

YTTRANDE 2017-04-19

Dnr M2017/00723/R

Miljö- och energidepartementet
103 33 STOCKHOLMm.registrator@regeringskansliet.se

Kopia

christina.nordenbladh@regeringskansliet.sem.remisserenergi@regeringskansliet.se

Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Sammanfattande synpunkter

Scania välkomnar förslaget som är ett steg i rätt riktning men har invändningar på den nivå av förnybart som finns i det förslag som läggs samt oroas av utvecklingen för högkoncentrerade biodrivmedel som ED95. Förslaget har brister som, om de inte åtgärdas, riskerar att försvåra arbetet med att nå en fossilfri fordonsflotta. I värsta fall kan det t.o.m. innebära en försämring jämfört med dagsläget. Den problematiken beror i huvudsak av politiken i EU, exempelvis gjorda och pågående ändringar av Förnybartdirektivet och tillämpningen av statsstödsreglerna.

Allmänt

Scania ser det som mycket positivt att en reduktionsplikt läggs som premierar biodrivmedel med bättre klimatreduktion och att det blir en tvingande plikt vilket kommer att medföra en permanent årligen ökande marknad för biodrivmedel i bensin och diesel. Samtidigt föreslås reduktionsplikten bara till 2020 och det finns ingen garanti för politiken efter det året.

Scania samtycker att avdragsrätten för energiskatt och koldioxidskatt för rena biodrivmedel från etanol och FAME sätts till 100 % och att övriga biodrivmedel över 98 procents andel får göra avdrag till 100 % på koldioxid- och energiskatten för den delen som kommer från biodrivmedlen.

Promemorian anför att det är för tidigt att sätta en reduktionsnivå för åren efter 2020 bland annat på grund av att Förnybartdirektivet förmodas omarbetas 2020 samt kopplat till ändrade regler inom EUETS. Det är dessutom mycket osäkert att skattebefrielsen för de högkoncentrerade biodrivmedlen får fortgå efter 2020. Enligt Scantias synsätt bör regeringen prioritera påverkansarbete på EU-nivå, då ett flertal beslut med stora konsekvenser ligger där och ger idag en stor osäkerhet.

För att få en bättre kommunikation mellan regering och företag som har ansvar för försörjningen med biodrivmedel föreslår vi att ett branschråd för biodrivmedelsfrågor inrättas.

Överlåtelse av utsläppsminskningar

Regeringen har övervägt flexibla mekanismer för reduktionspliktens uppfyllande men inte funnit anledning till en öppen handelsplats aktörer emellan på grund av att antalet aktörer är få och koncentrerat. Däremot bör möjligheten finnas att överföra minskade växthusgasutsläpp till en annan aktör med reduktionsplikt genom avtal. Med årligen ändrad målnivå, är det logiskt att överföringar (som syftar till att undvika sanktionsavgift) får ske, men bara för det innevarande året och bara för samma typ av drivmedel (bensin eller diesel).

Det är bra att en flexibel mekanism införs men det lämnas helt till marknaden att ansvara för en slags handel som kan liknas virtuella certifikat där det inte kommer finnas någon transparens eller annan hjälp att sätta värden på dessa. Dessutom kan konkurrenslagstiftningen motverka till att företag hör efter hos andra företag om behov av utsläppsminskningar för att se om de kan producera mer för att avtala (*de facto* sälja dessa). Detta kan motverka själva syftet med att möjliggöra en överlåtelse.

Högekcentrerade biodrivmedel kan slås ut

Det ges ingen långsiktig garanti för fortsatt skattebefrielse för högekcentrerade biodrivmedel. Scania förstår komplexiteten med statsstödsreglerna och godkännande från EU. Eftersom de högekcentrerade biodrivmedlen huvudsakligen tillverkas av grödebaserad råvara blir problemet allvarligt.

Scania förordar att regeringen ska motsätta sig EU:s inställning att grödebaserade förnybara drivmedel inte ska få användas, då det finns ett stort överskott av såväl livsmedel som åkermark i Sverige, i EU och globalt. Det kommer att finnas ett stort behov i EU av biodrivmedel där de grödebaserade är en viktig del i lösningen.

Som ett sätt att ge mer säkerhet skulle förslaget kunna kompletteras med en civilrättslig garanti från staten om kompensation om reglerna ändras för att marknadsaktörerna skall satsa på en bred utveckling med investering i produktion och fordon. Därutöver efterlyser Scania att en alternativ lösning bör utredas, till exempel om de högekcentrerade biodrivmedlen på något vis skulle kunna gå in under plikten, och då även ingå i en flexibel mekanism.

SCANIA

Åsa Pettersson
Head of Public and Sustainability Affairs