

Document type/Dokumenttyp

DESCRIPTION

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik

To/Till (tjänsteställebeteckning namn)

Title/Rubrik

Remissvar reduktionsplikt

File name/Filnamn

Date/Datum

2022-02-14

For information/För information (tjänsteställebeteckning namn)

Issue/Utgåva

Info class/Infoklass

External

Page/Sida

1(5)

Remissvar Scania CV AB gällande promemorian Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel

DNR I 2021/03379

Inledning

Scanias mål är att driva skiftet mot ett hållbart transportsystem. Sedan 2019 använder vi vetenskapligt baserade klimatmål. Vi ska minska vår klimatpåverkan från vår egen verksamhet med 50 procent till 2025 jämfört med 2015 och utsläppen från våra produkter ska minska med 20 procent till 2025 jämfört med 2015.

Scania arbetar med hållbara transporter i en modell med tre delar. (1) Energieffektivitet, (2) Förnybara drivmedel och elektrifiering samt (3) Smarta och säkra transporter.

För oss är både höginblandade biodrivmedel och en fortsatt ambitiös reduktionsplikt i Sverige viktiga för att nå våra vetenskapligt baserade klimatmål och bidra till det svenska klimatmålet för transportsektorn till 2030.

Sammanfattning

Regeringen föreslår i promemorian att undantag för beskattning (energi- och koldioxidskatt) slopas för vätskeformiga rena och höginblandade biodrivmedel från 2023 och att dessa drivmedel i stället ingår i reduktionsplikten. Scania avstyrker detta förslag och anser att dessa biodrivmedel (HVO100, RME/B100 och ED95) ska ges fortsatt skattebefrielse till utgången av 2030 i linje med den skattebefrielse som getts för biogas. Scania noterar samtidigt att regeringen den 14 februari aviserar att ansöka om fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel under en tioårsperiod till och med 2033. Detta ser Scania som mycket positivt.

Vi anför i detta remissvar tre huvudsakliga argument:

- 1) Rena och höginblandade biodrivmedel tillför additionell klimatnytta, utöver kvoterna i reduktionsplikten, och är därför ett viktigt bidrag för att nå transportsektorns klimatmål 2030.
- 2) För att driva på transportsektorns omställning krävs aktörer som går före med ambitiösa klimatmål och investerar i fossilfri drift redan i dag. Det förutsätter tillgång till fossilfria alternativ till konkurrenskraftiga priser.
- 3) Genom att främja en inhemsk efterfrågan av rena och höginblandade biodrivmedel främjar vi också en produktion i Sverige av dessa drivmedel. Det minskar vårt importberoende och bidrar till att stärka Sveriges roll som grönt föredöme i den globala klimatomställningen.

Document type/Dokumenttyp

DESCRIPTION

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik

Title/Rubrik

Remissvar reduktionsplikt

File name/Filnamn

Date/Datum

2022-02-14

Issue/Utgåva

Info class/Infoklass

External

Page/Sida

2(5)

Transportsektorns klimatmål

Till år 2030 ska vägtransporterna minska sina klimatutsläpp med 70 procent, jämfört med 2010 års nivåer, enligt Sveriges klimatlag. Trots att transporternas klimatomställning är en högt prioriterad fråga, visar Klimatpolitiska rådet rapport för 2021 att med nuvarande åtgärder når vi endast halvvägs till målet. Det är därför angeläget att prioritera politiska åtgärder som bidrar till snabb utsläppsminskning för att målet ska nås.

För att uppnå transportsektorns klimatmål till 2030 krävs åtgärder inom tre områden – energieffektivitet, biodrivmedel och elektrifiering. Såväl enskilda fordon, som hela transportsystemet, måste använda mindre energi. Det kan vi uppnå genom energieffektiva förbränningsmotorer och elektrifiering. Effektivare logistik med exempelvis ökad digitalisering för mer optimerade transportflöden är andra åtgärder. Användning av biodrivmedel ger ytterligare klimatreduktion, över den reduktion som ökad energieffektivitet bidrar till.

För att maximera klimatreduktionen från biodrivmedel krävs *både* reduktionsplikt, med stigande kvoter för klimatreduktion på försåld volym till 2030, och rena och höginblandade biodrivmedel utanför reduktionsplikten som bidrar till *additionell* klimatnytta. Denna klimatnytta uppnås inte med *omfördelade* volymer av biodrivmedel inom reduktionsplikten, utan endast genom *tillförda* volymer utöver kvoterna. Under 2020 stod HVO100 och RME/B100 för totalt 4,2 TWh eller 4,8 procent av biodrivmedelsförsäljningen, enligt Energimyndigheten¹. Om dessa drivmedel i stället ingår i reduktionsplikten på 30,5 procent för diesel (2022) tillför inte denna volym additionell klimatnytta.

Elektrifiering och biodrivmedel kompletterar varandra

Elektrifieringen är det stora teknikskifte som vägtransporterna står inför under kommande år. Scania erbjuder i dag lastbilar och bussar med eldrift för transportuppdrag i och runt städer med omkring 25 mils räckvidd. Nästa år lanseras tunga lastbilar med 40 tons totalvikt som har möjlighet att köra fyra timmar eller tre timmar med 60 tons totalvikt. År 2024 förbättras prestandan ytterligare då lanseras lastbilar som kan snabbbladdas på förarens lagstadgade 45 minuters lunchrast och då användas ett helt arbetspass. Elektrifierade lastbilar väntas utgöra cirka hälften av antalet sålda fordon år 2030, om tillgång till laddinfrastruktur, ett robust elnät och grön el kan säkras.

Även med denna ambitiösa målsättning för elektrifiering de närmaste åren kommer fortfarande förbränningsmotorn att vara den dominerande tekniken i den rullande flottan. Om hälften av antalet sålda fordon 2030 är elektriska innebär det att cirka 15 procent av den rullande flottan vid denna tid kan utgöras av elfordon². En liknande siffra för Europa innebär att cirka 90% av den rullande flottan år 2030 kan utgöras av

¹ Drivmedel 2020. Energimyndigheten, ER 2021:29.

² Power Circle: <https://powercircle.org/elektrifieradelastbilar.pdf>

Document type/Dokumenttyp

DESCRIPTION

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Title/Rubrik

Remissvar reduktionsplikt

File name/Filnamn

Issue/Utgåva

Info class/Infoklass

External

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik

Date/Datum

2022-02-14

Page/Sida

3(5)

fordon med förbränningsmotorer³. Elektrifiering och biodrivmedel måste komplettera varandra för att klimatmålen ska nås. Detta innebär att tillgång och pris på biodrivmedel med hög klimatnytta är avgörande för att nå klimatmålen, både i ett svenskt och i ett europeiskt perspektiv. Det är också avgörande för att kunder inom transportsektorn ska kunna vara föregångare och investera i fossilfri drift för att nå uppsatta klimatmål.

I dag är över 90 procent av den upphandlade busstrafiken i Sverige fossilfri⁴, där huvuddelen av denna fossilfrihet är just rena biodrivmedel. En fortsatt skattebefrielse av de höginblandade biodrivmedlen är troligen avgörande för en fortsatt fossilfri kollektivtrafik med buss. Promemorian anger att beskattningen kan innebära en merkostnad på 700–800 miljoner kronor årligen för att bussbranschen ska kunna fortsätta köra fossilfritt. Allt fler transportköpare och åkerier sätter nu mål om fossilfri drift och investerar i olika drivlinor med hög klimatreduktion, exempelvis inom Fossilfritt Sveriges Transportutmaning⁵. Detta förutsätter tillgång till rena och höginblandade biodrivmedel till konkurrenskraftiga priser.

Det är mot denna bakgrund som Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av motorer som drivs med förnybara drivmedel – ren eldrift och laddhybrid, biogas, biodiesel RME, HVO 100 och etanol ED95. Alla våra konventionella dieselfordon i Europa sedan 2009 är godkända för HVO100. Dieselfordon som är anpassade för RME kan också använda HVO100, vilket också våra elhybrider är anpassade för.

Vår filosofi är att erbjuda ett fossilfritt alternativ till varje transport. För att uppnå transportsektorns klimatmål till 2030 måste användningen av fossila drivmedel fasas ut i snabbare takt än vad som är fallet i dag. Det kräver *både* skärpt reduktionsplikt och en fungerande marknad för rena och höginblandade biodrivmedel, vilket förutsätter fortsatt skattebefrielse. Tillsammans med en offensiv plan för elektrifiering kan dessa, och andra åtgärder för att minska transportsektorns energianvändning, bidra till att uppnå klimatmålet år 2030.

Fördelar med svensk biodrivmedelsproduktion

Genom att främja en inhemsk efterfrågan av rena och höginblandade biodrivmedel främjar vi också en produktion i Sverige av dessa drivmedel. I dag finns produktion av RME/B100 och ED95 i Sverige och ny produktion av HVO100 planeras under nästa år. Under de följande åren väntas en kraftigt ökad produktion⁶. En ökad inhemsk produktion minskar vårt importberoende av biodrivmedel och gör att flera nyttor kan realiseras – sänkta utsläpp, tillvaratagande av avfalls- och restprodukter samt regional tillväxt och kunskapsutveckling inom svensk biodrivmedelsproduktion. Det bidrar till att stärka Sveriges roll som grönt föredöme i den globala klimatomställningen.

³ Stockholm Environment Institute: *Accelerating to zero. Speeding up the decarbonisation of the heavy-duty vehicles in the EU*. SEI Report. Oktober 2021.

⁴ Dagens Samhälle: [EU kan stoppa planer på en helt fossilfri kollektivtrafik - Dagens Samhälle \(dagensamhalle.se\)](https://dagensamhalle.se)

⁵ Fossilfritt Sverige: [Transportutmaningen - Fossilfritt Sverige](https://transportutmaningen.se)

⁶ Bioenergitudningen: [20 procents ökning av biodrivmedel 2021 | Bioenergitudningen](https://bioenergitudningen.se)

Document type/Dokumenttyp

DESCRIPTION

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Title/Rubrik

Remissvar reduktionsplikt

File name/Filnamn

Issue/Utgåva

Info class/Infoklass

External

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik

Date/Datum

2022-02-14

Page/Sida

4(5)

Scania ser stora möjligheter att integrera biodrivmedelslösningar i stora exportaffärer av tunga fordon, särskilt till länder där elektrifiering inte är lämpligt på grund av bristande elnät och en stor del fossila bränslen i elmixen. En ökad svensk produktion av biodrivmedel minskar också sårbarheten för samhällsviktiga gods- och persontransporter och är därmed också viktig för Sverige ur totalförsvarsynpunkt.

Regeringens förslag, möjliga konsekvenser och alternativa förslag

Nedan kommentar vi kort regeringens ursprungliga förslag att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten och därmed slopa skattebefrielsen. Den 14 februari meddelade regeringen att en ansökan till EU-kommissionen att göras för fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel. Vårt svar på det ursprungliga förslaget kan utgöra grund för fortsatt argumentation för skattebefrielse och möjliga strategier i EU-arbetet. Vi kommenterar också regeringens beskrivning av konsekvenser samt några alternativa förslag som regeringen fört fram i promemorian.

Vi ser positivt på att regeringen den 14 februari svängt från den tidigare positionen och meddelat att en ansökan om fortsatt skattebefrielse till 2033 kommer att lämnas in till EU-kommissionen. Biogasen har i dag ett skatteundantag till 2030. Scania ser det som angeläget att även biogasen får en skattebefrielse till 2033. Skattebefrielsen kan skapa stabila, långsiktiga förutsättningar för investering i fordon som kan tankas med fossilfria drivmedel, men också för ökad produktion av biodrivmedel.

Regeringen hävdar i promemorian från december att styrningen mot minskade utsläpp i transportsektorn blir mer samlad och kostnadseffektiv om rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten. Här framhålls att förbudet mot användning av råvaror med hög risk för utsläpp från indirekt förändrad markanvändning (ILUC), som palmolja och PFAD, i reduktionsplikten främjar låga livscykelutsläpp⁷. Det stämmer, men samtidigt har omklassificeringen av PFAD från restprodukt till samprodukt, vilket kräver att utsläppen i hela produktionskedjan måste beaktas, gjort att användningen av palmolja och PFAD har minskat.⁸ Livscykelutsläppen har därmed även minskat för ren och höginblandad HVO.

Promemorian framhåller att marknaden för rena och höginblandade biodrivmedel kan finnas kvar, även vid full beskattning, om det finns en betalningsvilja hos kunderna, om korssubventionering används av drivmedelsdistributörerna eller om företag handlar med additionella utsläppsminskningar i särskilt avtal som inte får användas för att uppnå reduktionspliktens mål.

Att belägga ED95, RME/B100 och HVO100 med både energi- och koldioxidskatt, så att skatten uppgår till samma nivå som diesel, innebär ett påslag på 4,74 kr/liter. En "kraftig prisökning", enligt regeringens bedömning. Svebio räknar med en prisökning på sex kronor till närmare 30 kronor per liter för HVO100⁹. Transportbranschen har

⁷ Från 1 januari 2022 är endast certifierad palmolja tillåten för att uppfylla reduktionsplikten.

⁸ Riksdagen: [Reduktionsplikt för bensin och diesel - kontrollstation 2019 Proposition 2020/21:180 - Riksdagen](#)

⁹ Svebio: [EU-kommissionen positiv till skattebefrielse på rena biodrivmedel \(svebio.se\)](#)

Document type/Dokumenttyp

DESCRIPTION

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Dahlsson Henrik

Title/Rubrik

Remissvar reduktionsplikt

File name/Filnamn

Date/Datum

2022-02-14

Issue/Utgåva

Info class/Infoklass

External

Page/Sida

5(5)

små marginaler och därför svårt att hantera en sådan prisökning, särskilt med tanke på att drivmedelspriserna redan har ökat markant under den senaste tiden.

Korssubventionering innebär att en drivmedelsdistributör sänker priser på rena och höginblandade biodrivmedel som är fullt beskattade och höjer priset på övriga fossila produkter. Detta är möjligt, men kanske inte sannolikt med tanke på den senaste tidens höga prisökningar på diesel.

Ett annat alternativ är att företag sluter avtal med en drivmedelsleverantör om additionella utsläppsminskningar. Leverantören kan så sälja en volym rent eller höginblandat biodrivmedel till högre pris, men inte räkna med denna volym för att uppfylla reduktionsplikten. Promemorian beskriver dilemman: Kunden måste betala mer för att få additionell klimatnytta. Men drivmedelsaffären riskerar att bli komplex, med svårighet att verifiera att överenskommelsen har följts. Alternativet är ett lägre pris för ett drivmedel som säljs inom reduktionsplikten, men utan extra klimatnytta. En fortsatt skattebefrielse däremot ger både ett lägre pris för konsumenterna och en additionell klimatnytta. Därför är detta ett förslag.

Ytterligare ett alternativ är att ansöka om skattebefrielse endast för den del av rena och höginblandade biodrivmedel som utgörs av avfalls och restprodukter. Detta är en lösning att föredra om inga andra alternativ finns. Men EU-kommissionens öppning för fortsatt skattebefrielse för grödobaserade biodrivmedel gör det nu inte aktuellt att driva detta förslag, enligt Scania's bedömning. Detta verkar också regeringen ha kommit fram till i och med det beslut som kommunicerats den 14 februari.

Prisutvecklingen på biodrivmedel är central för att kunder inom transportbranschen – både offentliga trafikmyndigheter och privata åkerier – ska kunna investera i fossilfri drift och snabbt sänka sina klimatutsläpp. Tidigare erfarenheter visar att förändrade skattenivåer på biodrivmedel direkt påverkar de val kunderna gör. Full beskattning av rena och höginblandade biodrivmedel kommer att slå hårt mot en bransch som redan upplever stigande drivmedelspriser.

Scania välkomnar därför att regeringen den 14 februari svängt i frågan och nu i stället kommer driva kravet på långsiktig skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel till 2033. Detta är nu också möjligt utifrån EU:s regelverk. Scania bidrar gärna med goda exempel och förslag i det arbete som nu startar för fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel.

Stockholm 220214

Henrik Dahlsson

Senior Advisor Hållbara Transporter, Scania Sverige

henrik.dahlsson@scania.com

070-086 94 40