

2030-sekretariatets Remissvar på Regeringskansliets promemoria Sänkt skatt på biodrivmedel

Sammanfattning

2030-sekretariatet välkomnar att regeringen agerar nu när Energimyndigheten rapporterat att överkompensation av biodrivmedel inte förekommer. Men vi menar att manövern med först en höjning och sedan en otillräcklig sänkning har mycket allvarliga negativa konsekvenser på biodrivmedelsutvecklingen. Regeringen bör vara beredd att göra mer.

Detta remissvar handlar snarare om höjd skatt på biodrivmedel än den sänkning promemorians rubrik antyder. Regeringen valde höja skatten på E85 med 113 öre den 1a december 2015, och RME höjdes för tredje gången på två år till en total skattenivå på 141 öre en månad senare. Höjningen visade sig ske på felaktiga grunder, och nu aviseras en sänkning. Sänkningen motsvarar dock inte höjningarna, netto innebär detta en höjning på E85 med 38 öre. För FAME är sänkningen 29 öre netto från dagens nivå.

2030-sekretariatet menar att biodrivmedel har en avgörande roll i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta, tillsammans med aktiviteter på beteende och fordonsteknik. Det svenska målet är världsunikt, och kräver unika satsningar. Vi vet att EU har en mer negativ inställning till biodrivmedel, men det undantar inte den svenska regeringen från ett ansvar att driva biomedelsfrågan gentemot EU, och vid varje tillfälle underlätta för fortsatt biodrivmedelutveckling. Förutsatt hållbarhet, energieffektivitet och god klimatprestanda.

På kort sikt handlar det om att med EU komma överens om ett agerande som ger möjlighet till "is i magen" när marknaden för råvaror fluktuerar. I statsstödsreglerna står det att en sådan säkerhetsmarginal skall finnas så att överkompensation inte uppstår, men reglerna förbjuder inte att göra samma sak till biodrivmedlens förmån. Regeringen nämner i sin promemoria att: *"Det är dock viktigt att bibehålla en viss säkerhetsmarginal gentemot framtida överkompensation"*. Här skulle vi vilja se samma försiktighetsprincip åt andra hållet.

2030-sekretariatets synpunkter i sammandrag:

- Inför sänkningar som motsvarar höjningarna den 1a december för etanol
- Inför andra åtgärder som reparerar den skada den felaktiga skattehöjningen medförde
- Verka för att att tolkningen av överkompensation görs på en längre marknadsutveckling än ett kalenderår så att kortsiktiga marknadsfluktuationer jämnas ut.

- Justera rapporteringssystem och tolkningar för att bättre passa en dynamisk marknad

Allmänt om det svenska förfarandet kring statsstöd och rapportering till EU

Statsstöd ökar i förhållande till bruttonationalprodukt över hela Europa. Speciellt på energi och miljöområdet är ökningen kraftig. Totalt gav EU28 länderna 101 miljarder euro i statsstöd 2014. De nya statsstödsreglerna 2014-2020 skärper kraven på statsstöd.

Statsstöd kan godkännas av EU. Ett land får dock inte överkompensera genom skattesänkningar exempelvis så att biodrivmedel blir billigare än fossila drivmedel. Detta kan verka ologiskt, då EU på pappret har radikala klimatmål, men det är ett faktum. DG Konkurrens spelar en aktiv roll, och står för en detaljerad kontroll utifrån statsstödsreglernas krav. Sedan 2000-talets början har 56 förfrågningar från 20 olika medlemsländer om dispens från statsstödsreglerna avseende biodrivmedel nått EU. Sverige är inte ensamt om att ställa frågor.

Om de data ett land skickar in till EU antyder att en överkompensation förekommer, lanserar EU en formell undersökning. Flera regeringar har drabbats, men vi vill belysa ett fall.

Spanska regeringen blev granskade FAME och E85 ansågs vara överkompenserade. 2010-11., Spanska regeringen framförde att råvarupriserna på socker och oljevaxter fluktuerat så kraftigt att det inte gått att hålla en säkerhetsmarginal mot överkompensation. Kommissionen fann till slut att de spanska argumenten höll.

Kommissionen skrev i granskningen (2014/766/EU)

(28) None the less, the Commission notes that there can be observed no trend of persistent overcompensation. Also, when the aid is considered for the whole duration of the scheme, there is no indication of overall overcompensation. The Commission takes note of the explanations provided by Spain (see recitals 18, 19, 20 and 22).

Det går alltså att ha en dialog med kommissionen kring marknadsutvecklingen så regeringen slipper skattehöjningar för "säkerhets skull".

Nivåer på skattesänkning

Som vi angav i inledningen beslutade regeringen om en höjning på skatten på E85 och FAME den 1 december. Den 1 augusti skall denna delvis kompenseras med en sänkning. Fortfarande har då en höjning skett sedan samma tid förra året.

Försäljningen av E85 har i princip helt försvunnit sedan skattehöjningen, och försäljningen av RME lär ha minskat med 70%. Detta är mycket allvarliga effekter som direkt slår mot Sveriges möjlighet att nå 2030 målet för transportsektorn.

2030-sekretariatet menar att skattesänkningen skall motsvara höjningen. Men vi menar även att regeringen måste värdera andra åtgärder som kompenserar för det faktum att en onödig skattehöjning gjordes 1 december. Åtgärden har haft en negativ påverkan på delar av drivmedelsmarknaden och gynnat fossila bränslen. Åtgärden kan med fog sägas ha

snedvridit konkurrensen. Det är värt att notera att E85 försäljningen minskade av ett flertal orsaker redan innan skatthöjningen. I just sådana tillfällen, där en utveckling inte klarar av att bära sig själv, men som ändå är önskad, som EU anger att statsstöd spelar en viktig roll.

Utveckling av kvalitetssäkring av bolagens rapportering

Flera aktörer inom drivmedelsindustrin har uttryckt att det finns en stor osäkerhet vad som skall ingå i rapporteringen till Energimyndigheten. Från myndigheten anges däremot att de har varit tydliga och att ansvaret ligger på bolagen. Det är tydligt att det finns olika åsikter.

2030-sekretariatet kan bara rekommendera en fortsatt dialog mellan myndighet och bransch. Om inte samtliga bolag rapporterar på samma sätt, och om inte svenska myndigheter hanterar detta på samma sätt som spanska eller franska, kan svensk biodrivmedelsindustri missgynnas.

Processen med en lagändring så fort skatterna ändras känns otymplig. Systemet med övervakning om eventuell överkompensation bör utvecklas så att den klarar en marknad med både kraftigt varierande råvarupriser, och ett fluktuerande oljepris.

Framtida utveckling

Sverige behöver en långsiktig politik för att nå 2020 målet för transportsektorn. Marknaden är i snabb utveckling, och det behövs dynamiska system som följer en föränderlig marknad. Men skatterna kan inte fluktuera bara för att råvarupriser förändras.

Svenska regeringen bör verka för att EUs statsstödsregler ger möjlighet att stötta biodrivmedel långsiktigt, exempelvis över en konjunkturcykel.

Alingsås den 17 mars 2016