



Remissvar

Dnr 2021-471

2022-02-14

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

I2021/03379

Promemorian föreslår att befrielsen från energi- och koldioxidbeskattningen för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska slopas och att dessa drivmedel ska omfattas av reduktionspliktssystemet. Bakgrunden är att EU:s statsstödsgodkännande av skattebefrielsen för dessa biodrivmedel löper ut vid utgången av 2022 och att det är osäkert om ett nytt godkännande kommer att kunna erhållas. Promemorian föreslår även att företagens möjligheter att handla med reduktionsenheter utvidgas i vissa avseenden samt att utsläppsminskningar genom inblandning av etanol och metanol ska beräknas på ett särskilt förmånligt sätt. De rena och höginblandade biodrivmedlen föreslås få samma reduktionspliktsnivåer som de låginblandade drivmedlen. Förslagen syftar till att hitta en långsiktig och stabil lösning för rena och höginblandade biodrivmedel.

KONJUNKTURINSTITUTETS SYNPUNKTER

Konjunkturinstitutet bedömer att det, givet transportsektorns särskilda utsläppsmål och EU-lagstiftningens hinder för en fortsatt skattebefrielse av rena och höginblandade flytande drivmedel, är logiskt att inkludera dessa drivmedel i reduktionsplikten. Härmed skulle politiken (på marginalen) ge likformiga incitament till användning av biodrivmedel, oavsett om det sker i form av låg- eller höginblandning. Beskattningen av rena och höginblandade biodrivmedel kommer att höja deras pumppriser och därmed minska deras marknadsandelar, men även innebära att trafik som drivs av rena och höginblandade biodrivmedel i högre grad än idag kommer att betala för sina externa kostnader (vägslitage, olycksrisker och buller).

Ett kostnadseffektivt uppfyllande av reduktionsplikterna för bensen och diesel kräver väl fungerande handel med reduktionsenheter både i tid och rum inom och mellan reduktionspliktiga företag. Konjunkturinstitutet konstaterar dock att promemorian föreslår att ett överskott av reduktionsenheter endast får användas om det uppkommit samma kalenderår eller året innan och att i det senare fallet får högst 10 procent av den totala utsläppsminskningen mötas med sparad överskott. Härmed försämras företagens möjligheter att hantera pris- och kostnadsvariationer, något som mot bakgrund av de volatila priserna på biodrivmedel kan bli kostsamt.

Eftersom nuvarande volymbaserade energiskatt missgynnar mindre energiintensiva biodrivmedel, såsom etanol och metanol, föreslår promemorian att den beräknade utsläppsminskningen vid inblandning av etanol och metanol ska räknas upp med en viss faktor. Konjunkturinstitutet noterar att ett nytt energiskattedirektiv är tänkt att träda i kraft 2023 och att det

enligt EU-kommissionens förslag kan förväntas innebära en beskattning baserad på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda. Det är alltså långt ifrån säkert att det av promemorian angivna skälet till särskilda uppräkningsfaktorer för alkoholdrivmedel kommer att vara giltigt.

Promemorian föreslår vidare att flytande rena och höginblandande drivmedel ska ha samma reduktionspliktsnivåer som de låginblandade. Reduktionspliktsnivån för diesel är högre än den för bensin. Detta leder till ett större kostnadspåslag för dieselbränslen än för bensinbränslen och snedvrider besluten om vilka biodrivmedel som används för att möta reduktionskraven. (Inblandning av alkoholer ger fler reduktionsenheter än en lika utsläppsintensiv biodiesel.) Konjunkturinstitutets bedömning är att promemorian alltför lättvindigt avfärdar alternativet med en gemensam reduktionspliktsnivå för samtliga drivmedel.

Promemorian bedömer att de förslagna förändringarna kommer att öka skatteintäkterna (netto) med 1,8 miljarder kr. Konjunkturinstitutet finner det osannolikt att förändringen kommer att lämna den totala drivmedelsvolymen opåverkad (som promemorian anger på s 25) och menar att uppskattningen därför ligger i överkant. Promemorian saknar en transparent analys av förändringens konsekvenser för pumppriser och priset på reduktionsenheter.

Avslutningsvis menar Konjunkturinstitutet att senare tids utveckling tydligt visar att kostnaderna för att blanda in biodrivmedel är betydligt högre än vad som antogs i de utredningar som föregick införandet av reduktionsplikten. De höga och stigande reduktionspliktsnivåerna för diesel i kombination med bibehållen beskattning har inneburit att Sverige har betydligt högre dieselpriiser än våra grannländer. Konjunkturinstitutet ställer sig frågande till om de kraftiga anpassningar som politiken nu frammanar kan sägas vara del i ett kostnadseffektivt uppfyllande av de uppställda klimatpolitiska målen. Dagens höga drivmedelspriser riskerar även att minska hushållens acceptans för klimatpolitiken. Konjunkturinstitutet menar att regeringen redan nu bör överväga att införa en och samma reduktionspliktsnivå för alla drivmedel och att sänka beskattningen av drivmedel.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Björn Carlén.

Urban Hansson Brusewitz
Generaldirektör