

REMISSYTTRANDE

2021-02-16

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Promemoria Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation (dnr I2020/03425)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Näringslivets Transportråd vill även hänvisa till innehållet i de remissyttrandena över ovan nämnda promemoria som lämnas av organisationens huvudmän och Svenskt Näringsliv.

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 svenska företag inom industrin och handeln. Sverige är ett litet handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd inom landet och till de viktigaste marknaderna. Valfungerande och konkurrenskraftiga logistikkedjor för både import och export är en viktig förutsättning för att företagen ska kunna konkurrera på världsmarknaden och således avgörande för välfärden i Sverige. Transporter är avgörande för det svenska näringslivets konkurrenskraft. Näringslivets Transportråd menar att transporter ofta framställs endast som något negativt, medan den stora samhällsnyttan av transporter som möjliggörare för tillväxt och välfärd glöms bort.

Bristfällig analys av konsekvenser för näringslivet

Konsekvensanalysen som beskriver förslagets påverkan på näringslivet på grund av förändrade drivmedelskostnader är mycket kort och övergripande. I avsnitt 12.5.2. och 12.5.4. beskrivs kortfattat effekterna av förslaget för näringslivet. I en mening konstateras att näringar med stor export är särskilt utsatta, då dess internationella konkurrenskraft påverkas av högre transportkostnader. Någon vidare analys görs inte. Utifrån den är det svårt att överhuvudtaget bilda en uppfattning om hur näringslivet kommer att påverkas. Näringslivets Transportråd efterfrågar därför en mer djupgående analys av konsekvenserna av reduktionsplikten för näringslivet i Sverige. En sådan konsekvensanalys ska även ta hänsyn till näringslivets internationella konkurrenskraft.

Den avgörande bristen med promemorian ligger i de stora osäkerheterna att bedöma priseffekterna på drivmedel. Givet den stora inverkan som reduktionsplikten kommer att få fram till 2030 är det inte godtagbart att lägga fram ett förslag utan att mer precist bedöma priseffekten.

I avsaknad av prisuppskattningar är den enda rimliga bedömningen att kostnaden kommer att uppgå till reduktionspliktsavgiften. Enligt Skogsindustriernas beräkningar kan reduktionsplikten, tillsammans med aviserade skatteökningar med konsumentprisindex plus 2 procentenheter, sammantaget innebära att priset på diesel ökar med runt 10 kronor per liter ex. moms. Därmed dubblas priset jämfört med nivån som var under 2010-talet innan reduktionsplikten. En mer djupgående analys av konsekvenserna av reduktionsplikten för näringslivet i Sverige torde visa på att all industri och handel som är beroende av transporter, blir hårt drabbade vid en sådan ökning av dieselpriiset.

Näringslivets Transportråd vill att regeringen ska uppdra åt Energimyndigheten att till nästa kontrollstation 2022 ta fram ett bättre kunskapsunderlag gällande reduktionsplikens priseffekter och en utförlig konsekvensanalys av effekterna på näringslivets konkurrenskraft.

Beskattningen av drivmedel behöver ses över

Näringslivets Transportråd anser att den gällande lagstiftningen avseende bränslebeskattningen behöver ses över, eftersom den delvis mist sin giltighet i och med införandet av reduktionsplikten 2018. Det gäller beslutet om automatiska årliga höjningar av drivmedelsbeskattningen baserat på konsumentprisindex plus en schablonuppräkningsmetod 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 Näringslivets Transportråd faller syftet med beskattningsmodellen, eftersom reduktionsplikten i sig skapar ett omvandlingstryck. Riksdagen har för närvarande pausat uppräkningsmetoden men Näringslivets Transportråd föreslår att det tidigare beslutet om automatiska årliga höjningar av bränslebeskattningen avskaffas.

Genomför en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar näringslivets konkurrenskraft

Att transportsektorn ska ställa om är självklart men vi måste ta hänsyn till Sveriges internationella konkurrenskraft när vi väljer åtgärder. Transportsektorn måste bidra i omställningen till ett klimatneutralt Sverige trots att detta är en sektor som är mycket svår att ställa om på ett kostnadseffektivt sätt och utan alltför stora konsekvenser för samhället. Näringslivets Transportråd ställer sig också bakom reduktionsplikten som ett av verktygen för att uppnå etappmålet, och menar att med lämplig utformning kan reduktionsplikten minska växthusgasutsläppen i transportsektorn på ett kostnadseffektivt sätt.

Näringslivets Transportråd anser att skatter och avgifter på transporter fyller en funktion. Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet, exempelvis med transporternas klimatpåverkan och vikten av en hållbar väg bort från fossila bränslen. Poängen är att vi måste kunna kombinera upp-

fyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och 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 försvagas näringslivets konkurrenskraft. Det vore olyckligt både för samhällsekonomin och för klimatet. Därför anser Näringslivets Transportråd att skatter och avgifter på transporter måste koordineras bättre och efterlyser en samlad översyn av hur dessa påverkar näringslivets konkurrenskraft.

Näringslivets Transportråd menar att skatter och avgifter på transporter hänger ihop med svensk konkurrenskraft, tillväxt och välfärd och att ökade transportkostnader påverkar andra även politiska mål såsom sysselsättningsmål och stärkt konkurrenskraft. Genom att skapa förutsättningar för ökad konkurrenskraft, skapas också bättre förutsättningar för att uppnå beslutade miljö- och klimatmål.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Jenny Larsson
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD