

2017-03-17

Fakta-PM: Bränslebytet

Regeringen har på basis av Miljömålsberedningens förslag ställt sig bakom målet att transportsektorns utsläpp, utom inrikes flyg, ska minska med 70% till 2030. I förlängningen ska fordonsflottan vara fossilfri. Biodrivmedel är en av flera viktiga komponenter för att nå detta mål och det finns en stor potential för klimatsmarta investeringar i produktion i Sverige.

De långsiktiga förutsättningarna för biodrivmedel har varit otydliga varför regeringen tidigare uttalat målsättningen att få ett regelverk på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel.

Idag presenterar regeringen ett förslag om ”Bränslebytet” med ett reduktionspliktssystem samt ändrade skatteregler, som syftar till att minska växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel med bra klimatprestanda.

Reduktionsplikten innebär en skyldighet för bränsledistributörer att minska utsläppen av växthusgaser från bensin eller dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Målet är att på ett långsiktigt och tydligt sätt skapa förutsättningar för att fasa ut fossila drivmedel och öka andelen biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp i ett livscykelperspektiv. Detta förutsätter en succesiv skärpning av kraven över tid.

I det lagförslag som nu remitteras fastställs reduktionsnivåer för åren 2018 till 2020. Reduktionsnivån för bensin föreslås vara 2,6 % 2018 och öka till 4,2 % 2020. Reduktionsnivån för diesel föreslås vara 19,3 % 2018, 20 % 2019 och 21 % 2020.

I syfte att skapa ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden föreslås också en indikativ reduktionsnivå för 2030 vilken syftar till att bidra till målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030. Den indikativa reduktionsnivån för 2030 är 40 procent vilket betyder att inblandningen av biodrivmedel kommer vara ungefär 50 procent i bensin och dieselbränsle. Regeringen föreslår att

Bränslebytet inkluderar återkommande översyner och regeringen kommer i den första översynen föreslå lagstadgade målnivåer för år efter 2020.

En reduktionsplikt har förutsättningar att utgöra ett långsiktigt styrmedel, inte minst eftersom den till skillnad från dagens skattenedsättning inte utgör statligt stöd och därmed inte är beroende av kommissionens tidsbegränsade godkännanden. En fördel med en reduktionsplikt är också att den främjar biodrivmedel med låga utsläpp av växthusgaser, såsom avancerade biodrivmedel baserade på skoglig råvara. Bränslebytet behöver dock kompletteras med fortsatt skattebefrielse för vissa biodrivmedel som inte omfattas av plikten, för att säkerställa dessa bränslen konkurrenskraft. Detta innebär att höginblandade och rena biodrivmedel såsom E85, ED95, B100, HVO100 och biogas får fortsatt skattebefrielse. Vidare föreslås att energiskatten för E85 (Etanol) och B100 (Fame) sätts ned till 0, så att deras konkurrenskraft förbättras. Förslagen bedöms sammantaget minska priset vid pump med ungefär 40 öre per liter på E85 och 122 öre litern för Fame, inklusive moms.

Koldioxidskatt tas ut på de bränslen som ingår i kvoten men skatten uppdateras efter de energivärden och kolinnehåll som gäller för dagens bränslen. Hänsyn tas också till drivmedlets innehåll av biodrivmedel. För 2018 är förslaget konstruerat för att inte påverka priset vid pump för bensin och dieselbränsle.

Som konsument ska man inte behöva bekymra sig för hållbarheten i biodrivmedel, det är viktigt att regelverk ser till att bara hållbara alternativ finns tillgängliga vid pump. Alla biodrivmedel som används i reduktionsplikten måste uppfylla hållbarhetskriterier som Energimyndigheten har tillsyn över. I samband med genomförandet av ett EU-direktiv som ska säkerställa hållbarheten för råvaror som används till biodrivmedel ser regeringen över reglerna kring vad som idag kallas restprodukter, och där vissa biodrivmedel baserade på palmolja produkter har ifrågasatts. Avsikten är att regeringen ska ta fram generella kriterier på förordningsnivå för hur definitionen av restprodukter ska tolkas. När vi nu höjer ambitionen med mer biodrivmedel är det mycket viktigt att säkerställa att den ökningen ska fyllas med hållbara drivmedel.

Detta totalt sett kommer ge oss en kraftig skjuts i bränslebytet från fossilt till hållbara förnybara bränslen.

Andra insatser

Regeringen har, redan innan klimatlagen presenterades, vidtagit ett stort antal åtgärder som syftar till att minska transportsektorns utsläpp. Bl.a följande:

- Satsningen på stadsmiljöavtal för att stödja hållbar stadsutveckling med större andel kollektivtrafik och lägre utsläpp.
- Satsningar på järnvägsinfrastrukturen.
- Förlängning och förstärkning av supermiljöbilspremien för att främja försäljningen av de miljövänligaste fordonen.
- Förlängning av det nedsatta förmånsvärdet för vissa miljöbilar.
- Stöd bl.a. till laddstolpar samt till distribution och produktion av biogas inom ramen för klimatklivet.
- Medel till Energimyndigheten för att stödja omställningen av transportsektorn.
- Ett antal regelförenklingar för att stödja utbyggnaden av laddinfrastruktur.
- Höjning av trängselskatten.
- Höjning och indexering av bensin och dieselskatterna. Detta ska stimulera till en omställning till minskade växthusgasutsläpp från vägtrafiken. Det ska också bidra till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg.

Planerade insatser

Regeringen arbetar även med följande förslag:

- Ett Bonus–malus-system för lätta fordon, som ska främja de miljövänligaste fordonen.
- En avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar.
- En flygskatt som innebär att flyget i högre grad ska bära sina egna klimatkostnader.
- Tydligare miljömärkning av drivmedel vid pump.