

Er beteckning

12021/03379

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare och tjänsteställe

Oskar Lindberg
Regional utveckling

Datum

14 februari 2022

Dnr

21NHU684

Sida

1(5)

Yttrande över Remiss av promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

EU-kommissionen godkände 2 september 2021 Sveriges ansökan om förlängt statsstöds godkännande för skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel, vilket innebär att dessa drivmedel är fortsatt befriade från koldioxid- och energiskatt under 2022. 21 december publicerade kommissionen nya riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022. Dessa ska antas i januari 2022. I dagsläget är det oklart hur riktlinjerna kommer att tillämpas i fråga om statligt stöd till biodrivmedel från livsmedels- och fodergrödor och om ytterligare förlängningar av statsstöds godkännandet kommer att kunna medges.

I syfte att hitta en långsiktig och stabil lösning för rena och höginblandade biodrivmedel har promemorian *Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel* utarbetats i Infrastrukturdepartementet och Finansdepartementet.

I promemorian *Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel* föreslås skattebefrielsen för flytande rena och höginblandade biodrivmedel (E85, ED95, fame, HVO med flera) tas bort, och istället inkluderas i systemet för reduktionsplikt. Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023.

Sammanfattande synpunkter på promemorian

- *Sverige bör ansöka om förlängt statsstöds undantag för rena och höginblandade biodrivmedel fram till 2030.*
- *En generell sänkning av drivmedelsskatten bör utredas.*

Postadress

871 85 Härnösand

Besöksadress

Storgatan 1
Härnösand

Telefon

+46730674693

E-post

Oskar.lindberg@rvn.se

- *Förslag på hur de negativa konsekvenserna av förslagen ska hanteras saknas.*
- *Sverige bör stimulera inhemsk produktion av avancerade biodrivmedel genom särskild kvot.*
- *Samma krav på klimatprestanda och begränsning för ILUC-risk bör gälla för rena och höginblandade biodrivmedel.*

Förslagets konsekvenser

Region Västernorrland ser både positiva och negativa konsekvenser av det som presenteras i promemorian. De positiva konsekvenserna är bland annat att förutsägbarheten skulle bli större om de årliga undantagen från statsstödsreglerna försvinner då detta skapar en situation som inte är gynnsam för investeringar i fossilfria transporter gällande till exempel drivmedelsproduktion och investeringar i fordon. Region Västernorrland ser det även som positivt att samma krav gällande klimatprestanda ur ett livscykelperspektiv skulle ställas på rena och höginblandade biodrivmedel som på biodrivmedel inom reduktionsplikten. Och att de ges samma begränsningar av användningen av biodrivmedel från råvaror med hög risk för utsläpp från indirekt förändrad markanvändning.

Däremot riskerar förslagen att leda till kraftigt ökade priser på rena och höginblandade biodrivmedel som skulle innebära stora kostnadsökningar för användare av dessa drivmedel, däribland kollektivtrafiken, om dessa drivmedel ens finns kvar på marknaden beroende på hur hög betalningsviljan är för rena och höginblandade biodrivmedel. Detta skulle även försvåra många aktörers miljö- och klimatstrategiska arbete, däribland Region Västernorrland som antagit ett mål om att leasing- och egenägda bilar ska vara förnybara till 2024.¹ I promemorian saknas det redogörelse för hur de negativa konsekvenserna av förslagen ska hanteras.

¹ Hållbarhetsplan 2020-2024, Region Västernorrland.

Synpunkter

Sverige bör ansöka om förlängt statstödsundantag för rena och höginblandade biodrivmedel fram till 2030

Sverige har en mängd drivmedelslösningar som tillsammans kan bidra till uppfyllandet av det svenska etappmålet för inrikes transporter. Ett avskaffande av skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel kan befaras leda till en stor kostnadsökning för de aktörer som använder dessa drivmedel, alternativt leda till att de inte finns kvar på marknaden inom snar framtid, vilket vore en förlust då dessa drivmedel bidrar till att reducera utsläppen från transportsektorn. Sverige bör därför verka för att fortsatt kunna ha ett förlängt statstödsundantag för rena och höginblandade biodrivmedel fram till 2030.

En generell sänkning av drivmedelsskatten bör utredas

Om förlängt statsstödsundantag för rena och höginblandade biodrivmedel inte kommer vara möjligt i fortsättningen, och dessa drivmedel beläggs med energi-och koldioxidskatt är ett sätt att hantera en eventuell kostnadsökning på rena och höginblandade biodrivmedel en generell sänkning av drivmedelsskatten. Reduktionsplikten är idag kraftfull och leder till att klimatpåverkan från drivmedel inom reduktionsplikten succesivt blir allt lägre. Och redan 2022 ska all diesel bestå till drygt 30% av fossilm fria drivmedel, oavsett hur biodrivmedlet beskattas. 2030 kommer 70% av den ordinarie diesel bestå av förnybart. En risk med hög beskattning på bränslen är att transporter och biodrivmedel i större utsträckning köps via utländska aktörer med drivmedel med sämre klimatprestanda, vilket kan leda till minskad klimatnytta. En generell sänkning av drivmedelsskatten kan däremot leda till ökad trafik och bränsleanvändning, vilket gör att detta bör hanteras varsamt och för-och nackdelar utredas.

Förslag på hur de negativa konsekvenserna av förslagen ska hanteras saknas

Region Västernorrland anser att det saknas redogörelse för hur de negativa konsekvenserna av förslagen i promemorian ska hanteras om förslagen genomförs. Tillexempel skulle ökade priser för rena och höginblandade biodrivmedel till följd av avskaffandet av skattebefrielsen kunna innebära stora kostnadsökningar för tillexempel

kollektivtrafiken som är en stor användare av dessa drivmedel. Hur detta ska hanteras är inte beskrivet i promemorian.

I promemorian hänvisas till svensk kollektivtrafiks uppgifter om att en beskattning av rena och höginblandade biodrivmedel skulle leda till ökade kostnader för kollektivtrafiken med cirka 700-800 miljoner kronor per år, om dessa drivmedel används i samma utsträckning trots beskattning. De ökade skatteintäkter avskaffande av skattebefrielsen för dessa drivmedel skulle innebära, som beräknas till cirka 2 miljarder kronor enligt Energimyndigheten, borde kunna föras åter till till exempel kollektivtrafiken för att minska de negativa konsekvenserna av förslaget, som i slutändan skulle kunna drabba hushållen till följd av höjda biljettpriser. Men det saknas redogörelse för hur dessa negativa konsekvenser ska hanteras.

Sverige bör stimulera inhemsk produktion av avancerade biodrivmedel genom särskild kvot

Avancerade biodrivmedel producerade från råvaror med låg ILUC-risk finns listade i RED II Annex IX. Eftersom förutsättningarna är goda för sådan produktion i Sverige och det svenska skogsförrådet växer och kolinbindningen med det, vilket skiljer sig från situationen i andra länder. Ser Region Västernorrland att en kvot för avancerade biodrivmedel, i kombination med styrmedel som stödjer produktionen, skulle vara gynnsamt för att stimulera biodrivmedelsproduktion som nyttjar hållbara råvaror tillgängliga i Sverige.

Detta skulle kunna generera positiva klimateffekter samtidigt som det skulle kunna leda till ökad försörjningstrygghet. För trots att Sverige har god tillgång på biomassarávaror i jämförelse med många andra länder, är endast en liten del av biodrivmedlen som används i Sverige baserade på råvaror från Sverige. Detta skulle i sin tur även kunna bidra till regional utveckling i de regioner som kan tillhandahålla dessa råvaror, samtidigt som det kan stärka inblandade näringar och bidra till ökad sysselsättning i hela produktionskedjan.

Samma krav på klimatprestanda och begränsning för ILUC-risk bör gälla för rena och höginblandade biodrivmedel

Att rena och höginblandade biodrivmedel får samma krav som biodrivmedel inom reduktionsplikten gällande klimatprestanda ur ett livscykelperspektiv, och samma begränsningar av användning av biodrivmedel från råvaror med hög risk för utsläpp från indirekt förändrad markanvändning, så kallad ILUC-risk, skulle Region Västernorrland se som positivt.

Roger Wetterstrand
Enhetschef Kollektivtrafik och infrastruktur

Sofia Mackin
Enhetschef Miljö och hållbarhet