

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-04-08

Ref I2022/00725

Remissyttrande över promemorian ”Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023”

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad promemoria och vill framföra följande.

Sammanfattade synpunkter

- Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att kraven på den som har reduktionsplikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel ska inte höjas år 2023. En broms eller paus för reduktionsplikten är helt nödvändig men vi anser att det även finns goda skäl att göra en omstart och omfattande översyn av styrmedlet.
- Effekten av den föreslagna pausen, att reduktionen år 2024 ska följa de beslutade nivåerna, är helt orimligt. En nivåhöjning med exempelvis 9,5 procentenheter på dieselbränsle är inte eftersträvansvärd utifrån den mycket stora engångseffekten på priset detta sannolikt skulle innebära.
- Utkomsten av Energimyndighetens uppdrag att analysera reduktionsnivåerna för åren 2024–2030 (Kontrollstation 2022) spelar, menar vi, en avgörande roll för styrmedlets fortsatta trovärdighet och acceptans. Att regeringen beslutade att minska tiden för uppdraget, från 15 december till 15 september, är därför olyckligt. Givet att nivån föreslås att pausas år 2023 borde Energimyndigheten få ordentligt med tid att genomföra en gedigen och verklighetsförankrad konsekvensanalys och analys av utbud och efterfrågan på förnybara biodrivmedel i ett nationellt och globalt perspektiv.
- Transportföretagen vill också framföra att det är av största vikt att regeringen arbetar aktivt med att skattebefrielsen på rena och höginblandade biodrivmedel ska gälla till år 2033.



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. Transportsektorn bejaktar och driver hållbarhetsarbetet och arbetar på olika sätt aktivt för att minimera sin 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 generella beroende av den internationella utvecklingen, i stort men också på transportområdet.

Reduktionsplikten är ett av flera verktyg för strävan mot Sveriges huvudsakliga klimatmål om netto-noll utsläpp av växthusgaser till år 2045, vilket innebär att transportsektorn också ska vara nästan helt klimatneutral. Minskade koldioxidutsläpp från transporter och arbetsmaskiner, på kort och medellång sikt, förutsätter en ökad inblandning av biobaserad råvara i konventionell bensin och diesel, men kombinerat med ökad elektrifiering av fordonsflottan och möjliggörande av företagsekonomiskt och klimatmässigt gynnsamma transporteffektiviseringsåtgärder.

Det är av största vikt att reduktionsplikten utformas så att det skapas stabila och långsiktiga spelregler för den svenska transportsektorns *samtliga* aktörer. Utformningen måste garantera teknikneutralitet och att klimat- och miljömål nås med bibehållen konkurrenskraft och försörjningstrygghet, så 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.

De kraftigt höjda drivmedelspriserna och behovet av snabba åtgärder

De kraftigt höjda drivmedelspriserna pressar många av Transportföretagens medlemmar. Vägtransportsektorn är en bransch med låga marginaler och de kostnadsökningar som uppstår till följd av höga drivmedelspriser sätter stor press på företagens lönsamhet och vinst. Delar av transportsektorn är dessutom fortsatt hårt sargade av effekterna från Coronapandemin.

Den nuvarande situationen, med snabbt stigande drivmedelspriser som dessutom är mycket volatila, gynnar inte det pågående omställningsarbetet inom sektorn. Företagen har fått gå från att arbeta med hållbarhet och strategier för hur de ska minska sin klimatbelastning till att lägga stor del av tiden på att förhandla med drivmedelsleverantörer och transportköpare för sin överlevnad. Att drivmedelspriserna skiljer sig kraftigt åt mellan Sverige och våra nordiska grannar och handelspartners slår mot konkurrenskraften – både företagets och Sveriges.

Transportföretagen lanserade för en tid sedan ”Räddningsåtgärder på kort och lång sikt för svensk transportsektor” där följande förslag återfinns:

- Inför statliga kreditgarantier för transportföretag med drivmedelstillägg

- Sänk energiskatterna snarast till EU:s miniminivå och behåll nivån tillsvidare
- Avskaffa BNP-indexeringen och frys uppräknings med KPI
- Bromsa och nystarta reduktionsplikten
- Följ Tysklands exempel och inför ett statligt, omfattande investeringsstöd till elektriska lastbilar och förläng elbusspremien
- Sätt offensiva mål för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik

Transportföretagen välkomnar att vi har fått visst gehör för punkten om energiskatten och reduktionsplikten men vi arbetar vidare för att realisera de resterande punkterna.

Generella synpunkter på delar av promemorian

Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att kraven på den som har reduktionsplikt att minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden bensin och diesel inte ska höjas år 2023. En broms eller paus för reduktionsplikten är helt nödvändig men vi anser att det även finns goda skäl att göra en omstart och omfattande översyn av styrmedlet.

Däremot anser vi att effekten av den föreslagna pausen, att reduktionen år 2024 ska följa den nu beslutade är helt orimligt. En nivåhöjning med exempelvis 9,5 procentenheter på dieselbränsle är inte eftersträvsvärd utifrån den mycket stora engångseffekten på priset detta sannolikt skulle innebära.

Utkomsten av Energimyndighetens uppdrag att analysera reduktionsnivåerna för åren 2024–2030 (Kontrollstation 2022) spelar, menar vi, en avgörande roll för styrmedlets fortsatta trovärdighet och acceptans. Att regeringen beslutade att minska tiden för uppdraget, från 15 december till 15 september, är därför olyckligt.

Givet att nivån föreslås att pausas år 2023 borde Energimyndigheten få ordentligt med tid att genomföra en gedigen och verklighetsförankrad konsekvensanalys och analys av utbud och efterfrågan på förnybara biodrivmedel i ett nationellt och globalt perspektiv. Vi förutsätter, om den nya tidsgränsen kvarstår, att myndigheten tillsätter mer resurser för att klara uppdraget och inte avstår från delar av analysen av detta skäl.

Nedan följer några inspel till infrastrukturdepartementet som Transportföretagen också delgett Energimyndigheten.

Transportföretagen välkomnar uppdraget att *utreda hur reduktionsplikten bidrar till transportsektorns klimatutsläppsminskningar* men vi efterfrågar också uppdaterade analyser av olika scenarier för att uppnå det övergripande netto-nollmålet år 2045.

Vi efterfrågar även en uppdaterad analys där elektrifieringens andel av fordonsflottan ställs i relation till behovet av nu beslutade nivåerna av utsläppsreduktion genom reduktionsplikten. Elektrifieringen av främst personbilssektorn har ökat i betydligt snabbare takt än vad bland annat Energimyndigheten förutspådde i samband med reduktionspliktens införande, vilket också framförs i rubricerad promemoria. I arbetet borde Energimyndigheten samverka nära relevanta aktörer som exempelvis Trafikverket. Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisningen från 31 mars bör också beaktas.

Att regeringens uppdrag till Energimyndigheten innefattar att utreda förväntad kostnadsutveckling för hushåll och näringsliv är sedan länge mycket efterfrågat av Transportföretagen.

Transportföretagen noterar att rubricerad promemoria (i 5 Konsekvensanalys – påverkan på drivmedelspriser s.6) uppmärksammar de beräkningar som finns i prop. 2020/21:180 ”Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation 2019”. Transportföretagen vill i detta sammanhang uppmärksamma följande citat:

”Den exakta kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten är svår att förutse och är beroende av flera osäkerhetsfaktorer. Tillgång och efterfrågan på biodrivmedel globalt styr prisutvecklingen och en större produktionskapacitet än vad som i dagsläget prognosticeras kan bidra till lägre kostnader. Priset kan också påverkas av om det finns många eller få alternativa leverantörer att välja mellan.

De närmaste åren uppskattas kostnaden utifrån tillgängliga uppgifter till mellan 8 och 12 öre per liter exklusive mervärdesskatt för varje procentenhet reduktionsnivån ökar. Kostnaden varierar beroende på priset på biodrivmedel och tillgång på biodrivmedel med låga livscykelutsläpp. För diesel ökar reduktionsnivån från 2020 med i genomsnitt 4,8 procentenheter per år till 2024 vilket bedöms motsvara en prisökning på ca 40–60 öre per liter per år.

För bensin ökar reduktionsnivån med i genomsnitt 2,1 procentenheter per år till 2024 vilket bedöms motsvara en prisökning på ca 15–25 öre per liter per år. Osäkerheten över kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten bedöms öka över tid. Med samma antaganden som anges ovan skulle prisökningen till 2030 vara 3,6–5,4 kr per liter för diesel och 1,9–2,9 kr per liter för bensin.” (s. 38)

Transportföretagen vidhöll i remissyttranden år 2019 och år 2020 att detta var allt för optimistiskt och att de beräknade kostnadsökningarna var i underkant. Den faktiska utvecklingen fram till idag visade sig också bli väldigt annorlunda.

Från första januari 2021 till första januari 2022 ökade priserna på produkten på grund av reduktionspliktens ökade kvotnivåer med cirka 2,40 kronor per liter för diesel, vilket är långt över de angivna ökningarna i departementets promemoria. I januari fanns det heller ingenting som tydde på att prisökningstakten skulle avmattas under överskådlig framtid, snarare tvärt om. Sedan den ryska invasionen har råvarupriserna skenat och är mycket volatila. Men underliggande i de prisökningarna som nu sker finns givetvis reduktionspliktens kostnadsdrivande effekt.

Prisnivån på diesel i Sverige ligger högre än våra nordiska grannar och viktigaste handelspartners, gentemot vissa länder väldigt mycket högre. Detta trots att vi möter samma världsmarknad för råolja. Energimyndigheten bör få tid att analysera på djupet vad prisdifferensen innebär för näringslivets konkurrenskraft i olika sektorer samt hur detta över tid påverkar hushållens köpkraft.

De tidigare bedömningarna vad gäller elektrifieringens andel samt den faktiska prisutvecklingen på bränslet till följd av plikten skiljer sig så markant från tidigare beräkningar och bedömningar att vi med fog kan påstå att vår lagstiftande församling har blivit felinformerade och bör få ett nytt underlag att fatta beslut utifrån. Det är en mycket viktig uppgift för Kontrollstation 2022.

Transportföretagen välkomnar också regeringens uppdrag till Energimyndigheten också innefattar *en omfattande och realistisk bedömning av tillgång och efterfrågan på förnybara biodrivmedel i ett nationellt och globalt perspektiv.*

Denna analys bör innehålla en nationellt omfattande kartläggning av nu existerande, projekt i byggfasen samt finansieringsplaner som finns för anläggningar som ska producera hållbart biobränsle som kan användas i den svenska reduktionsplikten.

Det finns ett stort behov av en realistisk och gedigen analys av hur mycket inhemsk produktion Sverige förväntas ha i ett tioårsperspektiv, samt hur stor andel av reduktionspliktens krav denna produktion täcker.

Energimyndighetens bör också analysera dagens och framtidens svenska importberoende av biodrivmedel för att uppnå kvotplikten. Vi efterfrågar exempelvis en grundlig analys av implikationerna av den pågående lagstiftningsprocessen kopplat till Fit for 55-paket.

Konkret bör en analys genomföras av EU-kommissionens förslag om ett bindande mål att varje medlemsstat ska tillföra så mycket förnybar energi till transportsektorn att man uppnår minst 13 procent växthusgasreduktion till 2030, jämfört med utsläppen från fossila drivmedel, och vad detta innebär för utbud och efterfrågan av biodrivmedel i Europa – och givetvis hur detta påverkar de svenska drivmedelspriserna.

Vi efterfrågar också en gedigen analys hur det reviderade Förnybarhetsdirektivet, med EU-kommissionens förslag till begränsningar i användande av möjliga råvaror för framställning av biodrivmedel till den europeiska marknaden, kan komma att påverka volymer av flytande drivmedel och därmed också produktpriset.

Avslutningsvis vill Transportföretagen välkomna att regeringen ansökt hos EU-kommissionen om förlängd skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel till år 2033. Vi vill uppmana regeringen att aktivt driva frågan. Samma skatteregler ska gälla som för biogas.

Med vänlig hälsning,

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom