



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2022-01-28

Ärendenummer
NV-09884-21

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian *Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten (I2021/03379)*

Sammanfattning

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget i sina huvuddrag men har synpunkter på de delar som rör en uppräkningsfaktor för etanol och metanol samt gemensam kvotplikt för bensin och diesel.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget huvudsakliga inriktning om att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten.

Naturvårdsverket avstyrker förslaget om att inrätta en uppräkningsfaktor för etanol och metanol.

Naturvårdsverket anser även att en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel bör införas.

Skäl

4.1 Rena och höginblandade biodrivmedel bör inkluderas i reduktionsplikten

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten. Naturvårdsverket anser att det ökar förutsättningarna för att rena och höginblandade biodrivmedel blir kvar på marknaden i det fall skattelättnaderna för dessa biodrivmedel upphör 1 januari 2023. En inkludering av fler drivmedel ger ökade möjligheter för drivmedelsleverantörerna att klara reduktionskraven till en rimlig kostnad. Naturvårdsverket ser dock positivt på att reduktionsplikten för flygfotogen fortsatt hanteras separat. I annat fall kan det motverka teknikutvecklingen för en mer storskalig produktion av biodrivmedel till flygsektorn.

En inkludering av rena och höginblandade drivmedel i reduktionsplikten skulle även bidra till att aktörer som använder dessa drivmedel idag, i högre utsträckning skulle betala för sådana samhällskostnader som internaliseras genom energiskatten. Det handlar exempelvis om effekterna av utsläpp av kväveoxider och partiklar i tätortsmiljöer. Incitamenten för att hushålla med drivmedel och byta till nollutsläppsfordon skulle också öka. I takt med att

reduktionsplikten ökar över tid, ger de rena och höginblandade biodrivmedlen dessutom en relativt sett lägre klimatnytta. Därmed kan motiven för skatteundantag sägas sjunka ju närmare år 2030 vi kommer.

Vidare leder förslaget i promemorian till att samtliga flytande biodrivmedel möter samma incitament på utsläppsminskningar ur ett livscykelperspektiv, vilket Naturvårdsverket anser är positivt. Idag har de flytande biodrivmedel som används utanför reduktionsplikten ofta sämre klimatprestanda jämfört med de biodrivmedel som används inom reduktionsplikten. Samtidigt kan en högre andel biodrivmedel med låg klimatpåverkan försvåra uppfyllandet av etappmålet för transporter till 2030. Detta eftersom etappmålet avser utsläpp av fossil koldioxid medan reduktionsplikten premierar biodrivmedel med låg klimatpåverkan. Ju lägre klimatpåverkan ett biodrivmedel har, desto högre får den fossila andelen vara per liter drivmedel. Det är därför viktigt att reduktionsplikten inte ersätter andra styrmedel som syftar till att dämpa den totala efterfrågan på drivmedel.

4.3 Reduktionsnivåer för alkoholdrivmedel och andra fossilfria drivmedel

Naturvårdsverket avstyrker förslaget att utsläppsminskningen från etanol och metanol bör räknas upp med en viss faktor. I promemorian framgår att dessa drivmedel behöver gynnas eftersom alkoholdrivmedel missgynnas skattemässigt, vilket är en konsekvens av utformningen av nuvarande energiskattedirektiv. EU-kommissionen har dock föreslagit flera förändringar, vilka bland annat skulle innebära att energiskatten ska baseras på energiinnehåll och inte som idag på volym. Om ändringen träder ikraft saknas motiv för en sådan uppräkningsfaktor. En faktor skulle enbart möjliggöra bokföringsmässig uppfyllelse av reduktionsplikten, utan några faktiska förbättringar av klimatprestandan. En konsekvens av förslaget kan då bli att konsumenterna styrs mot att i ännu högre utsträckning köpa och köra bensinbilar framför dieslbilar, vilket leder till högre klimatpåverkan. Dessa incitament är redan höga till följd av att reduktionskraven är högre för diesel än för bensin.

6 Konsekvenser

Naturvårdsverket anser att en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel bör införas. I promemorian anges flera skäl för att införa en gemensam reduktionsplikt för bensin och diesel. Argumenten går i linje med vad tidigare utredningar visat, vilka Naturvårdsverket instämmer i. För att inte förändra reduktionsplikten för mycket på kort tid föreslås i promemorian dock att gemensamma reduktionsnivåer inte ska implementeras nu. Naturvårdsverket anser tvärtom att det finns fördelar med att behandla fler ändringar samtidigt då det ger tydligare spelregler för transportsektorn.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschefen Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Gunilla Sallhed och handläggarna Jonas Nordanstig och Martin Boije.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför nammunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

m.registrator@regeringskansliet.se