

Remissvar

Stockholm 19 april 2017

m.registrator@regeringskansliet.se

christina.nordenbladh@regeringskansliet.se
m.remissenergi@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (dnr M2017/00723/R)

Sammanfattning

Jernkontoret har tagit del av finansdepartementets promemoria om *Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle* vill framföra följande synpunkter:

- Transporter är grunden för tillväxt och välförstånd.
- Jernkontoret är i grunden positiva till åtgärder som leder till minskade utsläpp från inrikes transporter och införandet av en reduktionsplikt är ett steg i rätt riktning.
- En begränsning av möjliga råvaror till biodrivmedel från EU:s sida kan göra reduktionsplikten mycket kostsam för drivmedelskonsumenter i Sverige.
- Förslaget sätter reduktionsnivåer endast för åren 2018-2020 och bidrar således inte till stabilitet och långsiktighet på drivmedelsmarknaden, vilket varit regeringens ambition med införandet av reduktionsplikt.
- Beskattningen av bensin och diesel behöver ses över.
- Konsekvensanalysen är bristfällig och bör utvecklas. Det är omöjligt att få en uppfattning av förslagens konsekvenser för stålföretag i Sverige.
- Även analysen av förslagens miljöeffekter är väl grund.
- Utformningen av viktiga kontrollstationer, som införs för att med jämna mellanrum bland annat se över reduktionsnivåer, är fortfarande högst oklar.

Inledning

Transportsystemet står för ungefär en tredjedel av de totala växthusgasutsläppen i Sverige och omkring 50 procent av utsläppen i den icke-handlande sektorn. Det är därför naturligt att transportsektorn är i fokus för åtgärder inom klimatområdet.

Samtidigt har transporter en avgörande roll för människor och företag i vardagen. Sverige är ett litet handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd inom landet och till de viktigaste marknaderna. Valfungerande logistikkedjor för både import och export är en viktig förutsättning för att svenska stålföretag ska kunna konkurrera på världsmarknaden och således avgörande för välfärden i Sverige. Transporter är avgörande för den svenska stålindustrins konkurrenskraft. Jernkontoret menar att transporter ofta framställs endast som något negativt, medan den stora samhällsnyttan av transporter som möjliggörare för tillväxt och välfärd glöms bort.

Svensk stålindustri har utsläppsnåla produktionsprocesser och resurseffektiva produkter som minskar utsläppen i sin slutanvändning. Miljönyttan är därför stor om världen väljer svenska stålprodukter. Ökad stålproduktion i Sverige betyder i sin tur ökande transporter. Men det kan vara positivt för miljön eftersom det ger sänkta utsläpp totalt sett. Utsläppen från transporter måste minska, men det betyder inte att transportarbetet samtidigt minskar, eftersom ett transportsnålt synsätt hindrar företagets konkurrenskraft.

Generella synpunkter på förslaget

Finansdepartementet föreslår i promemorian *Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle* införandet av en tvingande reduktionsplikt. Reduktionsplikten ska bidra till att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom luftfart, med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 genom att i lag införa en skyldighet att minska växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel.

Jernkontoret är i grunden positiva till åtgärder som leder till minskade utsläpp från inrikes transporter och införandet av en reduktionsplikt är ett steg i rätt riktning. Jernkontoret stödjer också ambitionen att skapa ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden genom stabila och långsiktiga spelregler och på så sätt bland annat få fler producenter av biodrivmedel att fatta viktiga investeringsbeslut. Vi har dock i remissyttrandet över miljömålsberedningens betänkande kritiserat införandet av ett sektorsmål för transporter, eftersom det inte hjälper till att lösa klimatproblemet på ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt.

Vidare saknar Sverige bestämmanderätt över utvecklingen av biodrivmedelsmarknaden, eftersom den i högsta grad påverkas av utvecklingen och beslut som fattas inom EU och övriga världen. Det gäller exempelvis EU:s hållbarhetspolitik för biodrivmedel. Det ökar i sin tur osäkerheten kring möjligheten att nå det uppsatta reduktionsmålet. EU och Sverige har delvis olika synsätt gällande särskilt grödbaserade biodrivmedel och vad som är hållbart. Enligt Jernkontoret är det viktigt att ta med detta med i beräkningen, eftersom en begränsning av möjliga råvaror till biodrivmedel från EUs sida kan göra reduktionsplikten mycket kostsam för drivmedelskonsumenter i Sverige.

Förslaget bidrar inte till stabilitet och långsiktighet

Regeringens ambition med införandet av reduktionsplikt är att skapa ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden för biodrivmedel genom stabila och långsiktiga spelregler. Förslaget som presenteras av finansdepartementet i promemorian är dock inte långsiktigt, eftersom reduktionsnivåer sätts endast för 2018, 2019 och 2020. Därutöver anges även en indikativ reduktionsnivå om 40 procents inblandning år 2030. De reduktionsnivåer som föreslås gälla

till år 2020 indikerar att inblandningen av biodrivmedel ska öka radikalt mellan 2021 och 2030 om målet om en minskning av växthusgasutsläppen från inrikes transporter, undantaget luftfart, med 70 procent ska kunna nås senast år 2030.

Kortsiktigheten återspeglar den osäkerhet som beskrivs i promemorian och som råder inom området med bland annat förväntad ny EU-reglering efter 2020. Jernkontoret anser därför att det är insiktsfullt av finansdepartementet att inte föreslå reduktionsnivåer bortom 2020. Det innebär dock också att ambitionen om stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedelsmarknaden inte kan efterlevas. Så länge det är oklart vilka krav som ska gälla efter 2020 kommer troligen få investeringar i produktion av biodrivmedel att komma tillstånd i Sverige.

Beskattningen av bensin och diesel behöver ses över

Finansdepartementet föreslår en kompenserande sänkning av skatten på bensin och diesel vid införandet av reduktionsplikten den 1 januari 2018 i syfte att motverka ett högre pris på dessa drivmedel vid pump. Jernkontoret är positiva till förslaget samtidigt som vi anser att finansdepartementet ska bevaka och justera skattenivån årligen, eftersom det råder stor osäkerhet om prisutvecklingen av biodrivmedel. Det finns uppenbar risk för kraftigt ökade drivmedelspriser, vilket skulle ha negativ påverkan på stålindustrins konkurrenskraft.

Jernkontoret anser även att den nu gällande lagstiftningen avseende bränslebeskattningen delvis mister sin giltighet i och med införandet av reduktionsplikten och behöver ses över. Det gäller beslutet om automatiska årliga höjningar av drivmedelsbeskattningen baserat på konsumentprisindex plus en schablonuppräknings med två procentenheter, vilket trädde ikraft från och med 2017. Det huvudsakliga motivet till de automatiska höjningarna var att skapa ett omvandlingstryck för att minska användningen av fossila bränslen och att göra biodrivmedel mer attraktiva. Enligt Jernkontoret faller syftet vid införandet av reduktionsplikten, eftersom plikten i sig skapar ett omvandlingstryck. Jernkontoret föreslår därför att detta tidigare beslut om automatiska årliga höjningar av bränslebeskattningen omprövas mot bakgrund av förslaget om reduktionsplikt.

Bristfällig konsekvensanalys

Konsekvensanalysen som beskriver förslagets påverkan på näringslivet på grund av förändrade drivmedelskostnader är mycket kort och övergripande. Utifrån den är det svårt att överhuvudtaget bilda en uppfattning om hur stålindustrin kommer att påverkas i ett något längre perspektiv. Jernkontoret efterfrågar därför en mer djupgående och långsiktig analys av konsekvenserna av reduktionsplikten för hela näringslivet i Sverige. Exempelvis bör finansdepartementet enligt Jernkontorets uppfattning genomföra känslighetsanalyser med olika prisnivåer vid pump. Konsekvensanalysen ska även ta hänsyn till näringslivets konkurrenskraft på en global marknad som till exempel stålindustrin i Sverige verkar inom.

Tendensen är att alla transportrelaterade skatter och avgifter ökar tillsammans med att nya kostnadsdrivande regleringar införs. En sammanhållande analys av vad ökande transportkostnader betyder för svenskt näringsliv saknas idag. För den hårt konkurrensutsatta stålindustrin är det totala kostnadsläget, inklusive transportkostnader, i förhållande till andra länder som är den relevanta frågeställningen inte enbart situationen i Sverige. Ökade kostnader för svenska stålföretag betyder minskade marginaler och minskad vinst. Det i sin

tur kan betyda minskade investeringar och på sikt färre företag och därmed färre arbetstillfällen i Sverige.

Även analysen av förslagets miljöeffekter är väl grund. Jernkontoret efterlyser en mer robust analys av miljöeffekterna tillsammans med ett resonemang kring förslagets kostnadseffektivitet.

Oklarheter om kontrollstationer

I promemorian föreslår finansdepartementet införandet av kontrollstationer från och med 2019 och vart tredje år därefter. Det är först vid dessa kontrollstationer som systemets kostnadseffektivitet i förhållande till 70-procentsmålet och dess samhällsekonomiska effekter ska utvärderas. Syftet är också att kunna fastslå reduktionsnivåer för åren efter 2020, vilket innebär att dessa kontrollstationer får stor betydelse för systemets utformning, eftersom det är troligt att inblandningen av biodrivmedel behöver öka radikalt mellan 2021 och 2030 om målet om en minskning av växthusgasutsläppen från inrikes transporter, undantaget luftfart, med 70 procent ska kunna nås. Jernkontoret hade därför önskat se en mer genomgripande beskrivning av utformningen av kontrollstationerna: hur de ska genomföras, var ansvaret ska ligga och vilka intressenter som ska involveras.

Jernkontoret anser att kontrollstationerna ska utöver klimatpolitiska mål även inkludera andra samhällsmål inom berörda politikområden såsom transportpolitiska och näringspolitiska mål. Det är också viktigt att näringslivets representanter, både transportköpare och transportföretag, involveras i kontrollstationerna liksom myndigheter med särskild kompetens inom transportsektorn och om näringslivets konkurrenskraft.

Jernkontoret ställer sig också bakom remissyttrandet som Svenskt Näringsliv lämnat i ärendet.

Jernkontoret

Bo-Erik Pers
Verkställande direktör

Jenni Ranhagen
Rådgivare transportfrågor

Patrik Carlén
Rådgivare energi och klimat