

Remissyttrande

Datum 2022-01-24

Vårt diarienummer KTN 2022-00003

Ert diarienummer I2021/03379

Infrastrukturdepartementet

Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Västra Götalandsregionens yttrande

Västra Götalandsregionen (VGR) avstyrker förslaget och betonar att skattefrihet för rena biodrivmedel är nödvändigt i avvaktan på de möjligheter som skapas med ett nytt energiskattedirektiv och nya statsstödsregler.

Bakgrund

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland. Aktiebolaget Västtrafik ägs av VGR och har ansvar för att samordna och upphandla den regionala kollektivtrafiken så att de mål och strategier som fastställs av VGR uppnås.

VGR har högt ställda mål för minskad klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Målet är att utsläppen av klimatgaser från kollektivtrafiken ska minska med 85% från 2006 till 2025 och med 90% år 2035. Redan under 2021 drevs 100% av kollektivtrafiken med buss av förnybar energi. Flytande biodrivmedel i form av HVO och RME användes för 66% av busstrafikarbetet. Till följd av den ökande elektrifieringen beräknas de flytande biodrivmedlens andel minska till 54% år 2023.

Användning av flytande rena och höginblandade biodrivmedel (fortsättningsvis benämnt flytande biodrivmedel) är en viktig faktor på vägen mot målet. För att nå målet genomförs nu en omfattande elektrifiering av busstrafiken i samband med nya upphandlingar. Eftersom kollektivtrafikens avtalstider omfattar ca 10 år är det dock nödvändigt med en stor men avtagande andel flytande biodrivmedel under de närmaste 10 åren för att nå målet.

Konsekvenser av förslaget

VGR och andra svenska regionala kollektivtrafikmyndigheter har länge varit föregångare och skapat en marknad för biodrivmedel i form av biogas samt de flytande biodrivmedlen HVO och RME. VGR menar att det är orimligt att aktörer

som tidigt gjort investeringar för att begränsa sin klimatpåverkan och låst upp sina åtagande i avtal som varar upp till 10 år missgynnas med nya skatter. Alternativt tvingas dessa aktörer till omförhandlingar av avtal och till att öka sin klimatpåverkan genom användning av fossila drivmedel eller i sämsta fall kombinera något av dessa alternativ med att tillhandahålla ett lägre utbud av kollektivtrafik.

Om förslaget genomförs beräknas VGRs kostnader för drivmedel öka med ca 125 miljoner kronor för år 2023 om de flytande biodrivmedlen ska behållas. Denna kostnad måste då ställas mot ett minskat trafikutbud med ökande biltrafik som konsekvens. Alternativt får flytande biodrivmedel ersättas av reduktionspliktig diesel med ökad klimatpåverkan som följd.

Att ersätta nuvarande användning av flytande biodrivmedel med reduktionspliktig diesel innebär att klimatutsläppen mer än fördubblas för upphandlad busstrafik i Västra Götaland. Från ca 25 000 ton per år till ca 55 000 ton per år.

Med nuvarande användning av flytande biodrivmedel fås dessutom en adderande minskningseffekt till reduktionsplikten eftersom kollektivtrafikens utsläppsminskning sker utöver reduktionspliktens utsläppsminskningar.

Även för kollektivtrafik med fartyg och icke elektrifierade tåg pågår en övergång till flytande biodrivmedel vilken försvåras eller omöjliggörs om skatt läggs på dessa drivmedel.

Om förslaget genomförs bedömer VGR att det är mycket stor risk att marknaden för flytande rena och höginblandade biodrivmedel helt försvinner.

Branschorganisationernas dialog med EU-kommissionär Vestager

Den 14 december skrev 31 svenska aktörer, bland dem Svensk Kollektivtrafik där Västtrafik och VGR är medlemmar, till EU-kommissionären Margrethe Vestager som ansvarar för statsstödsregler och frågan om skattebefrielse.

I början av januari mottog aktörerna ett positivt svar där kommissionären meddelar att förståelse finns för att frågan är viktig för Sverige och att de nya statsstödsreglerna som nu träder i kraft öppnar för en möjlig lösning.

Kommissionen ser därför fram emot en vidare dialog med Sverige, svarade Vestager.

Detta visar att EU-kommissionens beslut om nytt statsstödsregelverk gör att den svenska skattereduktionen för höginblandade biodrivmedel kan fortsätta efter 2022. Vi uppmanar regeringen att ta denna chans och omgående inleda processen.

Västra Götalandsregionens sammanfattande synpunkter:

- Regeringen måste senast 1 mars ansöka om fortsatt undantag från EU:s statsstödsregler gällande skattebefrielse för flytande rena och höginblandade biodrivmedel tills nya statsstödsregler och EUs energiskattedirektiv har trätt i kraft och implementerats i svensk lag.
- Då andra medlemsstater skapat motsvarande stödsystem för biodrivmedel utan att notifiera kommissionen med grund i hur man definierat produkterna bör Sverige överväga möjligheten att anpassa svenska regler på ett liknande sätt.
- I den svenska implementeringen av energiskattedirektivet bör det utformas differentierade skatter för flytande biodrivmedel. Differentieringen bör då ställas i relation till drivmedlens klimatnytta.
- Reduktionsplikten har lett till ökad efterfrågan och kraftiga prisökningar på flytande biodrivmedel. Regeringen behöver därför skapa långsiktiga incitament som stimulerar investeringar i ny produktion av flytande biodrivmedel så att både reduktionspliktens krav kan uppfyllas och användning av höginblandade biodrivmedel möjliggörs.
- Om alla möjligheter till fortsatt undantag från statsstödsreglerna har uttömts och skatt måste läggas på flytande biodrivmedel, trots de betydande negativa effekterna av detta, måste kollektivtrafiken få full kompensation för sina kostnadsökningar.
- Förslaget innebär att möjligheterna att uppfylla Clean Vehicles Directive's (CVD) krav på rena fordon avsevärt försvåras eller omöjliggörs. Förslaget motverkar därmed CVD där Sverige efter omfattande samråd och påtryckningar fick igenom möjligheten att inkludera fordon som drivs av godkända biodrivmedel.
- Om förslaget genomförs och flytande rena och höginblandade biodrivmedel över huvud taget kan köpas ökar VGRs kostnader med ca 125 miljoner kr per i år. Till detta kommer den kraftiga prisökningen på biodrivmedel. Detta i ett läge där kollektivtrafiken redan har stora intäktsförluster genom Covid19-pandemin och dess efterverkningar. De ökade kostnaderna måste då ställas mot ett minskat trafikutbud och i värsta fall resurser till sjukvården. Ett minskat utbud och en utebliven utökning av kollektivtrafiken riskerar att ytterligare öka resandet med privatbil vilket får ytterligare negativ klimateffekt.
- Alternativt måste flytande biodrivmedel ersättas med reduktionspliktig diesel vilket för år 2023 beräknas öka busstrafikens klimatutsläpp med 120% eller ca 30 000 ton för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen

Ulrika Frick
Kollektivtrafiknämndens
ordförande

Ulrika Bokeberg
Kollektivtrafik- och
infrastrukturchef

