

Ärendenummer	Dokumentdatum	Konfidentialitetsnivå
TRV 2021/148395 Motpartens ärendenummer I2021/03379	2022-02-10	1

Mottagare
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
i.e.remissvar@regeringskansliet.se
Diariet
Webb- och projektstöd
GD-sekreterare

Remissvar Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel

Trafikverket har tagit del av promemorian Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel. I promemorian föreslås att rena och höginblandade biodrivmedel ska omfattas av reduktionsplikten. Det läggs även ett antal ytterligare förslag kopplat till detta, till exempel att alkoholbaserade bränslen ska särbehandlas i reduktionsplikten för att korrigera för att de missgynnas i drivmedelsbeskattningen.

Övergripande synpunkter

Reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel i den nationella klimatpolitiken och Energimyndigheten kommer under 2022 att genomföra en kontrollstation för den. Trafikverket anser att det skulle vara fördelaktigt om frågan om att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten hanteras inom ramen för kontrollstationen så att en samlad bild kan skapas över hur reduktionsplikten behöver förändras för en ökad kostnadseffektivitet och funktionalitet. I så hög grad som möjligt är det önskvärt att undvika att förändringar genomförs med kort varsel samt att förändringar sprids över tid. Det kan också vara fördelaktigt att avvakta med förslaget tills det nya Energiskattedirektivet beslutas. Förändringar i Energiskattedirektivet kan t.ex. vara avgörande för behovet av att särbehandla alkoholbaserade bränslen i reduktionsplikten.

Trafikverket förstår dock den komplexa situation som nuvarande skattebefrielse är förknippad med. Utifrån förutsättningen att Sverige inte kan få förnyat statsstödsgodkännande efter 2022, tillstyrker Trafikverket förslaget att inkludera de rena och höginblandade biodrivmedlen i reduktionsplikten. Trafikverket ser även att det kan finnas behov att särbehandla alkoholbaserade bränslen i reduktionsplikten enligt förslag för att korrigera för energibeskattningen. Denna särbehandling bör dock tas bort om det i framtiden blir möjligt att sätta energiskatten per energienhet.

Ärendenummer
TRV 2021/148395
Motpartens ärendenummer
I2021/03379

Dokumentdatum
2022-02-10

Detaljerade synpunkter

Det är relativt svårt att utan tillgång till en djupare analys bedöma vilka effekter som följer av förändringen att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten. Om efterfrågan på rena och höginblandade biodrivmedel kvarstår efter att de inkluderas i reduktionsplikten kan det leda till att kostnadsutvecklingen på bensin och diesel mildras.

Det är dock långt ifrån säkert att efterfrågan kvarstår när rena- och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten och beläggs med full koldioxid- och energiskatt. Prispremien som de aktörer som upphandlar klimatsmarta transporter är beredda att betala kan till viss del bero på om merkostnaden leder till additionella utsläppsminskningar eller enbart en omflyttning av utsläpp inom reduktionsplikten. Om separata avtal om additionalitet tecknas kommer inkluderandet av rena och höginblandade biodrivmedel att få en mindre mildrande effekt på bensin- och dieselpriserna än om sådana avtal inte tecknas. Det hade det varit önskvärt om konsekvensanalysen innehållit en analys av incitamentsstrukturen för drivmedelsaktörerna, t.ex. en analys av vilka fördelar som finns med att sälja HVO100 och E85 istället för att låginblanda en högre procent HVO i diesel. Trafikverket ser i sammanhanget en avvägning mellan extra kostnader för distribution och administration och den prispremie som konsumenterna är villiga att betala för klimatsmarta drivmedel.

Det hade även varit önskvärt med en analys av den eventuella situationen att Sverige skulle kunna få förnyat statsstödsgodkännande även efter 2022 och vilket upplägg som vore mest fördelaktigt under de förutsättningarna.

Trafikverket saknar en analys över kopplingen till pumplagen och ser att det kan finnas skäl att se över pumplagen om rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten.

Ärendenummer
TRV 2021/148395
Motpartens ärendenummer
I2021/03379

Dokumentdatum
2022-02-10

Beslut

Beslut i detta ärende har fattats av vikarierande generaldirektör Bo Netz. Fördragande har varit utredningsledare Helen Lindblom, Miljöenheten. Samråd har skett med Magnus Lindgren på Strategisk Utveckling, Stefan Engdahl, chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef för avdelningen Transportkvalitet, Malin Kotake chef för enhet Miljö. Samhällsekonom Thomas Broberg har också deltagit i handläggningen.

Bo Netz
Vikarierande Generaldirektör

Helen Lindblom

Utredningsledare

Helen.lindblom@trafikverket.se

Direkt: 010 – 123 21 69

Mobil: 072 – 084 80 90

Trafikverket

Adress: 405 33 Göteborg

Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, Göteborg

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/148395, Motpartens ärendenummer I2021/03379, Dokumentdatum 2022-02-10, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.