

## Sänkt skatt på jordbruksdiesel under 2025 (Fi2024/01010) synpunkter från 2030-sekretariatet

### Sammanfattning

I regeringens promemoria föreslås att en utökad skattenedsättning på diesel som används i arbetsmaskiner och i skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet ska gälla för sådan förbrukning som sker under 2025.

För skepp och vissa båtar i yrkesmässig jordbruks-, skogsbruks- och vattenbruksverksamhet samt samt andra motordrivna fordon än personbilar, lastbilar och bussar föreslås nedsättningen från årsskiftet vara 2 461 kronor per kubikmeter för diesel för koldioxidskatt (2 574 kronor från 1 april samma år) och 1 615 kronor per kubikmeter för energiskatt, vilket motsvarar EU:s minimiskattenivån enligt energiskattedirektivet.

Förslaget innebär en skattelättnad på 710 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.” Sveriges utsläpp av fossil koldioxid ökar med drygt 20 000 ton 2025 om förslaget genomförs, vilket enligt regeringen kan innebära ”något sämre möjligheter för Sverige att nå det nationella etappmålet inom den s.k. ickehandlande sektorn till 2030 samt Sveriges åtagande enligt ESR.”

Förslaget i dess helhet finns här.

### 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](http://www.2030sekretariatet.se).

### 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 väldigt 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 mer generellt sänkt skatten på fossila drivmedel och genom en sänkt reduktionsplikt bidragit till ett lägre pris vid pump. Däremot har vi inte sett några förslag från regeringen om hur ett stöd till utsatta sektorer kan utformas så att det inte strider mot de svenska klimatmålen, mot 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.

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 förlänga den utökade nedsättningen av skatten. Det skulle innebära sämre konkurrenskraft för svenska företag inom de berörda näringarna och riskera en mindre produktion. En mindre produktion inom jordbruket vore oförenlig med livsmedelsstrategins mål. Ett annat alternativ är att genomföra en mindre skattenedsättning än den som nu föreslås. Det bedöms emellertid att en fortsatt utökad skattenedsättning i den föreslagna omfattningen är den lämpligaste åtgärden för att stödja de berörda näringarna."

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 *gödselgastödet och biogasstödet utökas* och förlängs [delvis uppfyllt].

Förslaget 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 ”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](#)).

Regeringen anger att skatteintäkterna minskar med 710 miljoner kronor år 2025; medel som direkt förbättrar 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.

## 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 bl.a. avseende den sänkta reduktionsplikten, den sänkta skatten på fossila drivmedel, den avskaffade klimatpremien för personbilar och stadsbussar på el, den minskade järnvägsunderhållet samt det höjda reseavdraget enbart för bensin- och dieslbilar.

Vi inskräper därför behovet av kompletterande åtgärder i rätt riktning för att nå 2030-målet, vilket inte skedde med det Klimatpolitiska ramverket men nu skyndsamt måste ske för att Sverige ska klara sitt nationellt beslutade 2030-mål för transportsektorn, EU:s ESR-åtagande för Sverige till samma år, samt vår beskärda del av Parisavtalets globala åtagande.

För 2030-sekretariatet den 25 april 2024

Mattias Goldmann