

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Betänkandet I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48)

M2021/01183

Sammanfattning

- Konkurrensverket tillstyrker utredningens förslag att ställa samma reduktionskrav på bensin och diesel samt att inkludera rena och höginblandade flytande drivmedel.
- Konkurrensverket delar bedömningen att på sikt överföra systemet i ett system med överlåtbara utsläppsrätter för drivmedelförsäljning.
- Konkurrensverket har inga invändningar mot förslaget att fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart bör omfattas av skatt eller koldioxidprissättning och bedömningen att det på sikt ska ingå i reduktionsplikten.

Utgångspunkter och bakgrund

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna.

Regeringen tillsatte den föreliggande utredningen för att konkretisera hur och när utfasningen av fossila drivmedel ska äga rum i Sverige. Utredningen instruerades att lämna förslag på ett årtal när fossila drivmedel ska vara urfasade, och att föreslå åtgärder för att detta ska kunna genomföras på ett kostnadseffektivt sätt. Utredningen fick även till uppgift att undersöka juridiska förutsättningar för ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar, samt att analysera hur sådana förbud samt utfasning av fossila drivmedel kan åstadkommas på EU-nivå.

Europeiska kommissionen lade i juli 2021 fram ett omfattande paket med åtgärder för att nå klimatmålet 2030, "55-procentpaketet" ("Fit for 55").¹ Bland annat föreslås

¹ Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet, Rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, 55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet, COM(2021) 550 final.



att energiskattedirektivet ska ses över och att minimiskattesatserna för bränslen för uppvärmning och transporter anpassas till EU:s klimat- och miljömål. Enligt kommissionen syftar förslaget till att lapptäcket av nationella undantag ska försvinna, vilket ska minska de skadliga effekterna av energiskattekonkurrens, ge företagen större rättssäkerhet och minska deras efterlevnadskostnader.

Konkurrensverket anser att det är angeläget att hitta effektiva lösningar för att uppnå Sveriges och EU:s miljö- och klimatmål samt målen i Parisavtalet och Agenda 2030.² Det är dock viktigt att skatter och andra styrmedel är likabehandlande och inte snedvrider förutsättningarna för företag som konkurrerar på den inre marknaden. En samordning på EU-nivå är därför önskvärd eftersom åtgärder som riskerar att snedvrider konkurrensen om de genomförs enbart på nationell nivå kan bli relativt oproblematiske om de genomförs på ett likartat sätt inom hela EU.

Flera av förslagen i kommissionens 55-procentpaket liknar eller överlappar flera av utredningens förslag, men det är naturligtvis inte möjligt att i dag förutsäga exakt vilka förslag som kommer att genomföras och vilka utformning de kommer att ha. Även flera av utredningens förslag och bedömningar är på en övergripande nivå. Konkurrensverket har valt att fokusera på några mer detaljerade förslag i utredningen som tar sikte på konkurrensvillkoren mellan olika bränslen och mellan olika transportslag inom Sverige.

Styrmedel för att säkerställa en utfasning av fossila drivmedel (kap. 7)

Utredningen anser att det ska ställas samma reduktionskrav³ på bensin och diesel samt att rena och höginblandade flytande drivmedel ska inkluderas i reduktionspliktssystemet. Utredningen bedömer även att på sikt överföra systemet i ett system med överlåtbara utsläppsrätter för drivmedelförsäljning.

Konkurrensverket tillstyrker förslaget och instämmer i bedömningen. Konkurrensverket anser att negativa externaliteter från utsläpp i första hand bör internaliseras genom skatter eller, om införandet av dessa stöter på praktiska eller juridiska hinder (som utredningen redovisar), en marknad för utsläppsrätter vars knapphet styrs enligt transparenta och förutsägbara regler. Samtidigt kan prispåverkan vid mycket inelastisk efterfrågan, särskilt på kort sikt, medföra oönskade fördelnings effekter. Bibehålls reduktionsplikten är det dock viktigt att utforma den så teknikneutral som möjligt för att undvika snedvridningar. Förslaget att justera och utvidga reduktionskraven syftar till detta.

² Konkurrensverkets yttrande *Konkurrenspolicy och den gröna given*, dnr 594/2021-.

³ Reduktionsplikten innebär i nuläget att alla drivmedelsleverantörer varje år måste minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel med en viss procentsats (4,2 procent för bensin och 21 procent för diesel).

Styrmedel för inrikes flyg, sjöfart, järnväg och Försvarsmaktens transporter (kap. 14)

Utredningen föreslår att fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart bör omfattas av skatt eller koldioxidprissättning och på sikt ingå i reduktionsplikten. På så vis justeras kraven för detta transportslag uppåt och hamnar mer i linje med kraven på övriga kommersiella transportslag. Förslaget är i linje med kommissionens initiativ för den internationella sjöfarten, FuelEU Maritime,⁴ som är en del i 55-procentpaketet.

Under förutsättning att förslaget genomförs på ett sätt som säkerställer likabehandling och icke-konkurrensnedvridande villkor för alla företag och transportslag som berörs, och sker i harmoni med utvecklingen på EU-nivå, har Konkurrensverket inga invändningar mot förslaget.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören Rikard Jermsten. Föredragande har varit ekonområdet Mark Bernard.

Yttrandet undertecknas inte egenhändigt och saknar därför namnunderskrifter.

Rikard Jermsten

Mark Bernard

⁴ Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC, COM(2021) 562 final.