

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

Stockholm 2022-02-08
Diarienummer I2021/03379

Remiss av promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten DNr:I2021/03379

Neste Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

Kort om Neste

Neste (NESTE, Nasdaq Helsinki) är en global drivmedelsproducent och världens största tillverkare av förnybar diesel och hållbart flygbränsle. Neste skapar lösningar som bekämpar klimatförändringarna och skyndar på omställningen mot en cirkulär ekonomi genom att raffinera avfall, restprodukter och innovativa råvaror till förnybara bränslen och hållbara råvaror för plast och andra material. Vi har omfattande erfarenhet och kompetens gällande de globala förutsättningarna för ökad produktion och användning av förnybara bränslen.

Vår ambition är att spela en avgörande roll i omställningen till fossilfrihet som nu sker i Sverige och globalt genom att förse kollektivtrafik, långväga person- och godstransporter och privatpersoner med förnybara drivmedel vilket möjliggör sänkta CO2-utsläpp.

Övergripande synpunkter

Neste tackar för möjlighet att lämna synpunkter gällande *promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten (I2021/03379)*.

Anledningen till denna promemoria är att det inom regeringskansliet finns en osäkerhet kring om det är möjligt för Sverige att få fortsatt skattereduktion för rena och höginblandade biodrivmedel även efter år 2022. Från Nestes sida vill vi vara tydliga med att förslaget med att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten får långtgående konsekvenserna. Det riskerar att bidra till att växthusgasutsläppen av transporter i Sverige ökar och att klimatsmarta lösningar för branschen försvinner.

Förslaget riskerar att leda till att Sveriges mål om att minska växthusgasutsläppen inom transportsektorn, exklusive flyget, till 2030 inte nås. Därför anser Neste att det är av stor vikt att den svenska regeringen arbetar för att få fortsatt skattebefrielse på rena och höginblandade biodrivmedel också efter 2022. Neste anser att förslaget om att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten ska ses som en sista utväg när alla andra alternativ är uttömda.

Konsekvensanalys av promemorian “Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten”

En konsekvens av att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten, utan att höja mandaten, är en förhöjd risk att växthusgasutsläppen från transportsektorn ökar. Detta samtidigt som ett eventuellt ökat pris på höginblandade biodrivmedel i samband med att de behöver betala full skatt riskerar att bidra till att volymerna för dessa produkter kommer att gå ner.

I samband med att de rena och höginblandade biodrivmedel idag ligger utanför reduktionsplikten kan de därmed bidra till så kallad additionalitet. Det vill säga att företag, regioner och konsumenterna kan välja att gå före och därmed bidra till att utsläppen inom transportsektorn minskat ytterligare utöver den reduktion som bränslebytet bidragit med, genom att tanka exempelvis HVO100. Det är osäkert om dessa företag, regioner och konsumenterna fortsatt kommer välja höginblandade biodrivmedel om det innebär att utsläppen inom transportsektorn generellt inte minskar. Alternativt är villiga att betala det pris det innebär för att få den additionalitet som behövs för att kunna bidra till att utsläppen minskar mer än den nivå utsläppsminskning som är beslutade om för innevarande år. För 2023 innebär det en 35 procent minskning av växthusgasutsläppen för dieseln och 10,1 procent minskning av växthusgasutsläppen för bensinen.

Neste har försökt göra en konsekvensanalys kring vad som skulle hända med HVO100 om den istället ingår i reduktionsplikten. Med en ambitiös reduktionsplikt kan de höginblandade om några år vara viktiga för att kunna uppfylla de högt ställda mandaten men där är vi inte än. Beroende på hur en sådan reduktionsplikt är utformad, riskerar Sverige dels att klimatmålen inte nås, dels att de företag, regioner och konsumenterna som idag ställt om och tankar rena och höginblandade biodrivmedel tvingas tillbaka till en inblandningsnivå motsvarande det som finns fastställt i mandatet.

Det samtidigt som fler och fler branscher nu gör sig redo att ställa om till fossilfritt och där är HVO100 en viktig lösning, framför allt här och nu- innan elektrifieringen blivit mer utbredd. Ett sådant exempel är byggbranschen som är en av Sveriges största förbrukare av fossila bränslen, där alternativa lösningar till HVO i många fall saknas. Även för jordbrukssektorn är rena och höginblandade biodrivmedel viktiga för omställningen till en fossilfri livsmedelsproduktion.

Den svenska kollektivtrafiken behöver i framtiden vara fossilfri genom uppfyllandet av kraven från EU:s nya Clean Vehicle Directive, som är på väg att implementeras i Sverige. För att målen i direktivet är rena biodrivmedel ett viktigt verktyg. Även om en övergång till el-, vätgas, och biogasbussar pågår, handlar det om stora investeringar för regionerna och där finns inte infrastruktur på plats i alla delar av landet. Över 92 procent av kollektivtrafiken med buss körs i dag med förnybara drivmedel eller el. En utveckling som möjliggjorts genom skatteundantaget på höginblandad och ren HVO, RME och biogas. Svensk kollektivtrafik anger själva att kostnaden för kollektivtrafiken riskerar att öka med 760 miljoner kronor om Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel inte förlängs vid årsskiftet.

Neste har gjort en beräkning, baserad på data från Energimyndighetens Drivmedelsrapport 2020, på vad det skulle innebära för utsläppsminskningen om de som idag kör på HVO100 istället skulle köra på diesel inom ramen för reduktionsplikten. Om de höginblandade volymerna går in under reduktionsplikten, utan en revidering av dess nivåer, kommer potentiellt växthusgasutsläppen öka med 550 000 CO2 ton. Det är lika mycket som det årliga koldioxidavtrycket från 215 000 personbilar baserat på 2023:års reduktionsplikt för diesel, det vill säga krav på 35 procent växthusgasutsläpp.

Även om det var möjligt att hitta ett ticket-system som möjliggör för återförsäljare, som idag inte säljer något fossilt bränsle att sälja sin överprestation gentemot mandatnivåerna, kommer det i verkligheten vara väldigt svårt för dessa aktörer att klara sig om de höginblandade går in i reduktionsplikten. För dessa aktörer riskerar lösningen bli att upptill försäljning av förnybara produkter också sälja fossila drivmedel.

Sammanfattning

1. Neste anser att det är av yttersta vikt att den svenska regeringen arbetar för att få till en dialog med EU-kommissionen om fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel också efter 2022. I det svar som EU-kommissionären Margrethe Vestager gett till ett 30-tal aktörer inom branschen, varav Neste är en av dem, öppnar EU-kommissionen upp för att hitta en lösning för Sverige. Se bilaga 1.
2. En fortsatt skattebefrielse skulle innebära att rena och höginblandade biodrivmedel som säljs på den svenska marknaden kan gå över de utsläppsmål som är satta inom ramen för reduktionsplikten. Det gör att de regioner, företag och konsumenterna som redan valt att snabbare kunna ställa om fortsatt kan göra skillnad, inte bara i sin marknadsföring, men även i verkligheten. Det kan också leda till att fler aktörer väljer att ställa om till fossilfritt.
3. Förslaget med att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten riskerar att öka utsläppen inom transportsektorn och att Sverige därmed inte når målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 som planerat. Det riskerar att dra undan mattan för offentliga uppköpare av transporter, företag, organisationer och enskilda konsumenterna som vill gå före.

Neste vill avslutningsvis tillägga att det är bra att den svenska regeringen har ett förslag färdigt för att beslutas om i Sveriges riksdag i det fall EU-kommissionen ger ett negativt besked gällande fortsatt skattebefrielse. Samtidigt vill Neste understryka vikten av att jobba för att rena och höginblandade biodrivmedel också efter 2023 kan bidra till växthusgasutsläpp utanför plikten. På så vis har Sverige bättre förutsättningar att nå målet om att minska växthusgasutsläppen med 70 procent inom transportsektorn till 2030.

Magdalena Streiffert
Head of Public Affairs, Neste Sverige

Neste Corporation
Common Functions

neste.com

Postal Address
POB 95
FI-00095 NESTE
FINLAND

Visiting Address
Kellaranta 21
Espoo

Telephone/Fax
+358 10 458 11

Business ID FI1852302-9
Domicile Espoo

Neste Corporation
Common Functions
neste.com

Postal Address
POB 95
FI-00095 NESTE
FINLAND

Visiting Address
Kellaranta 21
Espoo

Telephone/Fax
+358 10 458 11

Business ID FI1852302-9
Domicile Espoo