

senast den 6 april 2025

Promemoria Förlängd tillfälligt utökad nedsättning av skatt på jordbruksdiesel och vissa ändrade villkor för återbetalning Fi2025/00299 - Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

Att fortsatt sänka skatten på fossil diesel för arbetsmaskiner, skepp och båtar i yrkesmässig jord-, skogs- och vattenbruksverksamhet skulle försämra konkurrenskraften för producenter av förnybara drivmedel, öka beroendet av importerade fossila drivmedel, öka Sveriges klimatpåverkan och försvåra för Sverige att nå såväl nationella klimatmål som EU:s klimatkrav.

Givet den mycket kraftiga prissänkningen på fossil diesel ser vi inte längre behovet för ytterligare stimulans av jord-, skogs- och vattenbrukens drivmedelsanvändning, och om den ska ske bör den utgå ifrån de väl genomarbetade förslagen i utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk". Förslagen och motiven till dessa utvecklas nedan.

Bakgrund: Regeringens förslag

I regeringens promemoria föreslås att den tillfälliga skattenedsättningen på diesel som infördes 2022 förlängs även för år 2026. Nedsättningen gäller för används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet. Regeringen markerar dock att "Om den skatteåtgärd som nu remitteras kommer att presenteras i budgetpropositionen för 2026, och i vilken omfattning och med vilken dimensionering, blir beroende av det ekonomiska läget, reformutrymmet och finansieringsbehovet samt de överläggningar som förs i det slutliga arbetet med budgetpropositionen."

För skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar föreslås nedsättningen från årsskiftet vara 2 553 kronor per kubikmeter för diesel för koldioxidskatt och 1 150 kronor per kubikmeter för energiskatt. Från 1 januari 2027 föreslås en befrielse från koldioxidskatt med 1 930 kronor per kubikmeter, dvs den ordinarie nedsättningen återinförs. De exakta beloppen gäller med reservation för att de med en förändrad växelkurs gentemot euron kan behöva höjas för att inte underskrida EU:s minimiskattenivå enligt energiskattedirektivet.

Regeringen föreslår också att en kvartalsvis beloppsgräns på 400 kronor införs så att de allra minsta användarna inte längre omfattas, jämfört med den nu gällande gränsen på minst 500 kronor per år. Därtill föreslås att lagen om lagerskatt på flygbensin upphävs, vilket är en anpassning till gällande EU-reglemente. Dessa två sistnämnda förslag ställer 2030-sekretariatet sig bakom utan vidare kommentarer.

Förslaget innebär minskade skatteintäkter på 560 miljoner kronor år 2026 genom den sänkta skatten på diesel för berörda ändamål med ytterligare 1 773 kronor per kubikmeter. Totalt är dock skatten sänkt med 3 703 kronor per kubikmeter jämfört med full beskattning, och det samlade skattebortfallet (som inte redovisas) därmed cirka 1.2 miljarder kronor. Regeringen anger att cirka 25 000 företag berörs, samma antal som innan justeringen av miniminivån för ansökan, samtidigt som denna anges minska antalet sökande med cirka 2 000.

Regeringen anger att förslaget uppskattas leda till att de territoriella utsläppen av fossil koldioxid ökar med knappt 20 000 ton 2026, motsvarande en ökning med ca 2 procent av de berörda näringarnas utsläpp från dieselanvändning i arbetsmaskiner. Detta gäller dock för den ytterligare nu föreslagna skattesänkningen; jämfört med om den fossila dieseln varit fullt ut beskattad ska dessa värden drygt dubblas. Också utsläppen av övriga luftföroreningar, såsom partiklar och kväveoxider ökar, och förslaget försämrar incitamenten att ställa om till förnybart eller eldrift. Regeringen anger att "Sammantaget kan detta medföra något sämre möjligheter för Sverige att nå det nationella etappmålet inom den s.k. icke-handlande sektorn till 2030 samt Sveriges åtagande under ansvarsfördelningsförordningen (ESR) mot EU till 2030."

Promemorian anger också att sänkningen av skatten på fossil diesel kan påverka skogsbruket, med "tidigarelagd avverkning som har en negativ påverkan på både den biologiska mångfalden och klimatet".

Förslaget i dess helhet finns här.

2030-sekretariatets synpunkter

När en tillfällig nedsättning av koldioxid- och energiskatt på jordbruksdiesel infördes år 2022 för att kompensera för prishöjningar på viktiga insatsvaror inom jord-, skogs- och vattenbruk, inte minst på grund av kriget i Ukraina, tillstyrkte 2030-sekretariatet detta.

Vi delar regeringens inriktning att grupper som är särskilt utsatta ska kompenseras och skyddas, särskilt när deras insatser är avgörande för samhället. Svenskt jordbruk och svensk livsmedelsförsörjning bör skyddas från orimligt höga priser på bland annat energi.

Vi villkorade dock år 2022 vårt stöd med att Sverige så fort det är praktiskt möjligt bör hitta ett sätt att gynna utsatta sektorer utan att förstärka beroendet av fossila drivmedel, öka Sveriges klimatpåverkan och äventyra vår måluppfyllelse. Vi föreslog och föreslår åter en övergång till ett system i linje med vad som föreslås i den statliga, nyligen genomförda och remitterade utredningen "Vägen mot fossiloberoende jordbruk" (SOU 2021:67).

Det har nu gått flera år sedan den första tillfälliga skattenedsättningen, och regeringen har under tiden kraftigt sänkt skatten på fossila drivmedel och genom en sänkt reduktionsplikt bidragit till ett mycket lägre pris vid pump än när undantaget infördes. Det gäller särskilt för fossil diesel.

Däremot har vi inte sett några förslag från regeringen om hur ett stöd till utsatta sektorer kan utformas så att det inte försvårar uppfyllandet av de svenska klimatmålen, av EU:s ESR-krav på Sverige och mer övergripande mot principen om att förorenaren betalar, som är i inskriven i svensk lag, EU-fördrag och FN:s gemensamma riktlinjer.

Nu liksom inför 2022 års beslut, motiverar regeringen undantaget med det oroliga läget i omvärlden, "Det är därför angeläget att stärka Sveriges försörjningsberedskap. Ett sätt att bidra till detta är att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättning så att den även gäller förbrukning under 2026." Vi avvisar denna argumentation; Sveriges försörjningstrygghet stärks *inte* av ett fortsatt beroende av importerade fossila drivmedel, utan av ökad egen produktion och användning av förnybara drivmedel.

Regeringen ska inför varje föreslagen lagändring visa att den övervägt alternativa möjligheter. Det har knappast skett, trots att frågan alltså varit uppe för beslut varje år sedan 2022. Denna del av promemorian lyder i dess helhet (!) "Det skulle vara möjligt att stärka försörjningsberedskapen även genom andra åtgärder, t.ex. genom riktade bidrag till bl.a. jordbruket. Att förlänga den tillfälligt utökade skattenedsättning bedöms dock vara den mest ändamålsenliga åtgärden för en temporär förstärkning eftersom nedsättningssystemet redan finns på plats och är väl inarbetat." Inga andra argument anförs, dvs förslaget är bättre än andra på den enda grund att det infördes för flera år sedan – då situationen var en helt annan, med skyhöga drivmedelspriser och ett akut behov att agera.

Ett reellt alternativ, 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 företagens 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].

Utredningens förslag återfinns i flera av de budgetmotioner som i början av innevarande mandatperiod behandlades av 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 att åter förlänga skattenedsättningen på fossila drivmedel, 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. Därtill uppmuntras 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 saknas tungt vägande skäl att från regeringens sida fortsatt välja en helt annan väg.

Regeringen anför som skäl till sitt förslag att ”Arbetsmaskiner drivs i dag i stor utsträckning av fossila drivmedel och det finns på kort sikt färre alternativ än för lättare fordon, där elektrifieringen har fått större genomslag.” Detta är direkt felaktigt, förutom att det är märkligt att avgränsa analysen till arbetsmaskinerna när den utökade skattebefrielsen föreslås gälla långt vidare sektorer, där en bred palett av drivmedel som kan ersätta fossil diesel nu växer fram.

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. Därtill kan sjöfarten använda biogas, metanol, vätgas eller el, ensamt eller som dual fuel-lösning.

Konkurrenskraften för samtliga möjligheter till omställning försämras med en ensidig skattebefrielse för fossil diesel, särskilt som den nu kombineras med en redan genomförd, mycket långtgående skattesänkning på fossil diesel. 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.

Slutord

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå EU:s klimatkrav på Sverige och Sveriges nationella klimatmål för 2030. 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-sekretariatet tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet den 11 februari 2025

Mattias Goldmann

UTKAST