



Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-02-10

Ref I2021/03379

Remissvar gällande promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Generella synpunkter

Anledningen till denna promemoria är att det inom Regeringskansliet finns en osäkerhet kring om det är möjligt för Sverige att få fortsatt skattereduktion för rena och höginblandade biodrivmedel även efter år 2022. Från Sveriges Bussföretags sida vill vi vara tydliga med att förslaget med att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten får långtgående konsekvenser. Det riskerar att bidra till att växthusgasutsläppen av transporter i Sverige ökar och att klimatsmarta lösningar för branschen försvinner.

Förslaget riskerar att leda till att Sveriges mål om att minska växthusgasutsläppen inom transportsektorn, exklusive flyget, till 2030 inte nås. Därför anser Sveriges Bussföretag att det är av stor vikt att den svenska regeringen arbetar för att få fortsatt skattebefrielse på rena och höginblandade biodrivmedel också efter 2022. Sveriges Bussföretag anser att förslaget om att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten ska ses som en sista utväg när alla andra alternativ är uttömda.

Sveriges Bussföretag anser att de regler angående råvaror som gäller reduktionsplikten även bör gälla för höginblandade biodrivmedel.

Konsekvensanalys av promemorian “*Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten*”

En av konsekvenserna av att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel inom ramen för reduktionsplikten, utan att höja reduktionsplikten ytterligare, är att det riskerar att leda till att växthusgasutsläppen från transportsektorn ökar. Detta samtidigt som ett ökat pris på





höginblandade biodrivmedel i samband med att de behöver betala full skatt riskerar att bidra till att volymerna för dessa produkter kommer att gå ner.

I samband med att de rena och höginblandade biodrivmedlen idag ligger utanför reduktionsplikten kan de därmed bidra till så kallad additionalitet. Det vill säga att företag, regioner och konsumenterna kan välja att gå före och därmed bidra till att utsläppen inom transportsektorn minskar ytterligare utöver den reduktion som bränslebytet bidragit med, genom att tanka exempelvis HVO100. Det är osäkert om dessa företag, regioner och konsumenter fortsatt kommer välja höginblandade biodrivmedel om det innebär att utsläppen inom transportsektorn generellt inte minskar. Alternativt är villiga att betala det pris det innebär för att få den additionalitet som behövs för att kunna bidra till att utsläppen minskar mer än den nivåutsläppsminskning som är beslutade om för innevarande år. För 2023 innebär det en 35 procent minskning av växthusgasutsläppen för dieseln och 10,1 procent minskning av växthusgasutsläppen för bensinen.

Den svenska kollektivtrafiken är redan i dag fossilfri till 96%. Det är en utveckling som möjliggjorts genom skatteundantaget på höginblandat på ren HVO, RME och biogas. Därtill kommer uppfyllandet av kraven från EU:s nya Clean Vehicle Direktivet, som är på väg att implementeras i Sverige. För att nå målen i direktivet är rena biodrivmedel ett viktigt verktyg. Branschorganisationen Svensk kollektivtrafik anger själva att kostnaden för kollektivtrafiken riskerar att öka med 760 miljoner kronor om Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel inte förlängs vid årsskiftet.

Företaget Neste har gjort en beräkning, baserad på data från Energimyndighetens Drivmedelsrapport 2020, på vad det skulle innebära för utsläppsminskningen om de som idag kör på HVO100 i stället skulle köra på diesel inom ramen för reduktionsplikten. Om de höginblandade volymerna går in under reduktionsplikten, utan en revidering av dess nivåer, kommer potentiellt växthusgasutsläppen öka med 550 000 CO₂ ton. Det är lika mycket som det årliga koldioxidavtrycket från 215 000 personbilar baserat på 2023: års reduktionsplikt för diesel, det vill säga krav på 35 procent växthusgasutsläpp.

Den svenska kollektivtrafiken har länge varit föregångare och skapat en marknad för biodrivmedel i form av biogas samt de flytande biodrivmedlen HVO och RME. Sveriges Bussföretag menar att det är orimligt att aktörer som tidigt gjort investeringar för att begränsa sin klimatpåverkan och låst upp sina åtagande i avtal som varar upp till 10 år missgynnas med nya skatter. Alternativt tvingas dessa aktörer till omförhandlingar av avtal och till att öka sin klimatpåverkan genom användning av fossila drivmedel eller i sämsta fall kombinera något av dessa alternativ med att tillhandahålla ett lägre utbud av kollektivtrafik.

Sammanfattning

1. Sveriges Bussföretag anser att det är av yttersta vikt att den svenska regeringen arbetar för att få till en dialog med EU-kommissionen om fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel också efter 2022. I det svar som EU-kommissionären Margrethe Vestager gett till ett 30-tal aktörer inom branschen, öppnar EU-kommissionen upp för att hitta en lösning för Sverige. Se bilaga 1.



2. En fortsatt skattebefrielse skulle innebära att rena och höginblandade biodrivmedel som säljs på den svenska marknaden kan gå över de utsläppsmål som är satta inom ramen för reduktionsplikten. Det gör att landets kollektivtrafikmyndigheter som redan valt att snabbare kunna ställa om fortsatt kan göra skillnad, inte bara i sin marknadsföring, men även i verkligheten.
3. Förslaget med att lägga in rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten riskerar att öka utsläppen inom transportsektorn och att Sverige därmed inte når målet om att minska utsläppen med 70 procent till 2030 som planerat. Det riskerar att dra undan mattan för offentliga upphandlare av transporter, företag, organisationer och enskilda konsumenter som vill gå före.
4. Regeringen bör verka för att en fortsatt skattebefrielse för rena biodrivmedel ska gälla tom år 2030, dvs samma tid som biogas redan fått.
5. Förslaget i promemorian ska ses som en sista utväg i det fall Sverige får nej från Kommissionen.
6. Transportföretagen anser att de regler angående råvaror som gäller reduktionsplikten även bör gälla för höginblandade biodrivmedel.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD