

Regeringskansliet

## **Promemoria: Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel**

Region Västerbotten har tagit emot *Promemoria: Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel* och lämnar härmed våra synpunkter på utredningens förslag.

Region Västerbotten ser att det kan finnas tvingande skäl att slopa skattebefrielsen på rena och höginblandade biobränslen. Vi ser också att det kan finnas positiva effekter av att låta ingå i drivmedelbolagens uppfyllande av reduktionsplikten. Men det finns också flera negativa effekter som är så allvarliga att de behöver få en uttalad lösning innan en sådan förändring genomförs. Promemorian presenterar inte dessa lösningar.

### **Region Västerbotten flera positiva effekter av förslagen**

Till de positiva effekterna av förslagen i promemorian hör ett system med en större förutsägbarhet. De årligen utfärdade undantagen har skapat en osäkerhet om framtiden som inte varit en bra grund för investeringar i fossilfria transporter, varken vad gäller bränsleproduktion eller investeringar i fordon.

Region Västerbotten ser också att dagens system med både skattebefrielse på höginblandade bränslen i kombination med reduktionsplikten kommer att bli mer och mer orimligt över tid, med ökade krav på reduktion av fossila utsläpp i det ordinarie bränslet. Vid någon tid kommer det ordinarie bränslet uppnå liknande klimatprestanda som det i dag skattebefriade, samtidigt som de båda bränsleklasserna då beskattas olika. De båda systemen lirat dåligt ihop på sikt.

Det ställs högre krav på bränslenas klimatprestanda ur ett livscykelperspektiv inom reduktionsplikten än på de som omfattas av skattebefrielsen. Därför kan förslaget om att skipa koldioxidskatten också på sikt bidra till minskade utsläpp, vilket Region Västerbotten ser som positivt.

Region Västerbotten uppskattar förslaget om en ökande flexibilitet som ger drivmedelsföretag möjlighet att sälja och köpa överprestationer. Det skapar kostnadseffektivitet.

### **Kraftigt höjda priser på rena och höginblandade biobränslen behöver hanteras**

Region Västerbotten hyser trots ovan beskrivna stöd för förslagen en stor oro för att förslagen också innebär allvarliga negativa konsekvenser som behöver hanteras.

Slopandet av skattebefrielsen på rena och höginblandade biobränslen kommer att leda till kraftigt höjda priser på dessa bränslen om de alls kommer att finnas kvar på marknaden. Prisökningen kommer att leda till mycket stora kostnadsökningar för de transportbolag, bland annat kollektivtrafikbolag, som satsat på fossilfrihet.

Enligt ett snabbt överslag som gjordes av Länstrafiken i Jämtland kommer kostnaderna för att fortsätta med fossilfria transporter öka kostnaderna för drivmedel med 18-25 miljoner per år för Länstrafiken i Jämtland. Situationen torde vara liknande i Västerbotten. En sådan kostnadsökning får stora konsekvenser och måste kompenseras med ökade biljettpriser eller ökade intäkter på annat sätt

Statens intäkter ökar dock om förslagen genomförs. Enligt prognos från Energimyndigheten skulle sloandet av skattebefrielsen innebära ökade intäkter på drygt 2 miljarder kronor och Region Västerbotten anser dessa bör slussas tillbaka till bland annat kollektivtrafiken som är en av Sveriges största konsumenter av fossilfria bränslen.

Ett annat sätt att hantera kostnadsökningen är att sänka bränsleskatten över lag. Den åtgärden behöver inte vara så klimatkänslig som den först kan verka. Reduktionsplikten är kraftfull och tvingar fram bränslen med allt mindre klimatpåverkan. Redan 2022 ska all diesel bestå till drygt 30% av fossilfria bränslen, alldeles oavsett hur bränslet beskattas. 2030 kommer 70% av den ordinarie dieseln bestå av förnybart. Risken med hög beskattning på bränslen är att transporter och bränsle i större utsträckning köps av utländska aktörer med bränslen med sämre klimatprestanda och då försvinner hela klimatpoängen.

Region Västerbotten inser svårigheten i övervägandena men betonar att promemorian som beslutsunderlag saknar nödvändiga resonemang och förslag kring hur prisökningen på rena och höginblandade biobränslen ska hanteras om förslaget blir verklighet.

### **Pumplagen – vad händer med kravet på särskild pump för biodrivmedel?**

Pumplagen innebär att alla mackor som säljer minst 1500 m<sup>3</sup> bensin eller diesel per år måste ha minst en pump för biodrivmedel. Det här kravet har kostat branschen mycket pengar och om skattebefrielsen försvinner finns stor risk att dessa pumpar kommer att stå helt oanvända. Region Västerbotten saknar i promemorian helt resonemang om pumplagens fortsatta relevans om hur gjorda investeringar ska hanteras om marknaden för höginblandade och rena biobränslen i stort sett försvinner.

### **Svenska styrmedel bör stimulera inhemsk produktion med särskild kvot för avancerade biodrivmedel**

Region Västerbotten delar inte Regeringskansliets bedömning att det inte behövs särskilda kvoter för avancerade biobränslen. Tvärtom tror vi att kvoter är nödvändigt för att öka råvarubasen och att stimulera produktionen av svenska och hållbara biobränslen.

Avancerade biodrivmedel producerade från råvaror med låg ILUC risk finns listade i RED II Annex IX och kommer från 2021 att börja kvoteras in inom hela EU. Eftersom Sverige har mycket goda förutsättningar för sådan produktion bör våra styrmedel också premiera detta. Skogsförrådet, och därmed kolinbindning i växande svensk skog, ökar kontinuerligt till skillnad från förhållandena i flera länder som vi importerar bioråvaror från. Svensk skogsvårdslag samt miljölagstiftning syftar till att förhindra oönskade miljöeffekter i Sverige.

Den ekonomiska risken för den som vill investera i produktion av svenska biodrivmedel är fortsatt mycket hög. Förutom en teknikrisk och en politisk risk måste investerare också hantera en marknadsprisrisk. Så länge billiga, men inte hållbart producerade, importerade biodrivmedel finns tillgängliga på marknaden kommer viljan att teckna upphandlingsavtal för dyrare biodrivmedel producerade i Sverige vara svag. Svensk reduktionsplikt för både flyg- och vägtrafik bör därför innehålla en särskild kvot för avancerade biodrivmedel. Annars finns en risk att de avancerade drivmedel som produceras i Sverige kommer att exporteras till länder som har en premie eller särskild kvot för dessa.

Utöver en särskild kvot behövs någon form av investeringsstöd, lånegarantier, upphandlingsgarantier eller liknade införas. Annars är risken stor att investeringar fördröjs, uteblir eller sker någon annanstans.

Att ersätta importerade råvaror med inhemska bidrar utöver positiva klimateffekter till sysselsättning och regional utveckling i olika delar av produktionskedjan. Dessa effekter kan väntas bli särskilt tydliga i skogsrika regioner som både har de råvaror som uppstår direkt i skogsbruket och de som uppstår i skogsindustrin, vilken av naturliga skäl tenderar att lokaliseras i anslutning till där skogen finns.

*Rickard Carstedt, ordförande, Regionala utvecklingsnämnden, Region Västerbotten*