

Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, anser sammanfattningsvis följande.

- SKR avstyrker förslaget om att slopa skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel och att inkludera dessa biodrivmedel i reduktionsplikten.
- SKR anser att Sverige skyndsamt måste driva på för ett fortsatt statsstödsundantag även efter 2022. Kommuner och regioner är långt framme i arbetet med att ställa om sina transporter. Slopas skattebefrielsen riskerar det att leda till betydande direkta och indirekta kostnader alternativt förhöjda växthusgasutsläpp. En skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel är därför angeläget.
- SKR anser för det fall att ett statsstödsgodkännande inte kan erhållas att det arbete kommuner och regioner gör för att minska Sveriges klimatpåverkande utsläpp måste kompenseras på annat sätt – bl.a. genom sådant stöd som kan lämnas kollektivtrafiken.
- SKR menar att ett slopande av skattebefrielsen underminerar det långsiktiga upphandlingsarbete som har genomförts i svenska kommuner och regioner i syfte att öka andelen förnybara bränslen. Kommuner och regioner har i sin ambition att möta krav på minskade klimatutsläpp från transporter i varu- eller tjänsteavtal som regel långa avtal för fossilfria transporttjänster.
- SKR menar att reduktionsplikten är ett kraftfullt verktyg i arbetet för att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn till år 2030, men att den på kort sikt inte kan ersätta skattebefrielsen.
- SKR understryker att ett fortsatt arbete för att ställa om transportsektorn på lokal och regional nivå inte ska behöva gå ut över andra välfärdsåtaganden som kommuner och regioner har.
- SKR menar att ett helhetsgrepp på drivmedelsfrågan är nödvändigt.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel

Promemorian föreslår att skattebefrielsen, som idag är ett incitament för att gynna helt fossilfria drivmedel, ska slopas. Istället ska dessa biodrivmedel ingå i reduktionsplikten i syfte att skapa en långsiktig och stabil lösning för rena och höginblandade

biodrivmedel eftersom det i dagsläget är oklart om statsstödsgodkännande kommer att kunna förlängas bortom 2022. SKR förmodar att denna bedömning baseras på den ovilja delar av EU-kommissionen och vissa medlemsländer har mot vissa biodrivmedel. SKR saknar dock en analys av skälen till detta i promemorian.

SKR menar att reduktionsplikten är ett kraftfullt verktyg i arbetet för att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn år 2030, men att den på kort sikt inte kan ersätta skattebefrielsen. De rena och höginblandade biodrivmedlen behövs som ett komplement till den befintliga reduktionsplikten och bidrar också till en riskspridning genom att flera system för omställningen kan verka parallellt. Detta särskilt som det finns tilltagande politisk oenighet kring de långsiktiga förutsättningarna för reduktionsplikten. De rena och höginblandade biodrivmedlen ger dessutom en extra klimatnytta utöver den lagstadgade reduktionsplikten, vilken kommer att försvinna om förslaget genomförs.

SKR ser dessutom nu att flera pågående processer kan komma att förändra EU-kommissionens inställning till ett undantag. Bland annat pågår revidering av både energiskattedirektivet (2003/96/EG) och förnybarhetsdirektivet ((EU) 2018/2001) inom ramen för det så kallade Fit for 55-paketet. I implementeringen av energiskattedirektivet finns möjlighet att differentiera skatter i relation till klimatnytta, något som skulle kunna användas för rena biodrivmedel och i omarbetningen av förnybarhetsdirektivet finns utrymme att använda biobränslen för att ersätta det fossila. Det redan beslutade Clean Vehicle-direktivet ((EU) 2019/1161) har samtidigt skapat möjlighet att använda rena och höginblandade biodrivmedel för bland annat kollektivtrafikfordon. De nya riktlinjerna för statsstöd som antagits av Kommissionen borde inte minska möjligheterna för Sverige att få igenom ett undantag och SKR kan inte heller se att det finns något i kommissionens tidigare beslut som hindrar att Sverige söker förnyat statsstödsundantag.

SKR anser sammantaget att osäkerheten om huruvida statsstödsgodkännandet för skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel kan förlängas bortom 2022 inte är en godtagbar anledning för att avskaffa skattebefrielsen i nuläget. SKR menar tvärtom att det är av största vikt att skyndsamt ansöka om ett nytt statsstödsundantag parallellt med att frågan fortsatt drivs mot EU-kommissionen så att det blir möjligt att även behålla skattebefrielsen på längre sikt, åtminstone till 2030, såsom redan har gjorts för biogas. SKR avstyrker därför förslaget om att slopa skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel och inkludera dem i reduktionsplikten.

Ökade kostnader för kommuner och regioner som går före i klimatomställningen

Promemorians förslag kommer att innebära avsevärt ökade kostnader för kommuner och regioner med höga klimatambitioner eftersom priset på biodrivmedel direkt kommer att öka med ca 5-7 kronor per liter för dessa bränslen. För enbart den

regionala kollektivtrafiken beräknas detta ge kostnadsökningar på ca 800 miljoner kronor per år och detta i ett läge med stora biljettintäktsbortfall på grund av pandemin.

SKR menar att ökade kostnader för kollektivtrafiken kan få konsekvenser för kollektivtrafikutbudet eller leda till högre biljettpriser, vilket i sin tur kan ge upphov till mer privatbilism. Det finns också risk att såväl kommuner som regioner drar ner på sin användning av fossilfria drivmedel av kostnadsskäl och istället tankar konventionella drivmedel. Om all upphandlad busstrafik inom svensk kollektivtrafik går över till reduktionspliktig diesel ökar till exempel de årliga växthusgasutsläppen med ca 250 000 ton.

I promemorian beskrivs att eftersom rena och höginblandade biodrivmedel redan i dag i regel är dyrare än fossila bränslen tyder det på att det finns en högre betalningsvilja. SKR menar att detta är en något cynisk slutsats. Att så många aktörer idag handlar rena och höginblandade biodrivmedel beror på ett aktivt lokalt och regionalt engagemang för att nå lokala och regionala mål, men också nationella och internationella klimatmål, om fossilfrihet och klimatneutralitet. Det är mycket tack vare de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och kommunernas arbete med att upphandla fossilfria drivmedel som de samlade utsläppen från transporter sjunker i Sverige, till skillnad från i de flesta andra jämförbara länder. SKR anser inte att ett fortsatt arbete för att ställa om transportsektorn på lokal och regional nivå ska behöva gå ut över andra välfärdsåtaganden som kommuner och regioner har.

Osäkerhet när det gäller upphandling och redan ingångna avtal

Drivande kravställningar i upphandling är ett viktigt verktyg för att minska fossila bränslen i både egen fordonspark och i upphandlade transporttjänster. Många kommuner och regioner sitter med ingångna avtal med krav på fossilfria transporter och kollektivtrafiktjänster. Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter upphandlar exempelvis 100 procent fossilfri drift. Utan skattebefrielsen på rena och höginblandade biodrivmedel ökar priset på dessa drivmedel med minst 20 procent vilket kan leda till krav på kompensation från leverantörer eller uppsägning av befintliga kontrakt. Om kommunerna och regionerna inte kan eller vill betala den ökade kostnaden kan vissa avtal behöva omförhandlas. Det kan också bli svårare att upphandla nya avtal med dessa förutsättningar. På sikt kan det även bli ekonomiskt svårt att genomföra Clean Vehicle-direktivet, som ställer krav på förnybart drivmedel för en viss del av de offentligt upphandlade transporterna före 2026.

Vartefter det blir tekniskt och kommersiellt gångbart, men också i takt med att nya avtal upphandlas, ställer kommunerna och regionerna allt mer krav på eldrift. Men alla transporter kan i nuläget inte elektrifieras – för exempelvis entreprenadmaskiner och långväga kollektivtrafik är det idag i princip omöjligt att ställa sådana krav. SKR ser att rena och höginblandade biodrivmedel kommer att vara fortsatt viktiga till åtminstone 2030 för att klara det pågående regionala och kommunala omställningsarbetet.

SKR menar att ett slopande av skattebefrielsen underminerar det långsiktiga upphandlingsarbete som har genomförts i svenska kommuner och regioner för att öka andelen förnybara bränslen. Det sätter kommuner och regioner i en svår sits och det blir en juridisk fråga hur ingångna avtal ska tolkas. SKR ser flera risker – att avtal kan komma att sägas upp med hänvisning till att leverantörerna inte kan leverera rätt bränsle, att krav blir verkningslösa då de inte längre ger någon klimatnytta och inte längre bidrar till uppnående av klimatmål, alternativt att kostnaderna ökar markant.

Omställningen av transportsektorn behöver långsiktiga förutsättningar

Regioner och kommuner spelar en viktig roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle och för att möjliggöra uppfyllandet av det nationella målet om att minska utsläppen från trafiken med 70 procent till 2030. Många kommuner och regioner, inte minst de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, har arbetat med att fasa ut fossila bränslen i sina transporter under lång tid. Den regionala kollektivtrafiken har på många sätt varit föregångare i omställningen, genom att både visa att det är möjligt att ställa om och genom att bidra till att skapa en marknad för rena biodrivmedel som HVO, RME och biogas som sedan har kunnat användas i andra branscher. Detta har genomförts med hjälp av stora investeringar i både teknik och kunskap, men också genom systematisk upphandling, ofta innovationsupphandlingar. Idag pågår en omställning mot elektrifiering av transportsektorn, vilken på sikt kan innebära en utfasning av en stor del av dagens biodrivmedel. Men den omställningen behöver ske över en längre tid – inte minst för att avtalsperioderna är mycket långa inom offentlig sektor. Rena biodrivmedel är därför ett mycket viktigt verktyg på vägen mot en utsläppsfri transportsektor.

SKR menar att ett helhetsgrepp på drivmedelsfrågan måste tas utifrån både vad som redan har gjorts och vad som är möjligt att göra på sikt. Förslaget om att slopa skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel motverkar sitt syfte om att ge långsiktighet i omställningen då ett slopande av den nuvarande skattebefrielsen slår undan benen för många organisationer som har en långsiktig plan för omställningen av sina transporter. Det motverkar också förutsättningarna för de svenska företag som producerar biodrivmedel som kommer att behövas för att genomföra reduktionsplikten när efterfrågan ökar, inte minst internationellt, på hållbara flytande biodrivmedel.

SKR anser att regeringen för att stödja kommunerna och regionerna i deras omställningsarbete bör göra allt i sin makt för att verka för en fortsatt och långsiktig skattebefrielse av rena och höginblandade biodrivmedel. Om det visar sig omöjligt behöver skattebefrielsen hanteras inom ramen för de krav som finns i förnybarhetsdirektivet. Om alla möjligheter uttöms för att få ett fortsatt undantag från statsstödsreglerna anser SKR att regeringen måste ta fram långsiktiga och stabila planerings-

förutsättningar för hur kommuner och regioner ska kompenseras så att de kan fortsätta att driva på utfasningen av fossila drivmedel, och hantera ingångna avtal, inom kollektivtrafiken och andra transporter och transporttjänster.

Sveriges Kommuner och Regioner

Staffan Isling

Gunilla Glasare