

Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet

Er referens  
M2017/00723/R

Diarienummer  
Utr 2017/26  
Datum  
2017-04-07

## Yttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle

Trafikanalys är generellt positiva till att en reduktionsplikt för bensen och dieselbränsle införs. Reduktionsplikten kommer att öka takten i övergången från fossila till förnybara bränslen, vilket är en viktig del i omställningen till en långsiktigt hållbar transportsektor. Dessutom kan ett reduktionspliktsystem skapa mer stabila villkor för aktörer i biodrivmedelsbranschen, jämfört med dagens skattebefrielse som kräver återkommande statsstöds godkännanden från EU-kommissionen. För att säkerställa dessa stabila villkor är det dock viktigt att de årliga reduktionsnivåerna fastställs med god framförhållning.

### Skattefrågor

Enligt EU:s statsstödsregler är det inte möjligt att bibehålla dagens koldioxidskattebefrielse för de biodrivmedel som kommer att omfattas av reduktionspliktsystemet. Den svenska inställningen är att koldioxidskatt endast bör tas ut på utsläpp av fossilt kol, något som EU-kommissionen dock ser som en särbehandling som inte är objektivt motiverad. Kommissionens inställning är problematisk ur ett klimatstyrningsperspektiv, och det är viktigt att Sverige fortsätter att föra diskussioner med kommissionen för att få gehör för vår inställning i denna fråga.

Regeringen föreslår att koldioxid- och energiskattenivåerna sänks för bensen och diesel (som ingår i reduktionsplikten). För att inte hamna i konflikt med statsstödsreglerna måste man dock även sänka skattenivåerna för vissa andra bränslen som inte omfattas av reduktionsplikten, bl.a. fotogen, eldningsolja, flygbensen och alkylatbensen. Detta är olyckligt ur klimatsynpunkt, även om flertalet av dessa bränslen endast används i små volymer. Det är ytterligare en anledning till att fortsätta verka inom EU för förändrade statsstödsregler (eller en förändrad tolkning av dessa regler från EU-kommissionens sida). Man bör också följa upp om användningen av dessa bränslen påverkas i och med att skatten sänks.

Regeringens förslag innebär att nivån på koldioxidskatten inom reduktionspliktsystemet endast kommer att beslutas för något enstaka år i taget (eftersom man inte kommer att veta i förväg hur stor andel biodrivmedel som kommer att blandas in i bensen respektive dieselbränsle). Trafikanalys ser en risk att detta kan leda till önskad oförutsägbarhet i systemet, och att justeringen av skatten blir komplicerad. Möjligen skulle man istället kunna utgå från den årliga reduktionsnivån, som är fastställd i förväg, och ett schablonvärde för motsvarande inblandningsvolym.

*Behovet av kompletterande styrmedel och åtgärder*

Det är viktigt att, parallellt med införandet av en reduktionsplikt, även genomföra åtgärder för ökad energieffektivisering och elektrifiering av vägtrafiken. Annars finns en risk för att användningen av biodrivmedel blir ohållbart stor, i förhållande till andra sektors behov av biomassa och till andra miljömål.

Reduktionsplikten styr mot ökad andel förnybara drivmedel i vägtrafiken. Om man ska klara klimatmålen är det nödvändigt att även skapa incitament för en ökad andel förnybara drivmedel inom sjö- och luftfarten, särskilt eftersom dessa trafikslag är svårare att elektrifiera än vägtrafiken. Det kan övervägas att på sikt införliva åtminstone delar av dessa trafikslag i reduktionsplikten.

Sverige har bättre förutsättningar än många andra länder att producera hållbara biodrivmedel, bl.a. med tanke på våra stora skogsresurser. Med tanke på att resten av världen kommer att behöva ställa om till fossilfrihet är det rimligt att Sverige inte förlitar sig allt för mycket på importerade biodrivmedel, utan istället ökar den inhemska produktionen. För att åstadkomma detta kan det vara rimligt att införa någon form av främjande styrmedel på utbudssidan.

Slutligen är det viktigt att även fortsatt främja höginblandade och rena biodrivmedel, som ju inte omfattas av reduktionsplikten. Regeringen föreslår att detta sker genom fortsatt, och utökad, skattebefrielse. Detta är förmodligen den bästa strategin i dagsläget, trots bristerna i form av kortsiktighet och osäkerhet för berörda aktörer, med tanke på de begränsningar som EU:s statsstödsregler innebär.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton, efter föredragning av Camilla Hållén.

Brita Saxton

Generaldirektör