



SVENSKT NÄRINGS LIV

Finansdepartementet
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens/dnr:
39/2017

Er referens/dnr:
M2017/00723/R

2017-04-19

Remissyttrande

Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Sammanfattning:

- Transporter är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor men påverkar också klimatet. Transporternas klimatpåverkan kan och ska minska men klimat- och miljömål måste kombineras med stärkt konkurrenskraft.
- Svenskt Näringsliv delar bedömningen att minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken förutsätter en ökad inblandning av biobaserad råvara i konventionell bensin och diesel. Svenskt Näringsliv välkomnar regeringens ambition med förslaget till reduktionsplikt.
- Det är rimligt men problematiskt att det inte går att sätta reduktionsnivåer bortom 2020. Promemorians kortsiktiga reduktionsnivåer omöjliggör en gedigen konsekvensanalys.
- Sverige har inte ensam rådighet över utvecklingen inom biodrivmedelsområdet. På europeisk nivå finns en generellt mer negativ syn på biodrivmedel och dess hållbarhet. Om EU begränsar möjliga råvaror till biodrivmedel kommer den föreslagna reduktionsplikten kunna bli mycket kostsam för drivmedelskonsumenter i Sverige, vilket borde framgå och noggrant analyserats i promemorian.
- Förslaget ger odefinierade "kontrollstationer" stor makt och ansvar. Det finns en stor osäkerhet om hur dessa kommer att genomföras, var ansvaret ligger och vilka intressenter som ska involveras.
- Förslagets kortsiktighet medför också till en bristfällig analys av förslagets miljöeffekter. Den centrala analysen om förslagets kostnadseffektivitet skjuts således på framtiden.
- Förslaget innebär en nödvändig skattesänkning men promemorian har alltför allmänna formuleringar om framtida prisutveckling på drivmedel. Skattesatserna på bensin och diesel bör därför även framöver justera utifrån produktprisutvecklingen på biodrivmedelsmarknaden och de regelverk som kommer att gälla inom EU från 2020.
- Promemorian gör en otillräcklig analys om påverkan på näringslivet till följd av ändrade drivmedelspriser.
- Förslaget om reduktionsplikt innebär att beskattningen av bensin och diesel bör moderniseras samt visar på behovet av en total översyn av transportsektorns samlade skatter och avgifter.

Svenskt Näringsliv Confederation of Swedish Enterprise

Postadress/Address: SE-114 82 Stockholm Besök/Visitors: Storgatan 19 Telefon/Phone: +46 (0)8 553 430 00
www.svensktnaringsliv.se Org. Nr: 802000-1858

Inledning

Transporter är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor men påverkar också klimatet. Näringslivet bejaktar hållbarhet och arbetar aktivt för att på olika sätt minska transporternas klimatpåverkan. Samtidigt behöver klimat- och miljömål kombineras med stärkt konkurrenskraft. En balans mellan de transportpolitiska målen, en realistisk tidshorisont och en förståelse för beroendet av den internationella utvecklingen är därför avgörande faktorer.

Svenskt Näringsliv har, tillsammans med många andra samhällsaktörer, ifrågasatt realismen i visionen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Den har kritiserats för att vara orealistisk, baserad på önsketänkande och är undermåligt konsekvensanalyserad. Det föreslagna målet, 70 procents reduktion av koldioxidutsläppen till 2030 inom transportsektorn (utom inrikes flyg), har inte kunnat visas vara samhällsekonomiskt effektivt och vilar således på en alltför skakig grund.

Däremot kan och ska klimatutsläppen från vägtrafiken reduceras betydligt framöver. Svenskt Näringsliv gav 2016 ut rapporten "En klimatneutral och hållbar transportsektor". Den innehåller bland annat en analys, utförd av teknikkonsultbolaget WSP, som visar på substantiella utsläppsreduktioner inom personbils-, lastbils- och busstrafiken om sammantaget ca 43 procent till 2030 jämfört med 2010. Denna bedömning ansåg vi, efter de förutsättningar som rådde då, vara mer realistisk utifrån ett kostnadseffektivitets- och konkurrenskraftsperspektiv.

I rapporten identifieras bland annat två områden där arbetet på kort sikt bör intensifieras - fortsatt energieffektivisering och teknikutveckling samt fortsatt introduktion av hållbara och konkurrenskraftiga biodrivmedel i större skala på den svenska marknaden.

Svenskt Näringsliv delar således regeringens bedömning att minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken på kort och medellång sikt förutsätter en ökad inblandning av biobaserad råvara i konventionell bensin och diesel. För att denna utveckling ska kunna ske snabbare är även vår utgångspunkt att det kommer att krävas stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedel.

Därför välkomnar Svenskt Näringsliv regeringens ambition med förslaget om att införa en reduktionsplikt för biodrivmedel. Förslaget kan innebära en långsiktig lösning på problemet med skattebefrielse som kräver årsvisa avsteg från EU-rättens statsstödsregler.

Det är centralt att det system som införs också garanterar en stabil och långsiktig utveckling av konkurrenskraftiga drivmedelspriser, då dessa direkt påverkar transportkostnader, näringslivets kostnadsnivå och konkurrensförmåga. Förslaget saknar i nuläget gedigna konsekvensanalyser och ger därmed inte marknadsaktörer och beslutsfattare en så fullständig bild som möjligt av dess omfattning.

Därutöver har Sverige inte ensam rådighet över utvecklingen inom biodrivmedelsområdet. Det är starkt oroande att det på europeisk nivå finns en generellt mer negativ syn på biodrivmedel och vad som anses vara hållbart. Om EU begränsar möjliga råvaror till biodrivmedel kommer den föreslagna reduktionsplikten kunna bli mycket kostsam för drivmedelskonsumenter i Sverige.

Det är därför avgörande att Sverige är med och påverkar i första hand EUs hållning vad gäller hållbarhetsfrågor och europeiska kvoter för biodrivmedel, men också ha detta i åtanke vid implementeringen av ILUC-direktivet.

Svenskt Näringsliv lämnar följande övergripande synpunkter på rubricerad promemoria.

1. Kortsiktiga reduktionsnivåer omöjliggör en gedigen konsekvensanalys

Promemoria beskriver vilka nivåer för reduktion som eftersträvas från och med år 2018, 2019 och 2020. Utöver detta beskrivs avsikten att sätta en indikativ reduktionsnivå om 40 procent för 2030. Detta för att skapa en ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden och även en fingervisning om vilka nivåer som kan komma att behövas för att uppnå visionen om 70 procents reduktion av koldioxidutsläppen till 2030 inom transportsektorn (utom inrikes flyg).

Svenskt Näringsliv ställer sig dock frågande till hur stor förutsägbarhet ett ensidigt svenskt förslag på en reduktionsplikt skapar. Promemorian tar upp en rad ytterst relevanta osäkerhetsfaktorer:

”Utvecklingen på biodrivmedelsmarknaden bl.a. avseende vilka volymer som är rimliga att föra ut på marknaden är avgörande för reduktionsnivåerna. Flera av EU:s styrande dokument kommer också att förändras efter 2020 vilket har stor betydelse för utvecklingen på biodrivmedelsmarknaden. Förnybartdirektivet omarbetas för närvarande och kommissionen har bl.a. föreslagit att samtliga medlemsstater ska införa en plikt för drivmedelsleverantörer att säkerställa att en viss andel av den totala mängden drivmedel de levererar ska utgöras av bl.a. avancerade biodrivmedel eller andra biodrivmedel som räknas upp i bilaga IX till direktivet. De nuvarande riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi gäller bara för åren fram t.o.m. utgången av 2020 och kommer därför också att ses över. Mot bakgrund av detta bedöms det inte som rimligt att sätta nivåer för reduktionen som sträcker sig bortom 2020.” (s.45-46)

”Hur stort behovet är av biodrivmedel för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 är bundet till hur transportsystemet i övrigt utvecklas i samhället. Detta är i sin tur beroende av hur transportarbetet utvecklas och vilka trafikslag som används, i vilken utsträckning fordon energieffektiviseras samt i vilken takt som transportsektorn elektrifieras. Vilka åtgärder som bedöms ge bäst förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra bör nog analyseras. (s.46)”

Svenskt Näringsliv anser att det är rimligt, utifrån det ovan beskrivna, att man inte kan sätta några reduktionsnivåer bortom 2020. Men det är också problematiskt då det inte ger någon långsiktighet och en fortsatt osäkerhet om framtiden. Det innebär i sin tur också att det i dagsläget inte går att genomföra en fullständig konsekvensanalys av förslaget.

Regeringen har tidigare uttryckt målsättningen att så snabbt som möjligt under mandatperioden ha regler på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel. Den övergripande bilden som framkommer i promemorian är att förslaget till regelverk mycket väl kan uppfylla regeringens önskan om snabbhet, men det är först efter 2020 som man kommer att kunna utvärdera om det är långsiktigt hållbart och innefattas av stabila villkor för biodrivmedel.

Vidare beskrivs hur finansdepartementet bedömt den indikativa reduktionsnivån på 40 procent till 2030. Promemorian refererar till Trafikverkets rapport ”Styrmedel och åtgärder för att

minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen (2016:043)” och den s.k. ”SOFT-rapporten”.

Det är i sammanhanget glädjande att promemorian verkar utgå ifrån att ”Trafikverkets klimatscenario” innehåller ett antal föga realistiska antaganden om vad som behöver ske för att uppnå visionen om att Sverige på egen hand ska minska utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, med 70 procent till 2030.

Svenskt Näringsliv har vid ett flertal tillfällen framfört orimligheten och det orealistiska i att på kort tid genomföra kraftfulla insatser för att exempelvis minska transportarbetet och göra stora överflyttningar mellan trafikslagen, utan att det kommer drabba arbetsmarknadens funktionssätt och handel med varor på ett mycket dramatiskt sätt.

Att utgå ifrån att det är möjligt att, utan stora negativa samhällskonsekvenser, minska transportarbetet är enligt oss inte rimligt. På flera andra områden – så som teknisk utveckling, alternativa drivmedel och energieffektivisering – behöver ambitionsnivån öka men utifrån en realistisk förväntan om vad vi har rådighet över själva och hur lång tid det kan förväntas ta.

1.1 Förslaget ger odefinierade ”kontrollstationer” stor makt och ansvar

Det är dock oklart hur promemorian slutligen kommer fram till den indikativa nivån på 40 procent till 2030. Svenskt Näringsliv uppmärksammar också, i detta sammanhang, att finansdepartementet lämnar över ett stort ansvar och makt till de ”kontrollstationer” som ska inrättas med start från 2019 (och var tredje år därefter) och omnämns på ett flertal ställen i dokumentet.

Av promemorian framgår att ”kontrollstationerna” särskilt ska se över reduktionsnivåerna för åren efter 2020. Syftet är att ge förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra och bidra till målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter (utom luftfart) till 2030. ”Kontrollstationen” 2019 ska också, enligt promemorian, titta på flexibilitetsmekanismer samt att:

”Det är även lämpligt att frågan om vilka styrmedel som ska gälla för höginblandade biodrivmedel efter 2020 analyseras vid denna tidpunkt då det sannolikt kommer att finnas en tydligare bild av hur EU-regelverket efter 2020 kommer att se ut.” (s.71)

En nyckelfråga för Svenskt Näringsliv är hur dessa ”kontrollstationer” kommer att genomföras, var ansvaret ligger och vilka intressenter som ska involveras. Det framgår ingenstans i promemorian. Det framgår inte heller vilket departement eller vilken myndighet ansvaret vilar på. Inte heller vilket mandat eller makt ”kontrollstationen” har. Om detta kommer att vara en helt myndighetsdriven process eller om andra aktörer inom exempelvis akademien och näringslivet bjuds in i ett tidigt skede framgår inte heller. Svenskt Näringsliv anser att dessa frågeställningar bör klargöras.

Svenskt Näringsliv anser att, givet klimatfrågans angelägenhet och transporternas andel av klimatpåverkan, det är viktigt att arbeta strukturerat med att minska dess utsläpp. En avgörande faktor för ett lyckat arbete är att alla berörda aktörer tillåts medverka och att arbetet sker utifrån väl definierade, realistiska och genomanalyserade långsiktiga etappmål.

”Kontrollstationerna” måste därför utgöras av en bred plattform och täcka in alla samhällsmål som är berörda av denna typ av förslag, så som exempelvis klimat-, transport-, närings- och statsbudgetpolitiska.

2. Kortsiktigheten skapar en bristfällig analys av förslagets miljöeffekter

Den korta tidshorizonten som presenteras i promemorian innebär att det endast görs en översiktlig beskrivning av förslagets miljöeffekter:

”Förslagen bedöms på sikt leda till minskade utsläpp av växthusgaser både i Sverige och utanför Sverige. En reduktionsplikt lägger ett golv för hur mycket utsläppen av växthusgaser från bensen och dieselbränsle ska minska i ett livscykelperspektiv och säkerställer samtidigt en andel biodrivmedel i bensen och dieselbränsle. Genom detta skapas förutsättningar att på sikt minska koldioxidutsläppen från förbränning av fossila drivmedel nationellt. (s.81)”

Promemorian skjuter därmed även denna centrala analys på framtiden. Vi får helt enkelt vänta till minst 2020 innan någon djupare analys kan genomföras. Svenskt Näringsliv anser att klimatpolitiska förslag ska analyseras utifrån ett kostnadseffektivitetsperspektiv. Promemorian gör inga sådana ansatser, vilket är beklagligt.

3. Nödvändig skattesänkning följs av allmänt hållna formuleringar om framtida prisutveckling på drivmedel

Vid ett införande av reduktionsplikten den 1 juli 2018 föreslås en mycket stor skattesänkning av energi- och koldioxidkomponenten i bensen- och dieselbränsle.

”Skatteförslagen är utformade så att en genomsnittlig liter dieselbränsle med inblandning av biodrivmedel ska ha ungefär lika hög energi och koldioxidskatt i kronor per liter före och efter förslagens ikraftträdande. Detsamma gäller för en genomsnittlig liter bensen. Reduktionsplikten är också utformad så att liknande mängder biodrivmedel initialt kan förväntas före och efter ikraftträdandet. Detta lämnar många drivmedelskonsumenter opåverkade.” (s.84)

”Sammantaget bedöms priserna vid pump för bensen och dieselbränsle förbli i genomsnitt oförändrade 2018. För dieselbränsle förväntas dock pumppriset stiga något 2019 respektive 2020 och för bensen väntas pumppriset stiga 2020 till följd av de föreslagna ambitionshöjningarna inom reduktionsplikten.”

Svenskt Näringsliv tillstyrker denna skattekorrigering, vilken är helt nödvändig utifrån det faktum som beskrivs på ett bra sätt i promemorian:

”Införandet av en reduktionsplikt med full skatt på alla ingående drivmedel skulle om kompenserande förändringar av skatten på bensen och dieselbränsle inte genomförs leda till högre priser på drivmedel vid pump.” (s.76)

Vidare tar promemorian upp ett antal övergripande faktorer som kommer få inverkan på drivmedelspriset för slutkonsument.

Återigen är det svårt att förhålla sig till förslagets långsiktiga effekter. Att bara presentera år 2018, 2019 och 2020 är alltför kortsiktigt för att kunna utgöra en fullständig konsekvensanalys och därmed ge ett fullödigare beslutsunderlag.

Svenskt Näringsliv efterfrågar en djupare analys av drivmedelskostnadsutvecklingen på den svenska marknaden efter 2020 och hur en reduktionsplikt kan komma att påverka utvecklingen på de regionala och globala biobränslemarknaderna. Även om framtiden är svår att förutse bör analysen vara mer långtgående än beskrivningen i promemorian, exempelvis:

”Utvecklingen på de globala och regionala biobränslemarknaderna kommer att påverka priserna på biodrivmedel och därmed också pumppriserna på bensin respektive dieselbränsle. På sikt kan även efterfrågan från andra länder påverkas, t.ex. genom kommissionens förslag om ett uppdaterat förnybartdirektiv och en gemensam kvotplikt inom EU för avancerade biodrivmedel. Även utbudet av biodrivmedel kommer att förändras över tid. Dessa effekter är mycket osäkra och svåra att förutspå och är därför inte kvantifierade i denna promemoria.” (s.77)

Svenskt Näringsliv delar denna bedömning och anser att detta är den i särklass största osäkerheten kring införandet av en nationell reduktionsplikt.

Det faktum att vi, av olika skäl, inte vet produktprisutvecklingen för biodrivmedel men ändå låser in oss i årsvisa målsättningar för ytterligare inblandning är ett risktagande. Att förslaget om reduktionsplikt även innehåller ett indikativt mål om 40 procent till 2030 skapar ytterligare osäkerhet ur ett prisutvecklingsperspektiv. Det skapar osäkerhet om kostnader för slutkund och i slutändan en osäkerhet om näringslivets konkurrensförmåga.

Den nu pågående diskussionen på europeisk nivå om vilka råvaror som ska vara tillåtna att använda för framställning av biodrivmedel komplicerar bilden ytterligare. En strikt hållning från EU kan få stora konsekvenser för drivmedelskonsumenterna i Sverige. Till detta bör också tilläggas den svenska implementeringen av ILUC-direktivet, som också kan få stor påverkan på prisbilden.

Att sedan skjuta över ansvaret till ”kontrollstationerna”, där det råder stor osäkerhet om struktur och mandat, anser vi inte vara acceptabelt utifrån hur angeläget det är att få till en långsiktig lagstiftning gällande biodrivmedel till ett konkurrenskraftigt pris.

För att minska osäkerheten i initialläget anser Svenskt Näringsliv att finansdepartementet bör föreslå instrument för att justera skattesatserna på bensin och diesel utifrån produktprisutvecklingen på biodrivmedelsmarknaden och de regelverk som kommer att gälla inom EU från 2020.

Promemorian nämner ett möjligt instrument där koldioxidskatten kan kalibreras om årligen för att exempelvis motverka att priset per körd mil blir högre på grund av biodrivmedlens högre produktionspris och/eller dess relativt lägre energiinnehåll än det fossila alternativet. (s.80) Detta har tidigare diskuterats av exempelvis Per Kågeson, fil. dr. i miljö- och energisystemanalys:

”Om en radikal klimatpolitik leder till att priset vid pump blir betydligt högre än i grannländer med en mindre ambitiös målsättning så kan Sverige reducera skillnaden genom att sänka punktskatterna på diesel och bensin. Enligt energiskattedirektivet är mininivån för beskattning av bensin och diesel 359 respektive 330 euro per 1 000 liter. Det motsvarar vid dagens kurs (9:30) 3:34 respektive 3:07 kronor per liter. Den sammanlagda svenska skatten (energiskatt + koldioxidskatt) uppgår 2016 till 6:31 för bensin och till 5:56 för diesel (mk 1) per liter. Teoretiskt innebär detta att utrymmet för skattenedsättning är 2:98 för bensin och 2:49 kronor per liter för diesel. Men för att slippa justera skatten om kronan skulle försvagas mot euron kanske det vore klokt att bestämma utrymmet till max 2:50 kronor per liter bensin och 2:00 kronor per liter diesel.”¹

¹ Kågeson, Per, ”Biodrivmedelskvotplikt i Sverige”, Nature Associates, 2016-06-21

Svenskt Näringsliv uppmanar finansdepartementet att utforma ett skarpt förslag på en sådan flexibel kalibreringsmekanism. Finansdepartementet bör tillse att årsvis bevaka och justera beskattningsnivån utifrån den osäkra prisutvecklingen för biodrivmedel.

3.1 Påverkan på näringslivet till följd av ändrade drivmedelspriser

Det avsnitt i promemorian som behandlar konsekvensanalysen av påverkan på näringslivet till följd av ändrade drivmedelskostnader (s.84 ff) är en kort och övergripande läsning. Även här utgår promemorian ifrån att införandet av reduktionsplikt 2018 innebär en kraftig energi- och koldioxidskattesänkning, vilket lämnar näringslivet på användarsidan opåverkad.

Detta är dock kortsiktigt och ofullständigt. Svenskt Näringsliv efterfrågar en mer djupgående analys. Förhoppningsvis kan den komma i och med den första "kontrollstationen" 2019, även om dess struktur och mandat i dagsläget är mycket oklar.

Vidare förs en översiktlig diskussion om förändringar av skatten för dieselbränsle som används inom skogs- och jordbruk samt gruvnäringen vid reduktionspliktens införande 2018. Av promemorian förefaller det exempelvis som om förslaget med en skattejustering skulle ha en positiv effekt på gruvnäringen. Svenskt Näringsliv hänvisar i denna del till branschorganisationen SveMins remissyttrande. Deras exempelberäkningar visar att skattesänkningen har en mycket begränsad påverkan på gruvbranschens kostnader kopplat till drivmedel. Drivmedelskostnaderna kan snarare, enligt SveMin, öka uppemot 60 procent för gruv- och mineralbranschen som en konsekvens av förslaget.

Promemorian saknar generellt en diskussion om olika industri- och näringslivsbranschers konkurrenssituation och beroende av vägtransporter. De flesta branscher omnämns inte alls. Givetvis kan osäkerhet om kostnader för drivmedel få konsekvenser för tillväxt och arbetstillfällen i många olika branscher, vilket ytterligare motiverar en ordentlig och branschöverskridande konsekvensanalys. Någon sådan långsiktig analys finns dock inte i promemorian, vilket vi ser som en stor brist.

Även det faktum att promemorian ändå specifikt omnämner gruv- och mineralbranschen samtidigt som SveMin (branschorganisationen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige) saknas på listan av remissinstanser bör också påpekas.

3.2 Förslaget om reduktionsplikt innebär att beskattningen av bensin och diesel bör moderniseras

Promemorian beskriver att eftersom en reduktionsplikt i dagsläget inte kan kombineras med en skattenedsättning för biodrivmedelskomponenten måste därför de bränslen som omfattas av denna beläggas med full skatt. Men med full beskattning av även biodrivmedelskomponenten uppkommer frågetecken om *giltigheten av* och *motiven till* den nu gällande lagstiftningen rörande bränslebeskattning. Svenskt Näringsliv menar att beskattningen behöver moderniseras.

Den 1 januari 2017 införde Sverige en förändring av koldioxid- och energibeskattningen av bensin och diesel. Förändringen innebar att en omräkning av skattebeloppet ska ske med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen (KPI) *samt* med utvecklingen av bruttonationalprodukten (den allmänna inkomstutvecklingen), vilket sker genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter per år.

Det huvudsakliga motivet till denna unika modell var att skärpningen skulle skapa ett omvandlingstryck för att minska användning av fossil bensin och diesel i syfte att minska koldioxidutsläppen och göra användningen av biobaserade drivmedel mer attraktiva.

När regeringen vill införa en reduktionsplikt kommer detta i ett nytt läge. Med en pliktbelagd inblandning av biodrivmedel, upp till 40 procent till 2030, i fossil bensin och diesel anser Svenskt Näringsliv att bränslebeskattningen bör moderniseras utifrån de nya förutsättningarna.

Finansdepartementet pekar också på att modellen för beskattning behöver ses över. I dokumentet *"Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016 (Fi2015/1733)"* står det exempelvis:

"Det finns anledning att se över den tekniska konstruktionen av den årliga omräkningen i syfte att i högre grad än i dag förena den med en långsiktig miljöskattepolitik. (s.34)" samt *"I syfte att spegla en hög ambitionsnivå i klimatarbetet och ge en långsiktig signal om vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och även bidra till en effektivare energianvändning bör, utöver KPI-utvecklingen, en årlig BNP-omräkning göras av energi- och koldioxidskattesatserna på bensin och dieselbränsle. Härigenom skapas ökade förutsättningar för att stegvis öka omställningstrycket i transportsektorn från användning av bensin och dieselbränsle till andra alternativ som bidrar till minskade växthusgasutsläpp. (s.34)"*

Svenskt Näringsliv anser att det finns en konflikt mellan det nu aktuella förslaget om reduktionsplikt och huvudsyftet med lagstiftningen för beskattning av drivmedel.

Konflikten uppstår då reduktionsplikt är ett tvingande system för succesivt ökad biodrivmedelsinblandning och samtidigt beskattas bensin och diesel med en modell som ska skapa *"ökade förutsättningar för att stegvis öka omställningstrycket i transportsektorn från användning av bensin och dieselbränsle till andra alternativ som bidrar till minskade växthusgasutsläpp"*. Beskattningsmodellens syfte faller därmed eftersom plikten redan skapar ett ökat omvandlingstryck. Den årlig BNP-omräkning av energi- och koldioxidskattesatserna är därför inte berättigad eftersom modellen och dess styreffekt inte längre kan motiveras.

Svenskt Näringsliv anser därför att 2 kap. 1 b §, andra stycket 2 b, LSE (1994:1776), bör strykas vid ett införande av en reduktionsplikt. Att återgå till en omräkning av skattebeloppet som sker med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen (KPI) anser vi också kunna medföra en minskad osäkerhet om prisutvecklingen för drivmedel, i det fallet att en reduktionsplikt införs.

4. Behov av en total översyn av transportsektorns samlade skatter och avgifter

Sverige ligger i Europas periferi och handel med varor och tjänster är grunden för vår utveckling och välfärd. Ett robust transportsystem som kan nyttjas till konkurrenskraftiga transportpriser, med hänsyn till hållbarhet och säkerhet, är en mycket viktig faktor för Sveriges konkurrensmöjligheter. En liten öppen ekonomi kräver kontinuerligt förbättring av företagsklimatet och näringslivets konkurrenskraft.

Vi anser att skatter, avgifter och andra styrmedel på transporter fyller en funktion. Näringslivet bejaktar hållbarhetsarbetet, exempelvis med transporterens klimatpåverkan och en hållbar väg bort från fossila bränslen. Vi måste däremot kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och upprätthålla balansen till de övriga transportpolitiska

målen. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt kan näringslivets konkurrenskraft försvagas.

Konsultbolaget Copenhagen Economics lanserade för en tid sedan rapporten "Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft", på uppdrag av Svenskt Näringsliv. Syftet med rapporten var att öka insikten och beskriva sambanden mellan transportkostnader, med fokus på skatter och avgifter, och näringslivets konkurrenskraft.

Rapporten visar att kunskaperna är skrala. Huvudorsaken är bristfällig och ofullständig offentlig statistik. Ett annat problem är att statistiken inte är harmoniserad mellan länder vilket gör en internationell jämförelse av konkurrenskraft omöjlig. Det medför att den konsekvensanalys som exempelvis myndigheter gör idag endast är en övergripande och ofullständig rimlighetsbedömning av förslagets effekter på näringslivets konkurrenskraft, inte en reell analys.

Svenskt Näringsliv anser därför att det måste byggas upp en gedigen kunskap om sambandet mellan transportkostnader och näringslivets konkurrenskraft. Det är avgörande för att överhuvudtaget kunna göra de konsekvensutredningar som är nödvändiga för att fatta samhällsekonomiskt effektiva, balanserade och välgrundade beslut.

I ljuset av förslaget om en reduktionsplikt föreslår Svenskt Näringsliv att initiativ tas till en departementsöverskridande utredning med uppdrag att utföra en fullständig översyn om hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft.

En sådan utredning bör bland annat innehålla följande delar:

- En gedigen kartläggning av transportkostnadernas betydelse för näringslivet konkurrensförmåga och behovet av att harmonisera statistik som möjliggör grundliga konkurrenskraftsanalyser.
- En sammanhållen analys av hur skatter och avgifter på transporter påverkar företagens kostnads massa och vinstmarginaler.
- Förslag på hur de transportpolitiska myndigheterna och andra relevanta aktörer kan samordnas och koordineras för att möjliggöra statistikutveckling och kompetensuppbyggnad.

Stockholm som ovan,

Maria Sunér Fleming

Enhetschef Energi, Infrastruktur och Miljö

Mårten Bergman

Ansvarig infrastrukturfrågor

Torbjörn Spector

Skatteexpert