

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-24

Ärende
TN 2022-0037

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-02-15, punkt 16

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande över remiss - promemorian *Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten*

Ärendebeskrivning

Infrastrukturdepartementet har genom remiss efterfrågat synpunkter från Region Stockholm avseende promemorian *Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten*. Trafiknämnden har fått i uppdrag att handlägga och besvara remissen för Region Stockholm.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Infrastrukturdepartementets promemoria *Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten*, REMISSVERSION, inkom till trafiknämnden 2022-01-03 från regionledningskontoret.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Förslaget till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret för vidarebefordran till Infrastrukturdepartementet.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Region Stockholm menar att förslaget i remissen inte är rätt lösning för att i Sverige ha en fortsatt hög användning av förnybara drivmedel. Sverige bör istället arbeta för och ansöka om fortsatt undantag från EU:s statsstödsregler gällande skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel tills EUs energiskattedirektiv har trätt i kraft och implementerats i svensk lag.

Om förslaget genomförs ökar Region Stockholms kostnader med upp till 300 miljoner kronor per år för buss- och sjötrafik i ett läge där kollektivtrafiken redan står inför stora intäktsförluster genom Covid19-pandemin och dess efterverkningar. De ökade kostnaderna riskerar då att ställas mot ett minskat trafikutbud alternativt andra oönskade åtgärder, exempelvis taxehöjningar, inom Region Stockholms verksamheter. Ett minskat utbud och en utebliven utökning av kollektivtrafiken riskerar att ytterligare öka resandet med bil vilket får ytterligare negativ klimateffekt.

Alternativt måste rena biodrivmedel ersättas med reduktionspliktig diesel vilket skulle innebära att Region Stockholms målinriktade utfasning av fossilt drivmedel under en trettioårsperiod tar ett stort kliv bakåt fram till år 2030. Utsläppen av koldioxid skulle då öka betydligt från kollektivtrafiken i Stockholmsregionen.

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

Bakgrund

De rena och höginblandade biodrivmedel som SL-trafikens bussar och sjötrafiken 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

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-24

Ärende
TN 2022-0037

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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 fossila 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 Stockholm har högt ställda mål för minskad klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Målet är att 100 procent av all energi inom kollektivtrafiken ska vara av förnybart ursprung till år 2030. Redan under år 2018 drevs 100 procent av kollektivtrafiken med spår och buss av förnybara drivmedel/el och inom sjötrafiken används idag 50 procent förnybart drivmedel. Rena biodrivmedel i form av HVO och RME användes för ca 80 procent av trafikarbetet i bussflottan. Till följd av den ökade elektrifieringen beräknas de rena biodrivmedlens andel minska kontinuerligt till år 2030 för att år 2035 i princip vara utfasade.

Användning av rena biodrivmedel är således en viktig faktor på vägen mot en helt fossilfri kollektivtrafik. De närmaste åren genomförs nu en omfattande elektrifiering av busstrafiken i samband med nya trafikupphandlingar. Eftersom kollektivtrafikens avtalstider omfattar ca 10 år är det dock nödvändigt att behålla en stor men avtagande andel flytande biodrivmedel under de närmaste 10 åren för att inte få tillbaka fossilt drivmedel i buss- och sjötrafiken.

Överväganden och motivering

Region Stockholm och andra 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 Stockholm menar att det är orimligt att aktörer som tidigt gjort stora investeringar för att begränsa sin klimatpåverkan, och låst sina åtaganden i avtal som varar upp till 10 år, missgynnas med nya skatter alternativt tvingas till dyra omförhandlingar av avtal. Alternativet att öka sin klimatpåverkan genom att gå tillbaka till delvis fossila drivmedel eller i sämsta fall kombinera något av dessa alternativ med att tillhandahålla mindre kollektivtrafik leder definitivt inte mot uppställda mål.

Region Stockholm menar att förslaget i remissen inte är rätt lösning för att i Sverige ha en fortsatt hög användning av förnybara drivmedel. Sverige bör

istället arbeta för och ansöka om fortsatt undantag från EU:s statsstödsregler gällande skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel tills EUs energiskattedirektiv har trätt i kraft och implementerats i svensk lag.

I den svenska implementeringen av energiskattedirektivet menar Region Stockholm 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 Stockholm att kollektivtrafiken måste få full statlig kompensation för sina kostnadsökningar.

Förslaget innebär att möjligheterna att uppfylla Clean Vehicle Directives (CVD) krav på rena fordon i offentlig upphandling avsevärt försvåras. Region Stockholm 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 Region Stockholms kostnader för drivmedel ett normalår öka med upp till 280 miljoner kronor per år i busstrafiken från och med år 2023 om de rena biodrivmedlen ska behållas. För sjötrafiken blir motsvarande kostnadshöjning upp till 21 miljoner kronor per år om förslagen i det nya energiskattedirektivet går igenom. Dessa höjda kostnader riskerar då att ställas mot ett minskat trafikutbud i kollektivtrafiken med ökande biltrafik och privat båttrafik som konsekvens. Alternativt får flytande biodrivmedel ersättas av reduktionspliktig diesel. Att ersätta nuvarande användning av rena biodrivmedel med reduktionspliktig diesel innebär att klimatutsläppen mer än fördubblas för upphandlad busstrafik inom Stockholmsregionen.

Med nuvarande användning av rena biodrivmedel fås dessutom en adderande minskningseffekt till reduktionsplikten eftersom kollektivtrafikens utsläppsminskning sker utöver reduktionsplikten utsläppsminskningar. Om förslaget genomförs finns det en risk att marknaden för rena biodrivmedel helt försvinner.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget om att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten, och därmed att dessa blir skattepliktiga, kan innebära en

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-24

Ärende
TN 2022-0037

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

kostnadsökning för Region Stockholms kollektivtrafik på upp till 300 miljoner kronor per år.

Riskbedömning

De ökande kostnaderna riskerar att behöva ställas mot ett minskat trafikutbud med ökande biltrafik och privat båttrafik som konsekvens. Alternativt riskerar rena biodrivmedel ersättas av reduktionspliktig diesel.

Konsekvenser för miljön

Om nuvarande användning av rena biodrivmedel av kostnadsskäl måste ersättas med reduktionspliktig diesel innebär det att klimatutsläppen mer än fördubblas för upphandlad buss- och sjötrafik inom Stockholmsregionen.

Sociala konsekvenser

Beslutet förväntas inte leda till några sociala konsekvenser.

Expedieras till

Infrastrukturdepartementet, tillhanda senast den 14 februari, via regionledningskontoret.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling