

Datum  
2022-02-11Dnr/Beteckning  
TSG 2021-12762Ert datum  
2021-12-22Er beteckning  
I2021/03379

Kopia till

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Remissvar - Promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten (I2021/03379)

Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslagen i sak men föreslår nedanstående justeringar och förtydliganden.

Under del 3 *Skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel*, sidan 10, sista stycket står att en etanolbil även kan tankas med bensin. Vi vill uppmärksamma att detta gäller s.k. flexifuelbilar, det finns ett fåtal andra etanoldrivna bilar i trafik idag som inte kan köras på bensin.

På sidan 11 i tredje stycket anges att fler och fler dieslbilar certifieras för att använda drivmedlet HVO. Vi vill notera att detta stämmer för tunga fordon men inte för personbilar och lätta lastbilar som inte certifieras för användning av ren HVO idag. Tillverkare av personbilar och lätta lastbilar kan däremot anpassa sina garantiåtaganden utifrån användning av ren HVO.

Under rubrik 4.2 *Möjligheten att använda överskott av utsläppsminskningar utvidgas* med underrubrik *Skälen för förslaget* på sidan 16, anges att drivmedlet ED95 ska betala samma energi- och koldioxidskatt som den fossila motsvarigheten till drivmedlet, dvs diesel. Samtidigt föreslås ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, som innebär att kraven på reduktionsplikt för ED95, i egenskap av att det är ett alkoholdrivmedel, istället motsvarar kraven för fossil bensin. Anledningarna till denna uppdelning kan uppfattas som svårbegripliga och bör förtydligas.

Under del 6 *Konsekvenser* så beskrivs i den sammanfattande bedömningen, samt på sidan 27 under rubriken *Påverkan på utsläppen av växthusgaser från användning av drivmedel*, att den sammantagna utsläppsminskningen som reduktionsplikten ger upphov till förväntas uppgå till cirka 0,4 miljoner ton koldioxidekvivalenter mellan 2022 till 2023. Detta med hänsyn till förslagen i promemorian. Det saknas en jämförelse med vilken utsläppsminskning som förväntas utan hänsyn till promemorians förslag.

På sidan 26 i andra stycket samt på sidan 31 under rubriken *Konsekvenser för hushåll* står att användningen av rena och höginblandade drivmedel är låg hos hushåll med undantag för E85. Vi saknar källa till underlag som visar omfattningen av hushållens användning av E85 samt en jämförelse med hushållens användning av HVO100. Utifrån dagens fordonsbestånd kan det antas att hushållen i relativt hög grad även använder HVO100 till sina fordon.

Det är sannolikt att priset på rena eller höginblandade drivmedel till slutkund höjs i och med ett slopande av skatteundantaget för dessa. Detta kan exempelvis påverka medborgare som idag tankar dessa drivmedel eller som reser med kollektivtrafik vilket beskrivs på sidan 31 under rubriken *Konsekvenser för hushåll*. Transportstyrelsen saknar bland remissinstanserna någon konsumentföreträdare exempelvis Konsumentverket för att få med synpunkter på hur medborgare kan beröras av prishöjningar.

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Pär Norling samt utredarna Ulrika Ågren och Kjell-Olof Matsson, den senare föredragande.

Anita Johansson  
Ställföreträdande generaldirektör