

2022-04-07

Infrastrukturdepartementet

Remissvar till Remiss av promemorian Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023, Dnr: I2022/00725

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedelsbranschen, biodrivmedels- och bitumentillverkare. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet.

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande synpunkter.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige anser att reduktionsplikten är ett bra styrmedel och ger ett långsiktigt regelverk för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel.

- Drivkraft Sverige anser att en pausad reduktionsplikten för 2023 på 2022 års nivåer är acceptabel. Det ger en bra framförhållning inför 2023 som branschen behöver och som Drivkraft Sverige alltid efterlyser. Drivkraft Sverige tillstyrker därför förslaget.
- Regeringen har nu tidigare lagt tidpunkten för Energimyndighetens redovisning av Kontrollstation 2022 som skall innehålla reduktionspliktsnivåerna för 2024 - 2030 från 15 december 2022 till 15 september 2022. Drivkraft Sverige anser att redovisningen av dessa nivåer måste åtföljas av en fullständig konsekvensanalys som måste redovisas samtidigt som nivåerna för reduktionsplikten för 2024 - 2030.
- Viljan att ställa om från branschen är stor och att det är svårt för bolagens kunder med redan ingångna avtal gentemot sina kunder att ta ett steg tillbaka. Det visar att modellen med reduktionspliktsavgiften inte fungerar och därmed inte begränsar drivmedelsprisernas maximala höjning.

Pausad reduktionsplikt

Syftet med en pausad reduktionsplikt är att undvika att reduktionsplikten leder till högre priser på bensin och diesel under 2023. Drivkraft Sverige anser att det kan bidra till att begränsa eventuella prisökningar. Då priset på drivmedel beror delvis på världsmarknadspriser på bensin och diesel och de hållbara biodrivmedlen etanol, FAME och HVO är det dock inte möjligt att nu bedöma vad priset på bensin och diesel kommer att vara under 2023.

Allt fler medlemsländer inom EU ökar sina klimatambitioner vilket leder till att efterfrågan på biodrivmedel ökar. I förnybartdirektivet, 2018/2001/EU, är målet för 2020 10% förnybart i transportsektorn som skall ökas linjärt till målet för 2030 på 14%. Ökningen föreslås ske linjärt. Det kan därför, trots en pausad reduktionsplikt, inte säkert betyda att prisökningar på bensin och diesel begränsas även om reduktionsplikten pausas.

Biodrivmedel är dyrare än dess fossila motsvarigheter

Sid 4

Med hänsyn till de höga drivmedelspriserna, som främst orsakats av att oljepriset har stigit kraftigt, bör den successiva höjningen av kraven i reduktionsplikten för bensin och diesel pausas för 2023.

Det är korrekt att världsmarknadspriserna för råolja och för bensin och diesel har ökat. Dessa priser påverkar dock vår omvärld lika mycket, men det som har påverkat att drivmedelspriserna ökat mer i Sverige än i övriga världen är att Sverige har en högre ambitionsnivå för klimatet i transportsektorn genom nivåerna i reduktionsplikten. Under konsekvensanalysen anges också:

Reduktionsplikten påverkar pumppriset på bensin och diesel, eftersom produktionskostnaderna är högre för biodrivmedel jämfört med deras fossila motsvarigheter.

Vid införandet av reduktionsplikten, 1.7.2018, sänktes skatten på diesel med 1,40 kr och med 30 öre för bensin för att motverka prishöjningar vid pump. En mindre sänkning gjordes under 2020 och nu en sänkning av bensin och dieselskatten med 50 öre (inkl moms) från 1 maj 2022. Därefter föreslås en tillfällig sänkning, mellan 1 juni till 31 oktober 2022, av dieselskatten ner till EU:s minimiskattenivå och motsvarande för bensin. Förtroendet för reduktionsplikten är central. Om höga reduktionspliktsnivåer kombineras med höga drivmedelsskatter finns det en risk att reduktionsplikten ifrågasätts om drivmedelspriserna blir för höga. Om Sveriges konkurrenskraft skall värnas så måste det diskuteras hur skillnaderna i drivmedelspriser mot andra länder, framför allt på diesel, skall kunna minskas.

Därför behöver Sverige driva på EU för att få till ett förändrat Energiskattedirektiv med möjlighet att differentiera drivmedelsskatten så att det förnybara kan beskattas lägre än det fossila.

Reduktionspliktsavgiften

Under konsekvensanalysen ”Påverkan på drivmedelspriser”, sid 6, anges också:

Den maximala kostnaden utgörs av den reduktionspliktsavgift som aktörer måste betala om de inte uppfyller reduktionsplikten. Avgiften innebär en merkostnad vid pump på 13 öre per liter för varje procentenhet som reduktionsnivån för diesel höjs och 15 öre per liter när det gäller bensin, exklusive mervärdesskatt.

Detta stämmer inte. Flera av drivmedelsbolagen tecknar avtal inför varje år för de volymer som de bedömer behövs för att uppfylla reduktionspliktskravet. Det är framför allt för HVO, som krävs för att uppfylla reduktionsplikten för diesel men också via ett överskott för reduktionsplikten för bensen.

Priserna på biodrivmedel beror på tillgång och efterfrågan vilket kan innebära att de kan ligga över reduktionspliktsavgiften som därmed inte blir ett tak för drivmedelspriserna. Priset på världsmarknaden för HVO påverkas delvis också av vilka reduktionspliktsavgifter som andra länder i EU har för sina kvotplikter.

Viljan att ställa om från branschen är stor och att det är svårt för drivmedelsbolagens kunder med redan ingångna avtal gentemot sina kunder att ta ett steg tillbaka. Det visar att modellen inte fungerar som det var tänkt och att höja reduktionspliktsavgiften riskerar att leda till ännu högre priser.

Därför stämmer inte slutsatsen under konsekvenser och nivån på reduktionspliktsavgiften begränsar inte den maximala ökningen av drivmedelspriset vid pump.

Detta är viktigt att Energimyndigheten inkluderar detta i sin analys i Kontrollstation 2022.

Kontrollstation 2022

Drivkraft Sverige anser att Kontrollstation 2022 är mycket viktig och att det är genom den som nivåerna för 2024 till 2030 föreslås, baserat på en fullständig konsekvensanalys som skall innehålla:

- effekter av växthusgasutsläppen från transportsektorn
- reduktionsplikts effekt på drivmedelspriserna och vilka effekter det får för hushåll och näringsliv
- tillgång och efterfrågan på HVO på världsmarknaden
- hur reduktionspliktsnivåerna förhåller sig till bränslekvalitetsdirektivet (och standarder)
- reduktionsplikts effekter på försörjningstryggheten av drivmedel i Sverige
- effekter av skillnader i reduktionspliktsnivåer för bensen och diesel

Regeringen har nu tidigare lagt tidpunkten för Energimyndigheten redovisning av reduktionspliktsnivåerna för 2024 - 2030 från 15 december 2022 till 15 september 2022. Drivkraft Sverige anser att redovisningen av dessa nivåer, oavsett om de ändras eller inte, måste åtföljas av en fullständig konsekvensanalys som måste redovisas samtidigt som nivåerna för reduktionsplikten för 2024 - 2030.

Ebba Tamm
Produkt- & Miljöexpert