

Finansdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: i.e.remissvar@regeringskansliet.se; andreas.kannesten@regeringskansliet.se
Diarienummer I2022/00725

Remiss av promemorian Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se

Förslagets övergripande inriktning

Regeringen menar med hänsyn till de höga drivmedelspriserna att den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten bör pausas för 2023. De anger att "Därmed undviks att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023."

Bakgrund till förslaget

Regeringen anför som skäl till sitt förslag de kraftigt stigande priserna på olja och därmed på fossila drivmedel, till följd av Rysslands illegala anfallskrig mot Ukraina. Detta förslag ingår i ett paket av åtgärder med bl.a. en sänkt skatt på fossil bensin och diesel till EU:s lägsta tillåtna nivå och en tusenlapp till alla som äger bil (1 500 kr i glesbygd).

Eftersom det inte finns någon tradition att i politiken kompensera företag och hushåll för detta, och eftersom andra råvaror som stigit på liknande sätt inte föreslås kompenseras, är det svårt att värja sig mot tanken att ett tillkommande skäl är den kommande valrörelsen med val den 11 september.

2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet delar regeringens bedömning att det kan vara lämpligt att kompensera de som särskilt drabbas av de stigande drivmedelspriserna. Liksom regeringen själv, konstaterar 2030 att det kan ske på många sätt och att vissa åtgärder effektivt gynnar de mest utsatta, t.ex. anger regeringen att "*Bostadsbidraget är en träffsäker förmån för hushåll med svag ekonomi*". Vi uppmanar regeringen att istället för det nu framlagda förslaget satsa på kostnadseffektiva och träffsäkra åtgärder som direkt riktar sig till utsatta, bilberoende hushåll, särskilt i glesbygd, liksom åkerinäringen, kollektivtrafiken och jord- och skogsbruket. Det skulle minska kostnaderna för statskassan, förstärka effekten för de mest utsatta och

inte äventyra de klimatmål som formulerats i det klimatpolitiska ramverket, särskilt 2030-målet för transportsektorn.

Inom ramen för det förslag som nu lagts vill vi särskilt framföra följande:

- 1. Reduktionsplikten är ett effektivt, begripligt och långsiktigt hållbart styrmedel.**
Tidigare angav regeringen att ”reduktionsplikten skärps så att mer förnybara drivmedel blandas in i bensin och diesel, och så att långsiktiga förutsättningar skapas för produktion av svenska biodrivmedel”. När regeringen nu tvärtom vill frysa reduktionsplikten på dagens nivåer, sker det utan att avvakta den sedan tidigare beslutade kontrollstationen. Det undergräver trovärdigheten för detta långsiktiga instrument. Kombinerat med att ge fossila drivmedel den största skatterabatt EU tillåter, slår det hårt mot producenter av inhemska, förnybara drivmedel. Regeringen bör avstå från denna frysning och avvakta kontrollstationens förslag.
- 2. Prissänkningen är ytterst osäker.** Regeringen anger att frysningen innebär att pumppriset blir ca 54–59 öre/l lägre för diesel och ca 28–30 öre/l lägre för bensin (exklusive moms) under 2023 jämfört med nu beslutade reduktionsnivåer. Antagandet är baserat på att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten ligger omkring 12 öre per liter för varje procentenhet reduktionsplikten höjs, men med dagens höga oljepris – som motiverar frysningen – visar Swecos oberoende granskning tvärtom att huvuddelen av prisökningen vid pump sen årsskiftet beror på oljan. Skulle oljepriset sjunka, vilket det redan gjort med nästan 25% sedan toppnoteringen den 8 mars, så försvinner å andra sidan regeringens motiv för den frysta reduktionsplikten – oavsett oljepris är åtgärden ologisk.
- 3. Klimatpåverkan är allvarlig.** Jämfört med den hittills planerade nivån för reduktionsplikten, kommer användningen av fossil bensin och diesel att öka med 3,4 TWh och de klimatpåverkande utsläppen med 880 000 ton under 2023. Siffran är troligen i underkant eftersom beräkningarna utgår från att plikten innebär 90 procent minskade utsläpp, men själva syftet med plikten är ju att den direkt och fullt ut ska motsvara klimatnyttan. Eftersom Trafikverket helt nyligen i sin årliga genomgång av transportsektorns utsläpp slagit fast att möjligheten att klara de fastslagna målen är att utnyttja reduktionsplikten fullt ut, är denna utsläppsökning särskilt allvarlig.

Regeringen bör, om den går vidare med förslaget, genomföra kompletterande åtgärder inom transportsektorn så att den totala utsläppseffekten blir noll. I första hand bör de ske inom drivmedelssektorn, så att producenter av förnybara bränslen inte drabbas av uteblivna volymer till förmån för fossilt.

- 4. Ettåriga undantag blir ofta längre.** I samma ”Putinpaket” som den frysta reduktionsplikten finns också att BNP-indexeringen av skatten på fossila drivmedel pausas. Om den pausas för tredje året i rad, upphör marknadens tilltro till mekanismen och steget att återinföra den blir större än att behålla pausen – och på samma sätt är vi

oroade att en ettårig frysning av reduktionsplikten riskerar att bli mer långvarig, alternativt att man inte om ett år tar klivet fullt ut till den nya nivån utan genomför ett mellanting. Då kan 2030-målet för transportsektorn inte längre nås och Sveriges ledande position i omställningen är allvarligt hotad – och blotta risken för detta skapar en oro hos industrin som behöver investera i ökad produktionskapacitet av hållbara förnybara drivmedel.

5. **Rysslandskoppling.** Regeringen och samtliga riksdagspartier har på ett föredömligt sätt markerat mot Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Dock är Ukrainas regering tydlig med att markeringarna inte är avgörande, utan de ekonomiska sanktionerna, som måste riktas också mot oljan som är Rysslands främsta exportprodukt. Ledande nationalekonomer slår fast att ökade inköp av fossil bensin och diesel – vilket ju är följden av en fryst reduktionsplikt – gynnar den ryska krigsekonomin, eftersom nästan tio procent av oljan, bensinen och diesel vi använder i Sverige är rysk. Om regeringen väljer att gå vidare med detta förslag, bör Sverige liksom USA och Kanada bojkotta rysk olja, till förmån för effektiviseringar, förnybara drivmedel, eldrift och i sista hand fossil olja från andra länder.

Kompletterande förslag

2030-sekretariatet hanterar i separat remissvar regeringens förslag på sänkt drivmedelsskatt på fossil bensin och diesel, som vi skarpt avråder från. Därutöver har regeringen ett antal andra förslag som så vitt bekant inte remissbehandlas och som vi därför kommenterar här:

- a) **Indexeringen av drivmedelspriser pausas.** Indexeringen är ett välkänt, långsiktigt styrmedel som kontinuerligt förbättrar konkurrenskraften för förnybart och bidrar till uppfyllandet av klimatmålen. Att för tredje året i rad pausa indexeringen skulle innebära att pausen är det nya normala, och att återinföra den skulle vara ett betydande steg.
- b) **Bostadsbidraget för barnfamiljer höjs.** Regeringen anger med hög trovärdighet att denna åtgärd verkligen gynnar de mest drabbade, därtill till en kostnad för statskassan på bara en dryg tiondel av skattesänkningen på bensin och diesel. Vi föreslår regeringen att arbeta mer med denna typ av åtgärder, riktade mot sektorer, branscher och delar av landet som särskilt drabbas av höga olje- och drivmedelspriser.
- c) **Bilpeng införs.** Regeringen föreslår att alla privatpersoner som äger en bil ska få 1000 kronor, 1500 för de som bor i glesbygd. Vi noterar med glädje att många elbilsägare tänker skänka medlen till Ukrainas behovande, men menar att regeringen i första hand bör avstå från en åtgärd med så dålig träffsäkerhet och så uppenbar risk för tolkning som röstfiske.

- d) **Elbilspremien tillförs medel.** Den som skaffar en ren elbil får sedan tidigare 70 000 kronor i premie, som en del av den långsiktiga bonus-malus-beskattningen. Regeringen presenterar nu premien som punkt tre i sitt "Åtgärds paket för att möta prisökningar på drivmedel och el till följd av invasionen i Ukraina", under rubriken "Kort sikt". Regeringen bör klargöra att premien inte är kopplad till kriget, utan fortsatt är en del av det långsiktiga bonus-malus systemet.
- e) **Ett transportslagsneutralt reseavdrag införs.** Detta sedan tidigare remitterade förslag läggs fram för riksdagens beslut, vilket vi är starkt positiva till – men vi markerar mot att det kopplas till Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Något sådant samband finns inte, och det är olyckligt om man förleds att tro att en annan situation i Ukraina kan leda till förändringar eller återställande av reseavdraget.

Avslutande ord

2030-sekretariatet uppmanar regeringen att ta tillbaks det liggande förslaget, både avseende frysningsen av reduktionsplikten och andra delar såsom sänkningen på skatten på fossila drivmedel och bilpengen. Det går att kompensera särskilt drabbade hushåll med större träffsäkerhet, utan att hota klimatmålen.

Regeringens förslag hotar målet att Sverige år 2030 ska ha en fossiloberoende fordonsflotta – ett mål som omvärlden inspireras av, som skapar exportintäkter och arbetstillfällen i Sverige. Det innebär ett tempotapp just när Klimatpolitiska Rådet slår fast att omställningstakten måste öka. Det innebär ökade intäkter för Rysslands krigsekonomi, just när Ukraina uppmanar till skärpta sanktioner. Det försvårar för inhemska producenterna och distributörerna av förnybara drivmedel och eldrift, just när IEA lyfter fram dem som en central del av omställningen till ett minskat beroende av Ryssland. Det urholkar trovärdigheten för de långsiktiga åtgärder politiken tidigare enats om, just när vi efter pandemins värsta fas åter kan fokusera på långsiktighet och målen vi enats om som samhälle.

Detta ska dock ses i ljuset av förslagen från flertalet oppositionspartier, som verkar kunna få riksdagsmajoritet genom ett utskottsinitiativ. Det är långt värre, genom att det är mer långtgående i sitt ensidiga gynnande av de fossila drivmedlen, och genom att den korta tids horisonten som regeringens förslag har, inte är lika tydlig. Vi uppmanar därför samtliga partier att gemensamt söka ansvarsfulla, långsiktiga och brett förankrade svar på hur Sverige bäst kompenserar de som drabbas av stigande drivmedelspriser utan att äventyra den omställning vi i bred enighet bestämt oss för att vara ledande inom.

Stockholm den 4 april 2022

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet