

Remiss. Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderades i reduktionsplikten KTN

De rena och höginblandade biodrivmedel som Skånetrafikens bussar delvis använder är befriade från koldioxid- och energiskatt till och med år 2022, i enlighet med ett statsstödsgodkännande från Europeiska kommissionen. Det är i dagsläget oklart om ytterligare förlängningar av statsstödsgodkännandet kommer att kunna medges. I promemorian föreslås därför att befrielsen från energiskatt och koldioxidskatt för flytande rena och höginblandade biodrivmedel (till exempel HVO, RME och etanol) ska slopas. Sådana drivmedel ska i stället omfattas av reduktionsplikten, det vill säga en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från alla flytande drivmedel i ett livscykelperspektiv. Det föreslås också att införa nya reduktionsnivåer för alkoholdrivmedel och drivmedel som klassificeras som andra fossilfria drivmedel (till exempel biodiesel). Biogas har en beslutad skattebefrielse till och med år 2030 och omfattas således inte av förslaget. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Region Skåne har ambitiösa mål för minskad klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Trafiken körs redan i nuläget med förnybara bränslen/förnybar energi. Resor med tåg, buss, spårvagn och serviceresorna på biogas och förnybar el är märkta med Naturskyddsföreningens märkning ”Bra Miljöval”. Drivmedel producerade på palmolja, PFAD eller soja är förbjudna i Skånetrafikens trafik. Region Skåne har även tagit ett inriktningsbeslut om en helt klimatneutral kollektivtrafik och användningen av rena biodrivmedel är en viktig faktor på vägen mot Region Skånes klimatmål. De närmaste åren genomförs en omfattande elektrifiering av busstrafiken i samband med nya trafikupphandlingar. Eftersom kollektivtrafikens avtalstider omfattar 8 - 10 år är det dock nödvändigt att behålla en viss andel flytande biodrivmedel under de närmaste 10 åren för att inte få tillbaka fossilt drivmedel i busstrafiken.

Svenska regionala kollektivtrafikmyndigheter har länge varit föregångare och skapat en marknad för rena biodrivmedel i form av biogas samt de flytande biodrivmedlen HVO, RME och etanol (ED95). Region Skåne menar att det är orimligt att aktörer som tidigt gjort stora investeringar för att begränsa sin kli-

matpåverkan och låst sina åtaganden i avtal som varar mellan 8 - 10 år, missgynnas med nya skatter alternativt tvingas till dyra omförhandlingar av avtal. Alternativet, att gå tillbaka till delvis fossila drivmedel eller i sämsta fall tillhålla mindre kollektivtrafik, ger inte förutsättningar att uppnå regionens klimatmål och skulle troligen leda till ökade klimatutsläpp.

Region Skåne menar därför att förslaget i remissen inte är rätt lösning för en fortsatt hög användning av förnybara drivmedel i Sverige. Sverige bör istället arbeta för och ansöka om fortsatt undantag från EU:s statsstödsregler gällande skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel intill dess att EU:s energiskattedirektiv har trätt i kraft och implementerats i svensk lag. I den svenska implementeringen av energiskattedirektivet menar Region Skåne att differentierade skatter bör utformas för rena biodrivmedel. Differentieringen bör då ställas i relation till drivmedlens klimatnytta.

Om alla möjligheter till fortsatt undantag från statsstödsreglerna har uttömts och skatt måste läggas på rena biodrivmedel menar Region Skåne att kollektivtrafiken ska erhålla full statlig kompensation för sina kostnadsökningar.

Vidare innebär förslaget att möjligheterna att uppfylla Clean Vehicle Directives (CVD) krav på rena fordon i offentlig upphandling försvåras. Region Skåne menar därför att förslaget motverkar CVD där Sverige efter omfattande samråd och påtryckningar fick igenom möjligheten att inkludera fordon som drivs av godkända biodrivmedel.

Om förslaget genomförs beräknas Skånetrafikens kostnader för drivmedel ett normalår öka med ca 36 miljoner kronor per år i busstrafiken från och med år 2023 om de rena biodrivmedlen ska behållas. Dessa höjda kostnader riskerar då att ställas mot ett minskat trafikutbud i kollektivtrafiken med ökande biltrafik som konsekvens. Alternativt ses en utveckling där flytande biodrivmedel ersätts av reduktionspliktig diesel. Att ersätta nuvarande användning av rena biodrivmedel med reduktionspliktig diesel innebär att klimatutsläppen mer än fördubblas för upphandlad busstrafik.

Med nuvarande användning av rena biodrivmedel minskar dessutom klimatutsläppen utöver reduktionspliktens klimateffekt eftersom kollektivtrafikens utsläppsminskning sker utöver reduktionspliktens utsläppsminskningar. Om förslaget genomförs i sin nuvarande form ser Region Skåne en risk för att marknaden för rena biodrivmedel kraftigt decimeras eller försvinner helt.

Carina Zachau (M)
ordförande

Maria Nyman
trafikdirektör