning av skattenivåerna på drivmedel, utöver den redan aviserade sänkningen av energiskatten med 40 öre. I dagsläget fortsätter höjningen av koldioxidskatten årligen trots att andelen biodrivmedel ständigt ökar och klimatpåverkan från drivmedlen därmed minskar, det anser vi är motsägelsefullt. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför en stegvis sänkning av koldioxidskatten för drivmedel inom reduktionsplikten i linje med de aktuella reduktionsnivåerna, dvs. för diesel med 30,5 procent år 2022, 35 procent 2023 och så vidare för att sedan nå 66 procent minskning av koldioxidskatten år 2030. Förslaget innebär därmed en sänkning av nuvarande koldioxidskatt (2,262 kr per liter) med 69 öre ($2,262 \times 0,305$) per liter till 1,572 kr under 2022 och därefter en årlig sänkning enligt samma princip från 1 januari 2023 som då innebär sänkning med 79 öre ($2,262 \times 0,35$) per liter till 1,472 kr per liter.

Sveriges åkeriföretag är positiva till möjligheten att differentiera skattesatser för drivmedel utifrån energiinnehåll och klimatnytta vilket medges i förslaget till EU:s nya energiskattedirektiv (ETD). Ett reviderat energiskattedirektiv bör utformas så att medlemsländerna fullt ut kan skattebefria biodrivmedel och inte belägga förnybara drivmedel med koldioxidskatt eftersom de inte ger utsläpp av fossil koldioxid. Sverige bör därför arbeta för att det nya energiskattedirektivet införs så att skatten på biodrivmedel inom reduktionsplikten kan sänkas, vilket därmed kan möjliggöra lägre drivmedelspriser. När energiskattedirektivet har reviderats och beslutats så anser Sveriges Åkeriföretag att Sverige ska implementera de mininivåer för skatt som gäller för drivmedel för yrkesmässig användning för godstransporter på väg. För att stärka svensk åkerinäring och näringslivets konkurrenskraft så bör de skattenivåer som föreslås vara harmoniserade mellan EU:s länder.

Sveriges Åkeriföretag anser också att den pausade BNP-indexeringen med två procent utöver KPI bör bli permanent från november 2022 så att BNP indexeringen med två procent utöver KPI därmed fasas ut.

En annan viktig del i för att minska kostnaderna för biodrivmedel är att öka tillgången på hållbara biodrivmedel och därför bör produktionen av biodrivmedel i Sverige påskyndas ytterligare.

Fler alternativa lösningar behövs

Om Sverige ska lyckas med att bli världens första fossilfria välfärdsland krävs riskspridning när det gäller olika vägar till en fossilfri transportsektor. Flytande biodrivmedel har fortfarande en viktig roll att spela i omställningen av den tunga trafiken då tillgången på laddinfrastruktur och vätgastankstationer för tunga fordon är nästingstill obefintlig och infrastrukturen för biogas begränsad. Många åkerier är därför hänvisade till flytande biodrivmedel för att ställa om till fossilfria transporter. Flera olika drivmedelsalternativ kommer därför att krävas för att Sveriges klimatmål ska kunna nås och med tanke på att det råder en stor samsyn kring att det är en palett av olika lösningar som krävs är det riskfyllt att sätta allt hopp till elektrifiering och reduktionsplikt. Sveriges Åkeriföretag hoppas därmed att regeringen står fast vid nuvarande kurs och kraftsamlar för att skapa en ökad förståelse för skattebefrielse av biodrivmedel i EU.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig