

Avdelningen för förnybar energi och internationellt samarbete
Enheten för drivmedel och hållbara bränslen
David Helsing
0(0)16-544 22 65
david.helsing@energimyndigheten.se

Yttrande angående Promemoria – Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel

Sammanfattning

- Energimyndigheten tillstyrker förslagen i promemorian. Förslaget går i linje med vad Energimyndigheten föreslog i *Kontrollstation 2019 för Reduktionsplikten* (ER 2019:27), med hänvisning till en större kostnadseffektivitet för hela systemet. Vi vill belysa följande aspekter.
- Det finns ett behov av att se över definitionen av bränslen som föreslås ingå i reduktionsplikten, för att undvika att bränslen avsedda att nyttjas i transportsektorn används för elproduktion och erhåller överlåtelseätter inom reduktionsplikten.
- Energimyndigheten kommer att behöva utveckla rapporteringen för att få in relevant data till myndigheten, om kontrakt för rena och höginblandade biodrivmedel sluts utanför reduktionsplikten.
- Med de föreslagna förändringarna blir det viktigt att noga följa utvecklingen för kollektivtrafiken.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten tillstyrker förslagen i promemorian. I *Kontrollstation 2019 för Reduktionsplikten* (ER 2019:27) kapitel 8.2, föreslog Energimyndigheten att rena och höginblandade biodrivmedel ska ingå i Reduktionsplikten, då det finns fördelar ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv för hela systemet. I kontrollstationen utvecklas argumentet från olika perspektiv, men i korthet så blir distributionskostnaderna lägre för samhället i sin helhet om överprestationen från försäljningen av rena och höginblandade biodrivmedel kan säljas till aktörer som inte tillhandahåller dessa.

Utöver detta kan vi redan idag se att det biodrivmedel som har en hög utsläppsminskning per energienhet blandas in i högre grad i reduktionsplikten. Anledningen till detta är att dessa innebär en lägre inblandningsvolym för att uppnå reduktionspliktskvoterna. Det biodrivmedel som har låg utsläppsminskningstrender tenderar att säljas som rena och höginblandade

biodrivmedel (se *Drivmedel 2020*, ER 2021:29). Om rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten försvinner denna snedvridning, och den administrativa och distributionsmässiga merkostnad som uppstår i dagens system försvinner troligtvis. Det ökar också incitamentet att använda råvaror med lägre utsläpp från förändrad markanvändning, då dessa utsläpp behöver inkluderas i beräkningarna på klimatprestandan på biodrivmedlet. Det incitamentet finns inte för rena och höginblandade biodrivmedel idag, då de endast behöver uppnå kraven på utsläppsminskning som ställs i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen.

Specifika synpunkter

Vi noterar att lagförändringen öppnar för att allt flytande fossilfritt drivmedel som är avsett för motordrift och som inte är bensin, diesel eller flygfotogen, kan inkluderas i reduktionsplikten. Att nyttja förnybart flytande bränsle för elproduktion i sig är positivt, men Energimyndigheten ser en risk att flytande bränslen som används i stationära motorer kan tillgodoräknas i reduktionsplikten. Detta skulle innebära en felaktig subvention av elproduktion med medel som ska gå till omställningen av transportsektorn. Aktörer med skatteupplag kan förbruka flytande bränslen avsett för motordrift i vägtransport i annat syfte, och erhålla överskott som kan överlätas till andra aktörer (s.5 i PM). Ett exempel kan vara ett pappersmassabruk som framställer en flytande restprodukt (t.ex. metanol), och eldar det för elproduktion i en motor. Detta skulle innebära att utsläppsminskningar som sker i andra sektorer än vägtrafiken skulle kunna tillgodoräknas i reduktionsplikten och därmed subventioneras. Vi ser här ett behov av tydligare kriterier gällande handel med överskott och vilka bränslen som faktiskt ingår i reduktionsplikten.

Vi noterar att definitionen av reduktionsplikt har uppdaterats på så sätt att inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel inte längre är det enda sätt att minska växthusgasutsläpp från reduktionspliktiga drivmedel. Detta öppnar upp för en bredare tolkning av vilka metoder som är tillåtna för att som drivmedelsleverantör minska sina utsläpp av växthusgaser (s.6 i PM).

I och med att promemorian föreslår att rena och höginblandade biodrivmedel kommer att beskattas på samma sätt som traditionella drivmedel utifrån energiskatt och koldioxidskatt, straffas biodrivmedel med lägre energiinnehåll per liter än diesel och bensin. Regeringen föreslår att utsläppsminskning från etanol och metanol ska räknas upp för att neutralisera denna effekt, vilket Energimyndigheten tycker är en adekvat lösning utifrån gällande regelverk, men det bidrar också till att skapa ett mer komplext regelverk. Energimyndigheten anser att beskattningen av drivmedel generellt bör göras utifrån energiinnehåll, inte volymenhet. Sverige bör verka för att Energiskattedirektivet justeras på detta sätt, för att inte missgynna alternativa bränslen, samt för att skapa ett enklare och mer förutsägbart regelverk (s.19 i PM).

Energimyndigheten anser att det är upp till marknaden att avgöra hur den vill korssubventionera mellan olika drivmedel (s. 16 i PM), men ser också ett behov

av att följa upp hur detta utvecklar sig över tid, i samband med utvärdering av överlåtelsemarknaden för uppfyllande av reduktionsplikten.

Energimyndigheten instämmer i regeringens förslag att rena och höginblandade biodrivmedel inte ska få en reduktionsnivå på noll (s.20 i PM), då detta skulle leda till en snedvridning av systemet likt den vi har idag med att biodrivmedel med låg klimatprestanda säljs som rena och höginblandade biodrivmedel.

Inkluderingen av rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten kommer att leda till att incitamentet för privatbilister att tanka dessa biodrivmedel med avsikt att bidra till klimatomställningen försvinner. Detta då effekten av att privatbilister tankar rena biodrivmedel blir att drivmedelsföretagen kan blanda in en mindre andel biodrivmedel i det vanliga drivmedlet och uppnå samma kvot. Energimyndigheten ser ingen anledning att reglera om större köpare av drivmedel vill säkerställa additionaliteten av sitt inköp av rena och höginblandade biodrivmedel. Vi ser ett behov av att utveckla rutiner kring rapporteringen till myndigheten för att säkerställa att biodrivmedel som exkluderas reduktionsplikten rapporteras in på ett adekvat sätt.

Energimyndigheten noterar också de potentiella negativa effekter som ett högre pris på rena och höginblandade biodrivmedel kan ha på kollektivtrafikens biljettpriser och efterfrågan. Kollektivtrafiken sitter ofta i långa avtal med krav på inköp av vissa typer av drivmedel. Även vissa logistikföretag sitter i långa avtal, vilket kan påverka deras lönsamhet (s.30f i PM).

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andréén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Caroline Asserup, chefsjuristen Rikard Janson, enhetschefen Sara Sundberg och handläggaren Ulf Jonson. Föredragande har varit handläggaren David Helsing.

Robert Andréén

David Helsing