

Yttrande över promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

Synpunkter

VTI delar bedömningen att det är osäkert om Europiska kommissionen vid en eventuell begäran skulle förlänga Sveriges möjlighet att undanta rena och höginblandade biodrivmedel från beskattning. Om Sverige skulle beviljas ett fortsatt sådant undantag så skulle det med största sannolikhet inte omfatta biodrivmedel baserade på jordbruksgrödor. Det innebär att Sverige behöver förändra nuvarande system. Förändringen bör vara sådan att den kan bestå över en längre tidsperiod.

Det finns som framgår av promemorian olika alternativa sätt att hantera den uppkomna situationen att Sverige sannolikt inte kan fortsätta med att undanta rena och höginblandade drivmedel från skatt. Det är inte självklart vilket alternativ som är bäst vid beaktande av alla aspekter. Det alternativ som föreslås i promemorian, att alla rena och höginblandade drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten, har bl.a. fördelen att det är ett enkelt och tydligt system där alla aktuella drivmedel hanteras lika.

Ett annat alternativ som nämns i promemorian är att skilja på de rena och höginblandade biodrivmedel som framställs av jordbruksgrödor som t.ex. E85 och FAME100, och övriga rena och höginblandade biodrivmedel som t.ex. HVO100 tillverkat av slaktavfall. De som framställs av jordbruksgrödor kan i så fall inkluderas i reduktionsplikten eftersom det är osannolikt att Sverige tillåts fortsätta att undanta dem från beskattning. Medan det är mer sannolikt att Sverige kan beviljas fortsatt undantag för de biodrivmedel som inte framställs av jordbruksgrödor samt andra fossilfria drivmedel som t.ex. elektrobränslen. Men även ett sådant undantag är osannolikt i längden. Denna osäkerhet om beviljande av fortsatta undantag talar för att inte välja det alternativet.

Utifrån ovanstående resonemang delar VTI promemorians bedömning, dvs förslaget att inkludera alla rena och höginblandade drivmedel i reduktionsplikten är att föredra framför övriga alternativ. Förutom att det är enkelt och tydligt kommer det sannolikt öka kostnadseffektiviteten inom ramen för reduktionsplikten eftersom det ger fler möjligheter för företagen att uppfylla reduktionsplikten, dvs kostnaden kan minska. Det finns dock en risk för att den klimatnytta som skattebefriade rena och höginblandade drivmedel ger i dag minskar. Det sker om försäljningen av den samlade mängden rena och höginblandade biodrivmedel utanför reduktionspliktsystemet minskar samtidigt som införandet av rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionspliktsystemet leder till att försäljningen och

klimatnyttan av låginblandade biodrivmedel minskar i motsvarande grad som klimatnyttan av den tillförda mängden rena och höginblandade biodrivmedel. Behovet av att sälja låginblandade drivmedel för att uppfylla reduktionsplikten minskar om de rena och höginblandade används i systemet för reduktionsplikten. Sammantaget innebär ovanstående att kostnaden för att uppfylla reduktionsplikten sannolikt minskar samtidigt som den samlade klimatnyttan kan minska när rena och höginblandade biodrivmedel beskattas och kan användas för att uppfylla reduktionsplikten. Utifrån det underlag som VTI har tagit del av går det inte att veta om genomförandet av förslaget sammantaget kommer innebära att kostnadseffektiviteten ökar eller minskar jämfört med nuvarande system.

Sannolikt kommer priset på rena och höginblandade biodrivmedel öka åtminstone på kort sikt till följd av att man tar bort skattebefrielsen. Det kommer då resultera i ökade kostnader för bl.a. kollektivtrafiken och vissa åkerier som är stora användare av rena och höginblandade biodieseldrivmedel. För att hålla nere kostnaderna kan det i sin tur medföra att kollektivtrafik-huvudmän väljer att övergå till fossil diesel med lägre inblandning av biodrivmedel eller göra andra besparingar. Detta är ett potentiellt problem som behöver uppmärksammas och följas upp.

VTI instämmer även i promemorians slutsats att man inte bör ha en särskild kvot för rena och höginblandade drivmedel men att man bör kompensera för nackdelar i beskattningen av etanol och metanol. VTI saknar dock en redovisning av hur stor denna kompensation är tänkt att vara. Etanol och metanol bör kompenseras utifrån koldioxidutsläppens storlek i förhållande till drivmedlens energiinnehåll. VTI ser också i likhet med Energimyndigheten och SOU 2021:48 ett behov av att stimulera utvecklingen av biodrivmedel som har potential att produceras i stora mängder i Sverige i syfte att få ner kostnaden för dem. Biodrivmedel med sådan potential är t.ex. biodrivmedel baserade på lignocellulosa samt elektrobränslen. Det är viktigt att rena och höginblandade drivmedel som har potential att utgöra stora volymer utvecklas parallellt med att låginblandningen ökar. Eftersom vissa biodrivmedel bara kan blandas i till en viss nivå beroende på drivmedel och motor är risken annars att vi står där utan tillgång till rena och höginblandade drivmedel när gränsen för hur mycket av vissa biodrivmedel som kan blandas i passeras.

Angående gemensamma reduktionsnivåer för bensin och diesel ser VTI fördelar med det men anser i likhet med vad som står i promemorian att det är rimligt att avvakta resultatet från det uppdrag Energimyndigheten fått att analysera effekterna av olika reduktionsnivåer för bensin och diesel inför kontrollstation 2022. Så fort det bedöms möjligt bör dock ett system för gemensamma kvoter för bensin och diesel införas.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskningschef Mikael Johannesson har varit föredragande. I handläggningen av ärendet har också senior forskare Roger Pyddoke deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI