

Stockholm 2021-02-11

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.seAndreas.kannesten@regeringskansliet.se**Remiss av Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation. DNr: I2020/03425**

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

Sammanfattning

- Drivkraft Sverige anser att reduktionsplikten är bra och ett viktigt verktyg för att minska utsläppen i transportsektorn och för arbetsmaskiner.
- Drivkraft Sverige anser att processen innan detta PM skickades ut på remiss tagit oacceptabelt lång tid och exponerat industri och användare för onödiga kostnader.
- Branschen anser det viktigt att de delar av regelverket som avses presenteras i föreskrifter och regelsystem för nya uppdaterade hållbarhetskriterier skyndsamt måste komma på plats. Detta arbete måste prioriteras för att ge branschen den information och säkerhet i lagstiftningen som krävs för en kostnadseffektiv implementering.
- Drivkraft Sverige saknar ett resonemang om konsekvenserna av Sveriges ambitioner i förhållande till EU och världen i övrigt och anser att omvärldsanalysen är bristfällig.
- Den pågående utredningen om förutsättningar för ett förbud mot förbränningsmotorer har en avgörande påverkan på reduktionspliktens framtida utformning. Utredningen kan leda till en förtida avveckling av alla flytande och gasformiga drivmedel som en möjlig konsekvens.
- Drivkraft Sverige anser att kommande Kontrollstationer måste genomföras enligt överenskommen tidplan, i nära samarbete med berörda aktörer och därefter snabbt omsättas i lagstiftning.
- Drivkraft Sverige efterlyser en analys av vad PMets reduktionspliktsnivåer innebär för drivmedelskostnader i jämförelse med andra länder i och utanför EU (exportmarknader).
- Drivkraft Sverige välkomnar förslaget att överskott skall kunna sparas från ett kalenderår till nästa. Det är viktigt att regelverket beskrivs tydligt i

föreskrifterna.

- Drivkraft Sverige anser att det är bra att man kan sälja överskott till andra aktörer men avvisar att reduktionsplikten först måste vara uppfylld innan överskott får säljas/överlåtas.
- Drivkraft Sverige välkomnar förslaget till Flex-kvot och anser att den är nödvändig för att man skall kunna uppfylla reduktionsplikten för bensin utan att bryta mot kvalitetsregelverket. Den måste dock regelbundet utvärderas för att bedöma effekter på marknaden för olika aktörer.
- Drivkraft Sverige anser att det nya regelverket och föreskrifterna för miljöinformation måste revideras för att reflektera att viss uppfyllnad för bensin kan återfinnas i dieselpumpen. Samma gäller vid överlåtelse av överskott av reduktioner.
- Drivkraft Sverige välkomnar förslaget att e-fuels skall få ingå i uppfyllnaden av reduktionsplikten.
- Drivkraft Sverige delar inte PMets bedömningen att detta regelverk inte innebär en ökad administrativ börda för aktörerna, då bl.a. 2021 resulterar i två skilda rapporteringar.
- Drivkraft Sverige anser att man inte kan bryta mot straffsanktionerade kvalitetskrav som återfinns i bränslekvalitetsdirektivet och drivmedelslagen Även drivmedelstandarder måste följas för att skydda konsumenterna.
- Framtiden för höginblandade biodrivmedel är oklar och Drivkraft Sverige anser att branschen måste bjudas in att delta i den utredning som pågår inom Regeringskansliet i denna fråga.
- Drivkraft Sverige anser att det är bra att Skatteverket skall lämna ut uppgifter till tillsynsmyndigheten om vilka som är skattskyldiga för bensin och diesel.
- Drivkraft Sverige yrkar på att Energimyndigheten ges i uppdrag att utveckla ett förhandsgranskningsförfarande för nya råvaror.

Utvecklade synpunkter på Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel.

Reduktionsplikten

Branschen anser att reduktionsplikten är ett bra och viktigt verktyg både för att minska utsläppen inom transportsektorn och för arbetsmaskiner samt ge producenter den långsiktighet som behövs för att våga investera i biodrivmedel.

Regelverket för reduktionsplikten

Branschen anser att det tagit för lång tid innan detta PM skickades ut på remiss.

Även om detta PM nu har kommit så finns det mycket som kommer att redovisas i ett senare PM där remissdatum är okänt. Det är inte bara reduktionspliktslagen som är viktig utan också reduktionspliktsförordningen, föreskriften och eventuella Allmänna råd och vägledningar. Dessa finns inte på plats och Drivkraft Sverige anser att dessa skyndsamt behöver kommuniceras.

Branschen anser att framförhållningen skall vara minst nio månader före ett kalenderårs början för att de skall kunna göra en effektiv upphandling av de biodrivmedelsvolymerna som krävs för att uppnå reduktionspliktskrav. Då bolagen har agerat med budgeten för 2021 som utgångspunkt för reduktionspliktsnivåerna och det ändrade datum för ikraftträdande till 1: a augusti anser branschen att det är hanterbart.

Utöver dessa osäkerheter skall Sverige implementera de nya hållbarhetskriterierna i det omarbetade Förnybartdirektivet, 2018/2001/EU, senast den 30 juni 2021. Det finns detaljer i Sveriges inställning till detta direktiv som branschen skyndsamt behöver få kunskap om. Det finns ett antal val att göra för medlemsstaterna, men endast vissa av dessa har redovisats i detta PM, och själva lagstiftningen är inte på plats ännu och tidplanen när den kommer på plats är oklar.

Utöver ovan redovisade kortsiktiga konsekvenser skadas förtroendet för styrmedlet på längre sikt, och investeringsvilja/förmåga reduceras när nivåer och konstruktion förhandlas mellan politiska partier med oklara tidsramar, utan insyn och deltagande av de aktörer som ska uppfylla plikten, eller andra aktörer som i hög grad påverkas av utformningen. För en bransch som är, och kommer vara, en central del av det svenska hållbara transportsystemet är det en oacceptabel situation som inte bör upprepas.

Hög ambition – bristfällig omvärldsanalys

Drivkraft Sverige saknar ett resonemang om Sveriges ambition i förhållande till EU och världen i övrigt samt deras behov av biodrivmedel. EU:s medlemsstater ökar sina ambitionsnivåer, ibland också utöver kraven som ställs i Förnybartdirektivet (RED II). Nivåerna i RED II för transportsektorn är 10% för 2020 och skall linjärt öka till 14% (på energibas) till 2030. EU har ökat det övergripande klimatmålet för 2030 från 40% till 55% minskade utsläpp av växthusgaser jämfört med 1990 vilket innebär att flera av EU:s direktiv och målnivåer kommer att behöva revideras. Det nya målet för transportsektorn som kommunicerats inför uppdateringen av Förnybartdirektivet har angetts till 24% på energibas år 2030. Drivkraft Sverige har kalkylerat behovet av biodrivmedel och förnybar energi inom EU för att nå 14% i transportsektorn år 2030 till cirka 400 TWh, och om målet ökas till 24% till cirka 720 TWh (utan dubbelräkningar). I Sverige bedöms behovet för att uppfylla reduktionsplikten 2030 till motsvarande 37 TWh biodrivmedel. Drivkraft Sverige bedömer att det kan komma att bli konkurrens om hållbara biodrivmedel för att klara reduktionspliktsnivåerna.

	Mål 2030		
	Reduktionsplikt Sverige 2030	RED II – 14% e	Uppdaterat RED III, 24%e
Biodrivmedels och förnybart	37 TWh	400 TWh	720 TWh

I samband med revideringen av Förnybartdirektivet kan också hållbarhetskriterierna för råvaror till produktion av biodrivmedel komma att revideras. Drivkraft Sverige anser att Regeringen aktivt behöver arbeta för att tillgängligheten för hållbara råvaror inte begränsas ytterligare och också verka för att den negativa och diskriminerande synen på grödebaserade biodrivmedel i EU motarbetas med fakta och vetenskapliga argument.

Sverige representerar ca 3% av EU:s och ca 0,3% av världens dieselanvändning och man kan konstatera att för att nå reduktionspliktsnivåer beräknas behovet till ca 12% av den förväntade produktionsökningen och 23% av den befintliga till 2022 respektive 2024 av HVO i världen .

PM:et konstaterar också att Sverige under vintern begränsas från vilka produktionsanläggningar som man kan köpa HVO som kräver bättre köldegenskaper. Det betyder att Sverige behöver köpa HVO från ett begränsat antal produktionsanläggningar som kan producera HVO med bättre köldegenskaper. Utöver detta är vissa HVO samprocessade med diesel av en kvalitet som inte används i Sverige. Dessa volymer är inte heller möjliga att använda i Sverige i dagens läge.

PM:et konstaterar ”att det finns god världstillgång på biodrivmedel” och vad gäller etanol och FAME är det en korrekt bedömning. Dessa biodrivmedel begränsas dock av vad som är tillåtet enligt bränslekvalitetsdirektivet (10%vol etanol i bensin och 7%vol FAME i diesel). Eftersom HVO och biobensin krävs för att nå reduktionsplikten efterlyser Drivkraft Sverige en djupare omvärldsbedömning av efterfrågan i bl.a. EU för att uppfylla nationella eller EU:s krav i RED II, och vad det kan innebära för tillgången på hållbara biodrivmedel av rätt kvalitet.

I en djupare omvärldsbeskrivning anser Drivkraft Sverige att även ändringar och förslag på EU-nivå av direktiv och förordningar måste utvärderas. Diskussioner om att införa transportsektorn i handel med utsläppsrätter är ett sådant förslag som måste utvärderas och noggrant konsekvensutredas. Den nyss föreslagna delegerade akten för Taxonomin är en annan sådan EU lagstiftning som riskerar att påverka framtida möjligheter till en tillräcklig produktion av hållbara biodrivmedel.

Utfasningsutredningen

Drivkraft Sverige anser att Reduktionsplikten är ett bra styrmedel för att på ett kostnadseffektivt sätt minska CO₂-utsläppen från bensin och diesel och helt nödvändigt för att nå 70%-målet till 2030. Parallellt pågår f.n. en utredning om a) utfasning av fossila drivmedel, och b) förutsättningar för ett förbud mot nyförsäljning av bilar med förbränningsmotor. Bägge dessa utredningar är av stor vikt för hur styrmedel utformas efter 2030, och Drivkraft Sverige anser att det kommer att behövas ett helhetsgrepp om drivmedelssektorn för att skapa förutsättningar för en fortsatt effektiv omställning. Ett ev. förbud mot försäljning av förbränningsmotorer skulle kräva en helt annan ansats än reduktionsplikten, då en förtida avveckling av

alla flytande och gasformiga drivmedel blir en omedelbar konsekvens. En utfasning av fossila drivmedel kan dock fortsatt använda principerna i reduktionsplikten, givet att tekniska förutsättningar medger användande av större mängder icke-fossil råvara.

Kontrollstationer

Drivkraft Sverige anser att Kontrollstationer är mycket viktiga både för att utvärdera reduktionsplikten och för att bedöma hur vägen framåt behöver se ut, baserat på tekniska förutsättningar, omvärldsförändringar och konkurrenskraften i det svenska näringslivet. För att få en bredare analys av marknaden bör Kontrollstationerna genomföras i nära samarbete med de berörda aktörerna. Lärdom bör dras ifrån den första kontrollstationen, där aktuellt PM utkom 1,5 år efter Energimyndighetens rapport utan dialog med berörda aktörer.

Konkurrenskraft

I konsekvensutredningen i rubricerad PM har kostnadsökningarna till följd av reduktionsplikten uppskattats. Man inrymmer också att dessa bedömningar innehåller stora osäkerheter. Drivkraft Sverige efterlyser dock en analys av vad dessa reduktionspliktsnivåer innebär för kostnader i jämförelse med andra länder i och utanför EU (exportmarknader). Detta är en särskilt viktig fråga för konkurrenskraften för det svenska näringslivet som är beroende av transporter och där kostnadsökningarna riskerar att bli större i Sverige än i omvärlden. Drivkraft Sverige saknar en konsekvensbedömning av drivmedelsprisernas effekt på svenska företags konkurrenskraft i jämförelse med andra länder med vilka de konkurrerar.

Spara överskott mellan kalenderår

Drivkraft Sverige anser att detta är ett bra förslag och något som branschen efterfrågat i tidigare remissomgångar.

Dock är skrivningen i PM:et sådan att det kan tolkas som att endast 10% av överskottet får sparas. Om man strikt läser denna text kan det innebära att 90% av överskottet inte får sparas och måste hitta en köpare av överskottet. Drivkraft Sverige har varit i kontakt med Regeringskansliet och fått en närmare beskrivning om hur det är avsett att tolkas. Drivkraft Sverige anser att detta behöver förtydligas i föreskriften för att det skall vara tydligt hur aktörerna får spara eventuella överskott.

Drivkraft Sverige uppfattar att det inte är tillåtet att spara överskott från perioden (1) 1.1.2021-31.7.2021 till perioden (2) 1.8.2021-31.12.2021 då lagen träder i kraft 1.8.2021. Däremot undrar Drivkraft Sverige om det är möjligt att spara ett eventuellt överskott från båda perioderna 1 och 2 under 2021 till 2022. Även detta bör klargöras i föreskriften.

Exempel på hur Drivkraft Sverige har uppfattat hur överskott skall få sparas:

Aktörens krav för ett kalenderår är en reduktion på 1000 ton CO₂eq och resultatet under kalenderåret blev 1100 ton CO₂ eq. Överskottet på 10% av kravet vilket är lika med 100 ton CO₂ eq får då sparas till nästkommande kalenderår.

Sälja/överlåta överskott

Sid 24: ”Det bör även fortsättningsvis krävas att reduktionsplikten är uppfylld vid överlåtelse av utsläppsminskning ”

”Energimyndigheten har föreslagit att möjligheten att handla med utsläppsreduktion ska utvidgas så att det blir möjligt för en reduktionspliktig aktör att överlåta utsläppsreduktion även om denne inte har uppfyllt sin egen reduktionsplikt. ”

I PM:et har föreslagits:

”Det bör även fortsättningsvis ställas krav på att den egna utsläppsminskningen ska ha uppfyllts för den som vill överlåta en utsläppsminskning så att någon annan kan tillgodoräkna sig den.”

Drivkraft Sverige förordar att Energimyndighetens förslag skall gälla. Inom reduktionsplikten finns det en valmöjlighet att uppfylla reduktionsplikten genom att tillsätta biodrivmedel eller betala reduktionspliktsavgiften. Aktörerna har som ambition att uppfylla reduktionsplikten genom att tillsätta biodrivmedel men anser samtidigt att det skulle förenkla den handel som finns med utsläppsminskningar om kravet på att aktörerna först måste uppfylla reduktionsplikten inte ställs.

Det konstateras också att det i dagens regelverk inte finns något hinder att handla med utsläppsminskningar under det innevarande året. Dock innebär kravet på att reduktionsplikten först måste uppfyllas att det är svårt att bedöma under kalenderåret vilket överskott som eventuellt finns tillgängligt för försäljning.

Vid rapporteringen av reduktionsplikten för kalenderåret kan något enstaka parti biodrivmedel bedömas av tillsynsmyndigheten inte uppfylla kravet enligt hållbarhetskriterierna. Det skulle då kunna innebära att aktören sålt ett överskott som i praktiken inte fanns. Då måste aktören informera den som köpt eventuellt överskott att överskottet inte fanns, och då måste den aktör som köpt överskottet betala reduktionspliktsavgiften. Det innebär också merarbete för tillsynsmyndigheten som måste justera beräkningen för fler aktörer. Om kravet på att uppfylla reduktionsplikten innan man kan sälja överskott tas bort behöver endast aktören som fått biodrivmedelsvolymen underkända betala in reduktionspliktsavgiften.

Drivkraft Sverige anser att kravet på att uppfylla reduktionsplikten innan överskott får säljas skall tas bort.

Flex-kvot

Precis som PM:et konstaterar är det svårare att klara en hög reduktionsplikt för bensin än för diesel. Därför välkomnar DS möjligheterna till Flex-kvot men vill också påpeka att det finns konkurrensrelaterade frågor att ta hänsyn till beroende på de olika aktörernas respektive marknadsandel av bensin och diesel.

I PM:et konstateras att man, i dagsläget, inte kommer att slå ihop bensin och diesel till en gemensam kvot. Skälet till detta anförs att aktörerna har olika marknadsandelar av bensin och diesel och att det därmed inte blir konkurrensneutralt. Tyvärr har Flex-kvoten lite av samma problem. Flexkvoten inför i viss mån den konkurrenssnedvridning som man bedömde fanns med den gemensamma kvoten. En aktör som säljer mycket bensin kommer att behöva föra över reduktion från dieselkvoten till bensinkvoten (efter 6% reduktionsplikt). Det kan innebära att den aktören flera år tidigare än andra aktörer kan komma att få problem med hur mycket HVO som kan blandas i diesel och därmed inte uppfylla kraven i

bränslekvalitetsdirektivet, drivmedelslagen och standarder. Dessa aktörer säljer inte tillräckligt med diesel för att klara att uppfylla reduktionsplikten för bensin.

Miljöinformation

När det gäller den kommande miljöinformationsmärkningen av drivmedel behöver information ges till konsumenter om att en viss del av den reduktion som gäller bensin finns i dieselpumpen. Detta gäller också om man köpt eller sålt reduktion av/till någon annan och gäller för både bensin och diesel. Det är oklart om föreskrifterna för miljöinformation kommer att justeras med avseende på möjligheten med flex-kvot.

Reduktionspliktsavgift

I PM:et finns två olika uppgifter om reduktionspliktsavgiften. På sid 25 anges att den skall vara oförändrad, 5 kr/kg CO₂ för bensin och 4 kr/kg CO₂ för diesel. På sidan 38 i konsekvensutredningen anges att reduktionspliktsavgiften skall vara lika för bensin och diesel och uppgå till 4 kr/kg CO₂. Vid kontakt med Regeringskansliet har Drivkraft Sverige förstått att avsikten är att reduktionspliktsavgiften skall vara oförändrad. Detta behöver klargöras i kommande förordning.

Dock kommer det i praktiken innebära samma reduktionspliktsavgift för bensin respektive diesel eftersom aktörer som säljer både bensin och diesel (efter 2021) då kan flytta reduktionsminskning från diesel till bensin genom "Flex-kvoten". Skulle aktören då ha en brist t.ex. för bensin så flyttar man det underskottet till diesel som leder till en lägre reduktionspliktsavgift. Olika leverantörer når de tekniska möjligheterna till HVO- inblandning vid olika tidpunkter beroende på sin marknadsandel på bensin och diesel (som skrevs ovan). Det talar också för samma avgift, annars kan konkurrensnedvridning uppstå på riktigt då reduktionspliktsavgiften är ett slags tak för priset på biodrivmedel.

Drivkraft Sverige anser därför att reduktionspliktsavgift skall vara lika för bensin och diesel vilket i praktiken ändå blir utfallet för aktörer som säljer både bensin och diesel.

E-fuels

Drivkraft Sverige anser att det är positivt att Regeringen förbereder att tillåta e-fuels att räknas in i uppfyllnaden av reduktionsplikten. Drivkraft Sverige anser att branschens aktörer måste involveras i utarbetandet av detaljerna i det kommande regelverket för e-fuels i förordning och inom Kontrollstationen.

Administrativ börda

PM:et bedömer i konsekvensbeskrivningen att det inte blir en utökad administrativ börda för de reduktionspliktiga aktörerna. Drivkraft Sverige delar inte den bedömningen. För rapporteringen som blir aktuell i mars 2022 kommer aktörerna att behöva göra två separata rapporteringar där underlagen måste hållas isär. Att göra två rapporteringar innebär en ökad administrativ börda både för aktörerna och för tillsynsmyndigheten. Man kan också konstatera att det finns fler rapporteringar som skall göras och tillkommande rapporteringar jämfört med tidigare är bl.a. kravet på miljöinformation samt också det nya kravet i RED II med rapportering till en databas

i EU. Hur detta skall gå till och vad det innebär i form av ökad administration är ännu inte klart.

Bränslekvalitetsdirektivet (FQD), drivmedelslagen och standarder

Bränslekvalitetsdirektivet (Fuel Quality Directive, FQD) reglerar vissa parametrar för bensin och diesel som är viktiga ur hälso- och miljösynpunkt samt också för att fordonsindustrin skall klara de lagstadgade avgaskraven. FQD implementeras i svensk lagstiftning genom drivmedelslagen (SFS 2011:319, DML) i vilken Sverige även har infört krav för HVO, FAME, ED95 och E85, trots att dessa idag inte omfattas av FQD.

Parametrarna i DML är straffsanktionerade (§33) om man bryter mot §16 som innebär att man bryter mot specifikationerna för bensin (§6) och diesel (§10).

Därför är det förvånande att det på sid 15 står följande:

”För att reduktionsplikten ska bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter kan det vara rimligt att höja reduktionsnivåerna för bensin till en nivå som överstiger vad bränslekvalitetskraven tillåter.”

Detta innebär i praktiken att man måste använda Flex-kvoten och HVO i dieselbränsle för att inte bryta mot den straffsanktion som finns i DML.

FQD är under revision och det förväntas komma ett förslag till uppdatering av FQD i juni 2021.

På sid 15 anges det att:

” Det är viktigt att bränslekvalitetsdirektivet uppdateras så att en högre andel etanol kan blandas in i bensin.”

I detta anges att etanolinblandningen skall ökas till över 10%. Idag finns det inga fordon på den europeiska marknaden som är godkända för upp till 20%vol etanol (E20). Det kan dock ändå finnas fordon som kan klara denna inblandning men det är oklart hur många de kan vara. För användning av E20 krävs att fordonstillverkarna uttryckligen godkänner denna kvalitet. Tyvärr kan denna möjlighet innebära att endast nya fordon från det år när denna ändring genomförs godkännas för högre inblandning. Det kan då innebära att det blir en begränsad volym av en sådan kvalitet, E20, som kommer att ge ett begränsat bidrag till reduktionspliktsuppfyllnaden. En möjlighet är om fordonsindustrin skulle ge ett godkännande för befintliga fordonsflottan, s.k. bakåtkompatibilitet (vilket har förekommit tidigare för bl.a. upp till 7% FAME i diesel). Avgaskraven har dock skärpts och i och med Euro 6/VI måste fordonsindustrin garantera emissionerna för det drivmedel som de godkänner för användning i sina fordon.

Då möjligheten till E10 infördes 2011 implementerades också ett krav på att på marknaden tillhandahålla E5 till äldre fordon under en begränsad tid enligt FQD. Om E20 blir tillåten kommer det sannolikt att kopplas till ett behov att på marknaden tillhandahålla E10 för dagens befintliga flotta av bensinbilar. Det är osannolikt i en sjunkande volymmarknad att fler kvaliteter (t.ex. även E5) kommer att finnas kvar om E20 införs. Troligen kommer E5 kvalitén då att ersättas av E20 och inte vara den huvudsakliga bensinkvalitén.

7%vol FAME – teoretisk gräns

I PM:et utgås ifrån att man kan blanda i FAME upp till den maximala gränsen i FQD/DML i diesel på 7,0% vol. Detta är en teoretisk gräns för inblandningen i diesel som kan nås i enskilda volymer. Dock kan man inte klara att nå 7,0% FAME i diesel på årsbasis av två orsaker. Dels är det låga temperaturer i stora delar av landet och där måste inblandningen av FAME i diesel minskas. Ett annat skäl är att depåutrustningen måste kalibreras med en marginal till maxgränsen för att inte riskera att bryta mot de straffsanktionerade bestämmelserna i DML. Drivkraft Sverige uppskattar att maximal inblandning på kalenderår (vid normalvinter) kan i praktiken maximalt uppgå till cirka 6,5%vol.

Höginblandade biodrivmedel-oklar framtid

Det pågår även ett arbete inom Regeringskansliet för att långsiktigt säkra höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenskraft. Utfallet av detta arbete bör beaktas vid kommande kontrollstationer Sverige har idag ett tidsbegränsat statsstödgodkännande för höginblandade biodrivmedel (ED 95, E85, FAME och HVO 100) som går ut 31.12.2021. Det är i allra högsta grad oklart vad som gäller efter detta datum. Enligt flera informationskällor pågår en utredning om Sveriges strategi i denna fråga. Denna pågående utredning måste omedelbart involvera marknadsaktörer för att säkerställa att konklusionerna också fungerar i verkligheten på marknaden. Det är mycket kort om tid och upp till dags datum har branschen inte bjudits in till att delta i detta viktiga arbete.

Drivkraft Sverige uppfattar att det är oklart om det är möjligt att få fortsatt skattebefrielse för grödebaserade biodrivmedel givet EU:s motstånd mot dessa råvaror. Att endast söka godkännande för avancerade biodrivmedel innebär att de höginblandade kommer att konkurrera med de volymer som har högst växthusgasprestanda (lägsta utsläpp) och därmed konkurrera med volymer som har störst värde för reduktionspliktsuppfyllnaden.

Energi- och miljöstödsriktlinjerna kommer att uppdateras under 2021 och än är det oklart hur dessa kommer att se ut.

Ett annat tillvägagångssätt är att utarbeta ett system där de höginblandade kan ingå i reduktionsplikten. Detta är inte helt oproblematiskt då de får en stor betydelse vilket energiinnehåll och vilken skatt per liter som biodrivmedlet skall skattas med. Drivkraft Sverige har, tillsammans med den europeiska branschorganisationen, Fuels Europe, drivit på för en förändring av Energiskattedirektivet för att beskatta efter fossilt kolinnehåll och också efter energiinnehåll. Det skulle i praktiken skapa möjligheter för lägre beskattning av bio jämfört med fossilt.

I DML ingår idag också specifikationer för E85, ED 95 och FAME som inte är uppdaterade, vilket innebär att man riskerar att få betala ännu högre skatt för dessa än för de fossila drivmedlen enligt miljöklass 1. Om man följer standarderna för dessa drivmedel, som är ett villkor för att fordonsindustrin accepterar dem för användning, innebär det att man inte följer lagstiftningen. Lagstiftningen för dessa är inte straffsanktionerad men ger dem en skattenackdel jämfört med de fossila drivmedlen. Detta är särskilt viktigt för de biodrivmedel (ED95, FAME) som används i dieselfordon där skatteskillnaden är större än för bensin för olika miljöklasser.

Drivkraft Sverige anser att Regeringskansliet skyndsamt uppdatera dessa specifikationer samt involverar marknads aktörer i arbetet om framtiden framåt för höginblandade biodrivmedel och dess roll på svensk drivmedelsmarknad.

Uppgiftsskyldighet för Skatteverket

Drivkraft Sverige anser att förslaget är bra att Skatteverket skall lämna ut uppgifter till tillsynsmyndigheten om vilka som är skattskyldiga för bensin, diesel och flygfotogen. Det betyder att det minskar risken för att reduktionspliktiga aktörer inte fullgör sin åtaganden enligt reduktionspliktslagen och gör att det blir mer konkurrensneutralt på marknaden.

Övrigt

Förhandsgodkännande av råvaror

PM:et utgår i konsekvensbeskrivningen att biodrivmedlen huvudsakligen kommer att vara producerade av avfall och restprodukter. Då klassificeringen av avfall och restprodukter kräver tolkning av lagstiftningen föreslår Drivkraft Sverige att det införs ett förfarande med förhandsgodkännande av tillsynsmyndigheten för klassificering som avfall eller restprodukt. En självklassificering av en råvara som avfall eller restprodukt av biodrivmedelsproducenterna som i efterhand vid rapporteringstillfället inte godkänns av tillsynsmyndigheten innebär dels att dessa biodrivmedel inte betraktas som avfall eller restprodukt alternativt inte anses hållbara. Det kan innebära krav på omräkning av GHG-prestandan och kanske också eventuellt underkännande av stora volymer biodrivmedel till följd av olika tolkningar av aktör och tillsynsmyndighet. Detta är ett risktagande som kan bli mycket dyrbart för aktörerna om stora volymer blir underkända. För att minska denna risk för en sådan exponering, som också kan utgöra ett hinder för nya råvaror till biodrivmedel är ett förfarande med förhandsgodkännande ett sätt att minska denna risk.

Drivkraft Sverige yrkar på att Energimyndigheten ges i uppdrag att utveckla ett förhandsgranskningsförfarande för nya råvaror.

Johan G Andersson
VD

Ebba Tamm
Produkt- & miljöexpert