

Infrastrukturdepartementet

Stockholm  
2022-02-14

Ert dnr  
I2021/03379

Vårt dnr  
2021/200

## **Remissvar angående promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten**

Det anges i promemorian att anledningen till förslaget är att befintligt statsstödsgodkännande från EU-kommissionen för rena och höginblandade biodrivmedel går ut den 31 december 2022. Då det anges vara oklart om ytterligare förlängningar av statsstödsgodkännandet kommer att kunna medges föreslås att befrielsen från energiskatt och koldioxidskatt för dessa drivmedel ska slopas. Istället föreslås att sådana drivmedel ska omfattas av reduktionsplikten.

Näringslivets Regelnämnd NNR har tagit del av det aktuella förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

Enligt NNR kan förslaget om att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel komma att medföra långtgående konsekvenser. Enligt uppgift från transportbranschen riskerar det, i det fall detta sker utan att höja reduktionsplikten ytterligare, att leda till ökade växthusgasutsläpp från transportsektorn. Det handlar också om att de möjligheter som finns idag för de företag, regioner och konsumenter som vill gå före och bidra till så kallad additionalitet, dvs att bidra till att utsläppen minskar ytterligare inom transportsektorn utöver den reduktion som bytet av bränsle lett till, tex genom att tanka HVO100, kraftigt försämras.

Såsom vid tidigare remissvar kring ”Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation”<sup>1</sup> anser NNR att det saknas en utförlig konsekvensutredning avseende bl a effekterna på hela näringslivet, konkurrenskraften och ekonomin. En närmare analys kring tillgången på biodrivmedel och konsekvenserna för företagen om brist uppstår i denna del saknas också.

Enligt NNR är det vid övervägande av klimat- och miljöåtgärder viktigt att också effekterna på konkurrenskraften och på svensk ekonomi och välfärd vägs in så att en balans erhålls mellan dessa. Det bör också erinras om att svenska företag inom transportsektorn verkar i en internationell kontext och påverkas av kostnader till följd av en rad olika regleringar på transportområdet på olika nivåer. En ökad reduktionsplikt innebär en obligatorisk och ökad inblandning av hållbara biodrivmedel i bensin och diesel. Med detta kommer dock högre prisnivåer för bränslen då produktionskostnaden för biodrivmedel är högre. För diesel där reduktionsplikten från årsskiftet är 30,5 % har det inneburit att Sverige nu har EUs högsta

---

<sup>1</sup> [https://nnr.se/wp-content/uploads/Reduktionsplikt-bensin-diesel\\_kontrollstation.pdf](https://nnr.se/wp-content/uploads/Reduktionsplikt-bensin-diesel_kontrollstation.pdf)

drivmedelspris på diesel. Detta får stor påverkan på svenska företags konkurrenskraft då transportkostnaderna blir högre i jämförelse med konkurrenternas i andra länder.

För rena och höginblandade biodrivmedel har denna högre produktionskostnad delvis vägts upp av den befrielse från koldioxid- och energiskatt som funnits för dessa bränslen och som Sverige också återkommande erhållit statsstöds godkännanden av kommissionen för. Som anges ovan löper nuvarande godkännande ut i slutet av detta år och det är i dagsläget oklart om ytterligare förlängningar av statsstöds godkännandet kommer att kunna medges varför ovan beskrivna förslag lämnas.

Då NNR förstått att ett snabbt borttagande av skattebefrielsen riskerar att få effekter för berörda företag i form av omfattande prishöjningar från en redan hög nivå finner NNR att möjligheten till en förlängning av godkännandet också närmare bör undersökas och en dialog inledas med kommissionen. Nu aktuellt förslag bör istället betraktas som ett andrahandsalternativ.

#### Övriga kommentarer

I NNRs tidigare sammanställning av Näringslivets förslag till regelförbättringar 2018-2022 återfinns förslaget att "Avveckla pumplagen och låt marknadskrafterna styra tillhandahållandet av förnybart drivmedel", <https://nnr.se/wp-content/uploads/veckans-forbattningsforslag-59.pdf>. NNR finner i ljuset av reduktionspliktens införande att det är en fråga som bör utredas och övervägas.

NNR vill utöver ovanstående också framhålla att Sverige i det arbete som pågår på EU-nivå med en omarbetning av energiskattedirektivet bör verka för en rimlig implementeringstid. NNR har också uppmärksamats om att det behöver tillses att den definition av t ex e-bränslen som anges i den nu föreslagna lagen kommer att överensstämma med den som kommer i den delegerade akten som är aviserad i förnybartdirektivet. Då processen för delegerade akter lämnar sämre möjligheter till insyn och delaktighet för näringslivet än i den normala EU-lagstiftningsprocessen vill vi även uppmana regeringen att göra vad den kan i denna del.

NNR uppmanar med anledning av ovanstående angivna brister att kompletteringar görs av konsekvensutredningen innan beslut fattas.

För mer detaljerade synpunkter på förslaget och dess konstruktion hänvisar NNR till de remissvar som lämnats av NNRs medlemmar såsom t ex Transportföretagen, Drivkraft Sverige, LRF och Svenskt Näringsliv.

Näringslivets Regelnämnd NNR

Christina Fors