

Fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: henrik.kjellberg@regeringskansliet.se

Avskaffad skattebefrielse för vissa biobränslen för uppvärmning samt ändrade förutsättningar för skattebefrielse för biogas och biogasol

Fi2020/01997/S2

1 juni 2020

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden. Vårt fokus i dessa kommentarer är drivmedel för transporter, men vi har ändå en kommentar kring bioenergi till uppvärmning.

Om Sverige skall klara omställningen i transportsektorn och klara att nå netto noll till 2045 måste biodrivmedel få lov att spela en naturlig roll. Vi kan inte förstå hur ett borttagande av skatteundantag för FAME kan stötta denna utveckling. Genom att denna del av FAME försvinner kommersiellt, hotas den övergripande produktionen av ett av Sveriges största inhemska drivmedel.

Våra synpunkter i sammandrag

1. Finansdepartementet bör ta initiativ till en fördjupad analys där en långsiktig lösning för rena grödebaserade drivmedel säkras
2. I lagtexten bör texten granskas så att vi förbereder så långt det går med gällande direktiv för förbättrade förhållanden för grödebaserade drivmedel.
3. Se hur andra länder hanterar denna fråga, och ta intryck av de bästa

Mer än en remiss - avgörande taktikval

Detta remissvar är en utmaning att skriva. För det första handlar den till största delen om *"avskaffad skattebefrielse för vissa biobränslen för uppvärmning samt ändrade förutsättningar för skattebefrielse för biogas och biogasol"*. Avseende detta, och med tanke

på att svenska regeringen notifierat EU om ett tioårigt skatteundantag för biogas för transportändamål, så har vi inte många kommentarer avseende drivmedel för transporter.

Men drivmedel nämns, och anta att vi sitter här om ett år och EU har förklarat att skatteundantaget för grödebaserade drivmedel inte fortsätter 2022. Då blir denna remissen, och de justeringar den innebär, kärnan i Sveriges agerande kring grödebaserade drivmedel. I paragraf 2, 2a i (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen står det: *"Kontrollsystemet ska visa att ett gasformigt biobränsle inte är framställt av livsmedels- eller fodergrödor"*. Spelar mindre roll i Sverige eftersom biogasen inte görs av grödor, men om statsstödsundantaget inte godkänns på sikt tas ordet *gasformigt* bort, och vi slår ut de rena grödebaserade biodrivmedlen i Sverige.

Vi är fullt medvetna att Finansdepartementet har att följa beslutade EU direktiv som skall införas i svensk lag, men vi menar att denna fråga kräver en fördjupad dialog. Våra kommentarer går utöver remissens förslag till lagändringar, och fokuserar på den mångordiga "Bakgrund och gällande rätt". Det skatteundantag för grödebaserade drivmedel som regeringen pre-notifierade kommissionen om nyligen är ytterligare en kort respit, ett ettårigt undantag. Är detta det fjärde ettåriga undantaget som den svenska regeringen förhandlar fram? Nästa år då?

Detta är naturligtvis inte hållbart för den svenska biodrivmedelsindustrin, och gentemot EU försvagas den svenska positionen med varje kortsiktigt undantag EU "ger" besvärliga Sverige. Inte våra ord, de återger vad vi hört tjänstemän säga i Bryssel. Biodrivmedel är generellt dyrare att producera än fossila drivmedel, och behöver ett så kallat statsstöd eller andra policystöd.

Styrmedel som reduktionsplikten ökar efterfrågan i Sverige, och den är ett viktigt styrmedel, men den europeiska marknaden ligger inte i fas. Det finns vitt skilda marknadsincitament i hela Europa vilket minskar marknaden för svenska producenter.

Regeringen borde oavsett idag gällande direktiv lägga en strategi som utnyttjar de möjligheter som det nya Green deal och revideringen av bränslekvalitets- och energiskattedirektivet ger, arbeta in detta i den nya jordbrukspolitiken och revisionerna planerade inom förnybart direktivet och säkra att de kommande statsstödsreglerna utformas så att de tillåter hållbara drivmedel vara en del av den svenska omställningen av transportområdet.

Statsstödsreglerna styr – men de ändras

Sverige har, som anges i Finansdepartementets förslag, tre tidsbegränsade undantag från statsstödsreglerna. Dessa undantag löper ut den 31 december 2020. Kommissionen avser revidera statsstödsreglerna, men detta har försenats. Dessvärre lämnar de kvar stycket som sätter en deadline för statsstödsundantagen till grödebaserade biodrivmedel.

Det är punkt 113 i "meddelande om riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2020 (EEAG)" som ställer till det. EEAG formulerades just efter 2010, när "Food vs Fuel" debatten var som hetast.

Kommissionär Vestager svarade i mars i år på en fråga från EU parlamentarikern Fredrik Federley om möjligheten för fortsatt svenskt undantag:

The Commission is not yet in a position to express its views on the potential prolongation of the tax exemption scheme. The discussions between Member States and the Commission in

the field of State aid are strictly confidential and revealing information outside the formal procedure risks to undermine the purpose of State aid investigations.

According to the revised Renewable Energy Directive (EU) 2018/2001 (RED II), Member States may account food-based biofuels towards the 2030 renewables target up to a specific threshold. The aim of this threshold is to prepare for the transition towards advanced biofuels and minimise the land-use change impacts of food-based biofuels. The changes in the legal landscape brought by RED II would need to be reflected in the future Commission and Member State's policies on biofuels.

Vestagers svar tyder på att Kommissionen är medveten om att ändringar behövs.

Vokabulär

Generellt tycker vi det är synd att promemorian refererar till en begränsning mot livsmedelsbaserade biodrivmedel. Denna formulering finns endast i Statsstödsreglerna. Den korrekta formuleringen är livsmedels- och fodergrödor (RED). Det är ett beslutat direktiv, men 2030-sekretariatet menar att EUs the Green Deal tillsammans med flera andra redan beslutade direktiv lägger grunden för en ännu mer teknikneutral syn på biodrivmedel.

EU kommissionen arbetar med en definition av så kallade Low ILUC risk biofuels. Green deal lär öka ambitionsnivån för biodrivmedel. Vi bedömer att detta kommer att öppna för flera grödebaserade biodrivmedel, och föreslår att en mening läggs till som öppnar för en bredare tolkning i framtiden.

Nya drivmedel

I ett fall väljer Finansdepartementet att icke-syntetisk metanol ska beläggas med skatt. Icke-syntetisk metanol är biogent och framställs av en restprodukt från skogsråvara. Dessa nya drivmedel kommer att växa i betydelse, tillsammans med andra drivmedel av varierande råvarubas. Förnybartdirektivet refererar till nya drivmedel i artikel 25. Denna referens, tillsammans med andra, visar på en öppenhet från EU till att ge friare villkor för nya tekniker. Det bör Sverige göra för den nyligen startade metanolproduktionen.

I Förnybartdirektivet artikel 25 står det att:

Medlemsstaterna får undanta, eller göra skillnad mellan, olika bränsleleverantörer och olika energibärare när de fastställer skyldigheten för bränsleleverantörer, och därigenom säkerställa att olika teknikens skiftande mognadsgrad och kostnaderna för dessa tas i beaktande. Vid beräkningen av den minimiandel som avses i första stycket

- a) ska medlemsstaterna beakta förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung också när de används som mellanprodukter för framställning av konventionella bränslen, och b) får medlemsstaterna beakta återvunna kolbaserade bränslen.*

Hur gör andra länder?

I Frankrike växer användningen av biodrivmedel. De har en stor marknad av bioetanol, och en växande marknad av FAME (som bland annat exporteras till Sverige). Priserna på dessa drivmedel är förmånliga på marknaden.

När det gäller den uppenbart grödebaserade FAME menar den franska marknaden att ingen konkurrens råder mellan livsmedel och transporter eftersom de har en så stor överproduktion. Franska regeringen väljer även att i linje med paragraf 16 i Energiskattedirektivet särskilja FAME från annan diesel, eller etanol från bensin, eftersom de

bedömer produkterna som olika, och kan därför få olika skattesats. Produkterna har dessutom olika skattenummer.

Följer då franska regeringen statsstödsreglerna? Ja franska regeringen menar att de gör det, och ser sitt agerande som nödvändigt för att påverka kommande revision av energiskattedirektivet. Det förra direktivet (2003) hade ju en lång rad undantag för länder, inte minst Frankrike.

Alingsås den 1 juni 2020

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet