

Infrastrukturdepartementet
Finansdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

2022-02-14

Yttrande om Infrastrukturdepartementets och Finansdepartementets PM ”Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel” (I2021/03379)

BIL Sweden har getts möjlighet att till Infrastrukturdepartementet och Finansdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda PM.

BIL Sweden avstyrker förslaget och uppmanar regeringen att ansöka om skattefrihet för rena och höginblandade biodrivmedel för en längre period, lämpligen 10 år.

I vårt remissvar utvecklar vi våra argument och betonar framförallt att förutsättningarna för att ge skattefrihet för grödbaserade rena och höginblandade biodrivmedel förändrats sedan detta PM skrevs.

Förslaget i korthet

Regeringens förslag syftar till att:

- Inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten från 1 januari 2023.
- Slopa skattereduktionen för rena och höginblandade biodrivmedel från 1 januari 2023.

Om rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten kommer de att omfattas av såväl koldioxid- som energiskatt.

Huvudskälet till att regeringen föreslår att skattefriheten för rena och höginblandade biodrivmedel tas bort uppges vara osäkerheten kring förlängning av statsstödet för grödbaserade rena och höginblandade biodrivmedel. I de s.k. energi- och miljöstödsriktlinjerna inom EU (EEAG) har det funnits ett förbud mot att efter 2020 ge stöd till biodrivmedel från livsmedels- och fodergrödor. Sverige har fram till nu fått undantag för detta. Idag är rena och höginblandade flytande biodrivmedel som t.ex. HVO100, FAME, E85 och ED95 skattebefriade i Sverige. Skattebefrielsen omfattar koldioxid- och energiskatt och gäller t.o.m. den 31 december 2022. Detta bygger på ett statsstödsgodkännande från EU-kommissionen.

Ändrade förutsättningar

Denna remiss skickades ut den 22 december 2021. Redan den 21 december lade EU-kommissionen fram ett förslag till miljöstödsriktlinjer som möjliggör statsstöd till grödbaserade rena och biodrivmedel. Dessa miljöriktlinjer antogs och publicerades den 27 januari 2022.

När det gäller taket på 7% grödbaserade biodrivmedel för måluppfyllnad i förnybartdirektivet nämns det som en begränsning för skattefrihet. Samtidigt öppnar skrivningen i miljöstödsriktlinjerna upp för högre andel grödbaserade biodrivmedel med låg ILUC-risk.

Höginblandade biodrivmedel fortsatt viktiga för transportsektorn

Fordonsindustrin har en gemensam långsiktig strategi för att minska klimatpåverkan och energianvändningen från fordonen som innefattar elektrifiering, som nu ökar snabbt, men även fortsatt energieffektivisering och ökad andel biodrivmedel. Det kommer dock på lång sikt att finnas transportupplägg som är svårare att elektrifiera där biodrivmedel kommer att ha en avgörande roll. Biodrivmedel har även en avgörande betydelse för att minska klimatpåverkan från existerande fordonsflotta. Även om andelen elektrifierade fordon av nyförsäljningen ökar kommer många de fordon som säljs i dag med förbränningsmotor vara i trafik under en mycket lång tid, kanske uppemot tjugofem år. Elektrifieringen av tunga lastbilar kommer heller inte gå lika fort som elektrifieringen av personbilar och stadsbussar. 2030 räknas de tunga fordonstillverkarna att sälja 50 procent elektrifierade fordon i Sverige, det innebär att 50 procent kommer att behöva höginblandade biodrivmedel för att kunna bidra på bästa sätt till det svenska klimatmålet till 2030.

Biodrivmedel producerade i Sverige eller i våra allra närmsta grannländer ökar också Sveriges energisäkerhet. Pandemin har visat att alla typer av vägtransporter är avgörande för att det svenska samhället ska fungera i krissituationer.

Med en ökad andel biodrivmedel kan också Sverige fortsätta vara en föregångare i EU och globalt och få fler länder att använda hållbara biodrivmedel i transportsektorn.

För att nå Sveriges ambitiösa mål för Transportsektorn, att minska klimatpåverkan med 70 % till 2030, så behövs alla lösningar dvs elektrifiering, fortsatt energieffektivisering och ökad andel biodrivmedel, såväl låginblandade som höginblandade. För att öka andelen biodrivmedel inom transportsektorn krävs förutom ambitiösa och långsiktiga reduktionspliktsnivåer, som vi har på plats, fortsatt satsning på rena och höginblandade biodrivmedel.

Rena och höginblandade drivmedel ger ett tillskott till växthusgasreduktionen så länge de inte inkluderas i reduktionsplikten. Om de inkluderas i reduktionsplikten kommer reduktionspliktsnivåerna att fungera som ett tak för andelen biodrivmedel i transportsektorn.

Om de höginblandade biodrivmedlen inkluderas i reduktionsplikten finns en uppenbar risk att de försvinner från marknaden då de inte längre har rätt förutsättningar att bli konkurrenskraftiga mot bensin och diesel. De föreslagna möjligheterna till korssubventioner och överlåtelse av utsläppsminskningar är inte tillräckliga för att garantera att höginblandade biodrivmedel kommer ut på marknaden och blir

konkurrenskraftiga. Detta vore olyckligt då det i dagsläget finns ett brett utbud av både begagnade och nya lätta och tunga fordon som går att köra på rena och höginblandade biodrivmedel som t.ex. HVO100, FAME, E85 och ED95. Alla nya tunga lastbilar och bussar över 16 ton är t.ex. certifierade för HVO100 sedan länge. Många personbilar och lätta lastbilar med dieselmotorer är dessutom godkända för HVO100. Många kunder och transportköpare, däribland åkerier, kommuner och företag har skaffat dessa fordon eller ingått avtal om transporter för att på ett effektivt sätt minska klimatpåverkan genom att köra på rena och höginblandade biodrivmedel.

BIL Swedens synpunkter på förslaget

Utifrån argumenten ovan och de förändrade förutsättningarna för statsstöd till grödbaserade biodrivmedel vill vi framföra följande:

- BIL Sweden avstyrker förslaget att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten
- BIL Sweden uppmanar regeringen att omgående ansöka om skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel i enlighet med de nyligen beslutade statstödsreglerna inom EU
- Sverige bör verka för att höginblandade biodrivmedel får fortsatt skattebefrielse under en längre period, i likhet med biogas som fick 10 års skattefrihet

Det är viktigt att det skapas långsiktiga förutsättningar för ökad andel biodrivmedel både vad gäller prisbild och förutsättningar för produktion av biodrivmedel i Sverige.

Om reduktionsplikt för höginblandade biodrivmedel skulle införas i enlighet med förslaget ökar skattetrycket på biodrivmedel ännu mer i och med att de höginblandade biodrivmedlen skulle omfattas av såväl koldioxid- som energiskatt. Istället är det viktigt att beskattningen av biodrivmedel inom reduktionsplikten sänks så snart som möjligt. Detta kan bli en möjlighet om det föreslagna energiskattedirektivet inom EU införs. Ökad andel biodrivmedel får inte leda till väsentligt högre drivmedelskostnader jämfört med övriga Europa. Att hålla nere drivmedelskostnaderna och därmed transportkostnaderna är en grundförutsättning för svensk industris konkurrenskraft och fortsatt hög mobilitet.

BIL Sweden är måna om att långsiktiga och teknikneutrala styrmedel, som ligger i linje med motsvarande regelverk inom EU, tas fram för att säkerställa att vi når målet om att nå 70 procent minskad klimatpåverkan i transportsektorn till 2030 och medverkar gärna i en fortsatt dialog.

Stockholm den 14 februari 2022

BIL Sweden

Anders Norén
Teknisk chef