

Infrastrukturdepartementet

2022-02-10

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: I2021/03379

Remissvar avseende promemorian "Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten"

Om Energifabriken

Energifabriken är en specialiserad leverantör av rena biodrivmedel och flytande biobränslen. Vi arbetar med visionen att öka tempot i omställningen till ett 100% förnybart samhälle och göra det enkelt att välja förnybart idag. Företaget har funnits sedan 2006 och levererar förnybara bränslen till transport-, värme-, bygg- och den marina sektorn. Verksamheten har idag vuxit till en koncern med fem bolag som alla är specialiserade på produktion och försäljning av förnybara bränslen. Många av Energifabrikens kunder kör helt fossilfritt och har gjort detta till sin konkurrensfördel. Energifabriken arbetar för att utveckla biodrivmedelsmarknaden och vara en framstående leverantör av både dagens och morgondagens biodrivmedel. Vi anser att föregångare inom klimatområdet ska värderas högt och att det ska vara lönsamt att välja förnybart framför fossilt.

Sammanfattning

Energifabriken motsätter sig förslaget om att Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten. Vi anser att grund för förslaget saknas, att ett flertal negativa konsekvenser av förslaget har förbisetts, samt att föregångarna i klimatomställningen straffas för hårt .

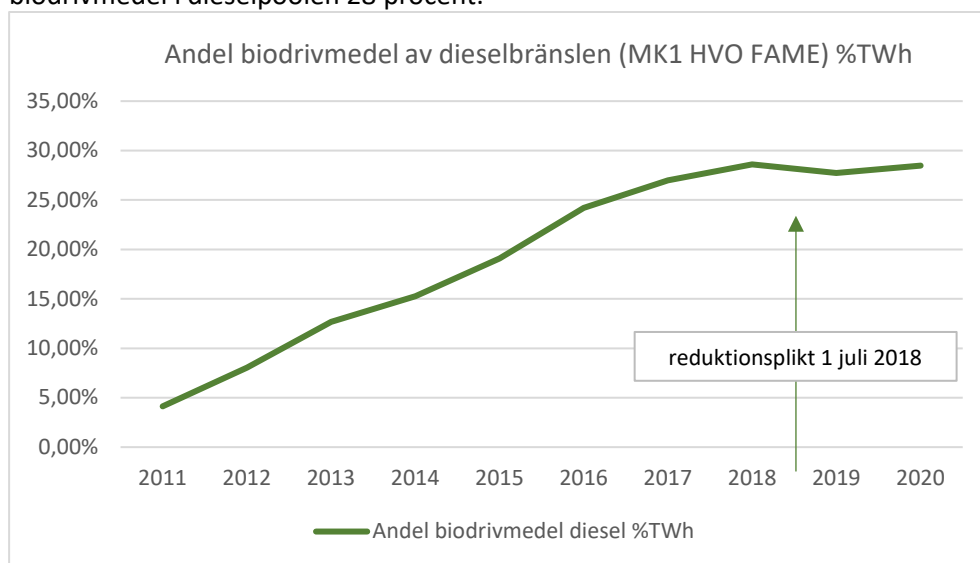
- Skattebefrielse på rena biodrivmedel är det mest effektiva styrmedlet.
- Skatt på rena biodrivmedel skulle minska användningen och öka utsläppen
- Rena biodrivmedel säkerställer fortsatta utsläppsminskningar, även om reduktionsplikten skulle ändras genom politiska beslut.
- Skatt på rena biodrivmedel slår hårt mot de föregångare som investerat i fossilfria affärsmodeller. Förslaget innebär att dessa investeringar skulle vara förgäves och sakna konkurrenskraft.
- Majoriteten av färdplanerna inom initiativet Fossilfritt Sverige kan inte genomföras utan skattebefrielse på rena biodrivmedel.
- Förslaget innebär att företag och konsumenter blir utestängda från möjligheten att påverka sina utsläpp från transporter i befintliga fordon.
- Klimatprestandan för biodrivmedel blir inte bättre när de ingår i reduktionsplikten, tvärtom. Alla bränslen inom reduktionsplikten får samma utsläppsreduktion, det betyder att såväl blankdiesel som ren HVO har 35% reduktion 2023. Drivkraften för att välja biodrivmedel minskar när bränsleanvändare inte kan dra nytta av klimatnyttan.
- Grund för förslaget saknas. I de klargöranden som kommit från EU-kommissionen framgår att det endast är de rena grödebaserade biodrivmedlen som fått statsstöd som ska inkluderas i täljaren beräkningen av 7%-gränsen.



- Förslaget försvårar för bränsleköparen som vill tanka rena biodrivmedel och minskar transparensen på bränslemarknaden.

Skattebefrielsen det mest effektiva styrmedlet

Sverige har under ca 20 års tid stimulerat användningen av rena biodrivmedel i transportsektorn genom skattebefrielse. Skattebefrielsen har hittills varit det mest effektiva styrmedlet för ökad användning av biodrivmedel. Mellan 2011 och 2017 ökade andelen biodrivmedel i dieselpoolen från 4 energiprocent till 27 energiprocent, enligt officiella data från Energimyndigheten¹. Efter reduktionsplikts införande 1 juli 2018 har utvecklingen avstannat och 2020 var andelen biodrivmedel i dieselpoolen 28 procent.



1. Källa: Energimyndigheten, Bilaga data i figurer Drivmedel 2020. (<https://energimyndigheten.a-w2m.se/Home.mvc?ResourceId=203063>)

Effekter av skattebefrielsen

Den frivilliga omställningen genom skattebefrielse på rena biodrivmedel har gett ett flertal positiva effekter utöver minskningen av växthusgaser. Vi anser att promemorian har förbisett dessa effekter och därför drar förenklade slutsatser. Dessa effekter har är nödvändiga för att klara det fortsatta omställningsarbetet som vi står inför. Skattebefrielse på rena biodrivmedel medför följande positiva effekter, vilka skulle utebli om förslaget genomförs:

Minskning av växthusgaser utöver lägstakravet i reduktionsplikten, så kallad additionalitet.

Skattebefrielsen på rena biodrivmedel säkerställer att reduktionsplikten inte skapar ett tak för utsläppsminskningar, utan en möjlighet för näringsliv och offentlighet att reducera utsläppen snabbare, samt ges möjlighet att agera t.ex. vid ökad tillgång på biodrivmedel. Dessa utsläppsminskningar skulle bli utsläppsökningar om förslaget genomfördes. I konsekvensanalysen finns dessa utsläppsökningar också med som en trolig konsekvens, vilka verkar accepteras.



Säkerställa målet om fossiloberoende

Prisökningar på bränsle är ett dagsaktuellt ämne och det har i dagarna förts fram flera politiska förslag om att minska ambitionerna i reduktionsplikten. Mot den bakgrunden utgör fortsatt skattefrihet på rena biodrivmedel en försäkran om fortsatta utsläppsminskningar, även om reduktionsplikten skulle ändras. En ansvarsfull plan för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta till 2030 behöver (minst) dessa två ben att stå på.

Förutsättningar för föregångare och färdplaner

Rena biodrivmedel leder till stora utsläppsminskningar, är enkla att använda och utgör en låg risk. För många bolag är rena biodrivmedel det första steget i en omställningsprocess, som ofta leder vidare till ytterligare åtgärder. Dessa har investerat i infrastruktur, utvecklat lönsamma affärsmodeller och profilering som bygger på hållbarhet och fossilfrihet. De utgör viktiga föregångare, vars klimatarbete är frikopplat från lagstadgade reduktionsnivåer. Rena biodrivmedel är redan idag dyrare än reduktionspliktsdiesel. Full beskattning skulle innebära en så kraftig prishöjning att majoriteten av dessa bolag sannolikt skulle tvingas återgå till reduktionspliktsdiesel. Detta skulle drabba dessa föregångare hårt, ett mångårigt omställningsarbete skulle vara förgäves och sakna konkurrensfördelar. Utsläppsreduktionen skulle istället flytta in i oljebolagens klimatboklut för att kompensera för utsläppen från diesel.

Inom initiativet Fossilfritt Sverige har en mängd företag och branscher slutit upp för att ta fram färdplaner för en omställning till en fossilfri framtid. Företag har slutit upp med engagemang, tid, förankringsprocesser, beslut och genomförandekraft. Rena biodrivmedel är en förutsättning för majoriteten av färdplanerna och utmaningarna. Förslaget i promemorian skulle omkullkasta förutsättningarna för dessa färdplaner.

Medvetenhet och möjlighet att påverka sina utsläpp

Till följd av skattebefrielsen har Sverige en god infrastruktur och tillgänglighet på rena biodrivmedel, jämfört med andra länder. Detta har skapat en medvetenhet bland företag, offentlighet och konsumenter om möjligheterna att påverka och reducera sina utsläpp. Medvetenheten och känslan av att kunna påverka utgör en viktig drivkraft i den fortsatta omställningen. Promemorians förslag innebär att utsläppsminskningarna skulle styras av staten och främst användas för att kompensera för fossila bränslen. Företag, offentlighet och konsumenter skulle bli (ekonomiskt) utestängda från möjligheten att påverka.

Konsekvenser för bränsleköparen

Om förslaget genomförs blir det svårare att köpa förnybara bränslen och minska sina utsläpp.

Om rena biodrivmedel ingår i reduktionsplikten får de en reducerad klimatnytta för bränsleanvändaren jämfört med idag. Klimatnyttan skulle vara lika med reduktionsnivån för det aktuella året, för 2023 är det 35%. Som lösning på detta föreslår promemorian att bränsleköparen kan teckna ett avtal med sin bränsleleverantör om att få tillgodoräkna sig hela climateffekten istället för att den används för att uppnå bränslebolagets reduktionsnivå. Detta skulle innebära en betydligt mer komplicerad bränsleaffär till ett väsentligt högre pris. Det blir också i princip omöjligt för bränsleköparen att verifiera att överenskommelsen har följts. Redan idag förekommer ett flertal bränsleprodukter på marknaden som marknadsförs med höga utsläppsreduktioner, trots att de ingår



i reduktionsplikten. Förslaget innebär att transparensen skulle försämrats ytterligare och försvåra för bränsleköparen.

I Norge har rena biodrivmedel fått ökad skatt och ingår i den norska kvotplikten, det så kallade "omsetningskravet", sedan 1 juli 2020. En konsekvens av detta är att den norska kollektivtrafiken i princip har slutat att köra på rena biodrivmedel och därmed ökat sina utsläpp kraftigt. En handel med så kallade "tickets" förekommer, men priset på dessa kan inte kompensera för skatteökningen.

Grund för förslaget bör omvärderas

Orsak till denna promemoria är att det inom regeringskansliet finns en osäkerhet om ytterligare statstödsgodkännande för skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel kommer att kunna medges.

I december 2021 beslutade EU-kommissionen om nya omarbetade riktlinjer för statsstöd (CEEAG). I en tidigare version av de omarbetade riktlinjerna för statsstöd var det svårt att tolka om de grödebaserade biodrivmedlen som används inom reduktionsplikten skulle inkluderas i beräkningen av det tak på 7% som anges för dessa, eller ej. I den slutliga versionen hade formuleringen förtydligats till att det endast är de rena grödebaserade biodrivmedlen som fått statsstöd som ska inkluderas i täljaren beräkningen. Detta klargörande ger Sverige möjlighet till att ansöka om fortsatt skattebefrielse för rena biodrivmedel och för en längre period än vad som har varit möjligt de senaste åren.

Sverige bör stå fast vid den framgångsrika strategi med skattebefrielse på rena biodrivmedel och snarast ansöka om ett tioårigt godkännande för fortsatt skattebefrielse.

Energifabriken AB, genom



Karin Varverud
Delägare/Hållbarhetschef

