

Förlängning av den tillfälligt utökade skattenedsättningen på viss dieselanvändning inom jord-, skogs- och vattenbruk Fi2022/03353 – remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning

I regeringens promemoria föreslås att den tillfälligt utökade nedsättningen av koldioxid- och energiskatt som gäller fram till och med den 30 juni 2023, förlängs för också andra halvåret 2023. Nedsättningen avser diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Nedsättningen föreslås vara 2 491 kronor per kubikmeter för diesel för koldioxidskatt och 1 582 kronor per kubikmeter för energiskatt, vilket i praktiken gör dessa drivmedel skattebefriade.

Förslaget innebär en skattelättnad på ca 380 miljoner kronor för 25 000 berörda svenska företag, och motiveras med att regeringen ”bedömer att priserna på viktiga insatsvaror inom jord-, skog- och vattenbruket kommer vara fortsatt höga under hela nästa år.” Skattelättnaden syftar till att kompensera företagen för delar av kostnadsökningarna och samtidigt stötta den inhemska livsmedelsproduktionen.

Förslaget i dess helhet finns på

<https://www.regeringen.se/4aefc5/contentassets/61bbffd4ee544797afc6acd997975cdf/forlangning-av-den-tillfalligt-utokade-skattenedsattningen-pa-viss-dieselanvandning-inom-jord--skogs--och-vattenbruk.pdf>

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet tillstyrker regeringens förslag under förutsättning att beslutet kompletteras med en konkret inredning att så fort det är praktiskt möjligt övergå till ett system i linje med vad som föreslås i den statliga, nyligen genomförda och remitterade utredningen ”Vägen mot fossiloberoende jordbruk” (SOU 2021:67).

Vi delar regeringens inriktning att grupper som är särskilt utsatta ska kompenseras och skyddas, och det gäller i ännu högre grad om deras insatser är avgörande för samhället. Ur detta perspektiv är det uppenbart att svenskt jordbruk och svensk livsmedelsförsörjning bör skyddas från väldigt höga priser på bland annat energi. Vi konstaterar dock att regeringen väljer en väg som strider mot de svenska klimatmålen och den övergripande principen om

att förorenaren betalar, som är i inskriven i svensk lag, EU-fördrag och FN:s gemensamma riktlinjer.

Regeringen ska inför varje föreslagen lagändring visa att den övervägt alternativa möjligheter. Det kan regeringen knappast sägas ha gjort. Denna del av promemorian lyder i dess helhet (!): "En alternativ lösning är att inte genomföra förändringen under andra halvåret 2023. Det skulle innebära sämre konkurrenskraft för det svenska jord- och skogsbruket med risk för minskad produktion. Ett annat alternativ vore att genomföra en mindre skattesänkning än den som nu föreslås eller att genomföra en stödåtgärd på statsbudgetens utgiftssida. Bedömningen är att en justerad skatt i nuläget är den lämpligaste åtgärden för att stödja de areella näringarna och att den nu föreslagna skattesänkningen är väl avvägd."

En reell alternativ väg, som regeringen inte nämner med ett ord, är den som föreslås i den väl genomarbetade, av lantbruket positivt mottagna statliga utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk" (SOU 2021:67). Utredningens syfte var att "ta fram förslag som bidrar till både målet om en konkurrenskraftig livsmedelskedja och klimatmålen och som förbättrar drivmedels- och livsmedelsberedskapen." Centrala förslag i denna utredning är:

- att ett *jordbruksavdrag* på 7% införs. Avdraget ska baseras på företagets intäkter och ska omfatta företag inom jord-, skogs- och vattenbruk.
- att en *biopremie* för rena biodrivmedel införs, som ska motsvara merkostnaden och därmed göra att det inte kostar extra för jordbruket att tanka förnybart.
- att *återbetalning av dieselskatt fasas ut* för jord-, skogs- och vattenbruket.
- att *klimatpremien utvidgas till arbetsmaskiner* som drivs av biogas och bioetanol [delvis uppfyllt].
- att *gödselgasstödet och biogasstödet utökas* och förlängs [delvis uppfyllt].

Förslaget, som också till stora delar återfinns i flera av de budgetmotioner som under senhösten 2022 behandlas i riksdagen. Det är därmed väl känt av regeringen och det finns goda förutsättningar för att införa stora delar av det med brett stöd. 2030-sekretariatet bedömer detta förslag som långt mer lämpligt än det regeringen nu lagt fram, då det:

- **Ger en långsiktig ekonomisk trygghet** för jordbruket, till skillnad från ett tillfälligt stöd som beslutas ett halvår i taget.
- **Saknar koppling till bränsleanvändning**; regeringens förslag innebär ju ökad stimulans ju mer man förbrukar, vilket är en signal som direkt strider mot förorenaren betalar-principen.
- **Gynnar omställningen till förnybart**; regeringens förslag försvårar jordbrukets omställning till förnybart genom att skatteavdraget gör att biodrivmedel omöjligt kan konkurrera med de fossila.

- **Knyter samman jordbruket med drivmedelsproduktionen;** jordbrukets rester och avfall men också mellangrödor och marker som ligger i träda bör användas för att producera hållbara biodrivmedel, och det är rimligt att dessa i första hand används av jordbruket självt.
- **Inte öppnar för fusk.** Om jordbrukets diesel är långt billigare än annan diesel, skapas en gråzon där viss tankning registreras som jordbruk trots att den inte är det, liksom regelrätt fusk – det är lätt att på internet hitta diskussionsgrupper om hur man tankar bilen med så kallad ”färgad eller grön diesel” utan att upptäckas. Förslagen i statliga utredningen ”Vägen mot fossiloberoende jordbruk” har inga sådana effekter.
- **Är i linje med vad jordbruket själva föreslår.** LRF förespråkar den väg som föreslås i SOU:n, som de bedömer att bibehålla konkurrenskraften för svenskt jordbruk. Det bör finnas tungt vägande skäl om man från regeringens sida väljer en helt annan väg – och dessa skäl saknas.

Regeringen anför som skäl till sitt förslag att ”Dieselanvändningen i berörda arbetsmaskiner, skepp och vissa båtar är svår att substituera.” Detta är direkt felaktigt. Diesel kan i princip alltid ersättas med HVO, med mycket stor minskning av klimatpåverkan, och i de flesta fall av RME/FAME, i vilken fördelning som helst mellan fossil och förnybar diesel. Därmed är det betydligt *lättare* att ställa om dieselfordon till förnybar drift än det är med bensindrivna, där biobensin i princip saknas och där etanolinblandning över 10 procent i bensin inte är tillåten.

Regeringen menar också att ”Dieselanvändningen i de berörda sektorerna är stabil över tid och att aktörerna på kort sikt är relativt prisokänsliga.” Resonemanget är märkligt – det är ju just för att aktörerna är priskänsliga och riskerar att drabbas allvarligt av de höga drivmedelspriserna som skattebefrielsen föreslår. Därtill är det felaktigt utifrån att en kraftig prissänkning rimligen leder till en ökad konsumtion; gång på gång den senaste tiden har vi hört att ingen okynnesåker och att inget slöseri förekommer, och lika ofta har det visat sig att det visst går att bete sig effektivare. Därtill ökar förstås drivkraften att ställa om till förnybart eller eldrift om kostnaderna för fossila drivmedel ökar (att det inte behöver innebära nya fordon har bl.a. RISE uppmärksammat, se <https://miljo-utveckling.se/dalkarlarna-byggde-en-solcellstraktor-ville-visa-att-det-gar-att-odla-ekologiskt-fossilfritt/>).

Regeringen anger att ”Förslaget bedöms minska skatteintäkterna med 380 miljoner kronor” för andra halvåret 2023, innebärande en årlig kostnad på ungefär trekvarts miljard, som går direkt till att förbättra konkurrenskraften för fossila drivmedel. Det strider mot intentionerna i det klimatpolitiska ramverket och det strider mot överenskommelser som Sverige ställt sig bakom på klimatförhandlingarna i FN:s regi om att förstärka konkurrenskraften för det förnybara gentemot det fossila. Att vi trots detta inte avstyrker regeringens förslag beror på att vi inser att det inte är möjligt att i en handvändning gå från utredning till färdig lagstiftning.

Vi noterar dock att regeringen i sitt pressmeddelande om frågan skriver att "Regeringen kommer även jobba för att skatten på jordbruksdiesel ska ligga på EU:s miniminivå under 2024 och 2025." Detta ser vi som helt oacceptabelt; efter den förlängda skattebefrielsen som nu föreslås måste regeringen ha som ambition att förslagen från den statliga utredningen om hur jordbrukssektorn bättre gynnas, ska kunna införas.

Slutord

Vi konstaterar att detta långt ifrån är det enda förslag som regeringen lagt, som försvårar uppfyllelsen av 2030-målet som ingår i det klimatpolitiska ramverket, som är svensk lag och som samtliga regeringspartier står bakom. Betydande försämringar har också gjorts eller föreslagits bl.a. avseende reduktionsplikten, klimatpremien till bilar och tunga fordon, järnvägsunderhållet, reseavdraget och beskattningen av fossila drivmedel vid pump. Vi inskärper därför behovet av kompletterande åtgärder i rätt riktning för att nå 2030-målet. Dessa finns till stora delar i vår rapport "[Gör Inte Om, Gör Rätt](#)", som har fokus på den innevarande mandatperioden, samt i våra remissvar från det senaste året, alla tillgängliga på vår webbplats.

För 2030-sekretariatet den 9 januari 2022

Mattias Goldmann