

§86

## **Svar på remiss av promemoria Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (RUN/195/2017)**

### **Sammanfattning**

Miljö och energidepartementet har inbjudit till att svara på remissen ”Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle”. I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian.

Remissvaren ska ha kommit in till Regeringskansliet, Miljö- och energidepartementet, senast den 19 april 2017. Region Jämtland Härjedalen har skrivit och anhållit om förlängd remisstid till den 10 maj för att antas på nämnden den 9 maj.

### **Bakgrund**

I budgetpropositionen för 2016 angav regeringen att målsättningen var att så snabbt som möjligt under mandatperioden ha regler på plats som ger långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel. I budgetpropositionen för 2017 upprepades budskapet och det angavs att en viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Det angavs vidare att regeringen kommer att ta fram förslag till nya regler för de ekonomiska styrmedlen på området som kan träda i kraft under mandatperioden och att inriktningen är en lösning som ligger inom ramen för Europeiska kommissionens tolkning av reglerna om statligt stöd. Ett förslag om ett reduktionspliktssystem som, i kombination med ändrade skatteregler, syftar till att minska växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel har utarbetats av en arbetsgrupp inom Regeringskansliet.

**Bedömning:** Regeringens målsättning om en fossilfri fordonsflotta samt målen i det klimatpolitiska ramverket förutsätter en ökad andel biodrivmedel. Det krävs ambitiösa och långsiktiga styrmedel som ger incitament till kostnadseffektiva åtgärder för att målsättningen ska kunna uppnås på ett kostnadseffektivt sätt. En reduktionsplikt har förutsättningar att utgöra ett sådant styrmedel. Då en reduktionsplikt i nuläget inte bedöms kunna kombineras med skattenedsättning måste de bränslen som omfattas av denna beläggas med full skatt. Reduktionsplikten bör kompletteras med fortsatt skattebefrielse, så långt det är möjligt, för höginblandade och renabiodrivmedel samt biogas så att dessa biodrivmedels konkurrenskraft gentemot sina fossila motsvarigheter kan behållas.

**Förslag:** En lag om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle ska införas i syfte att bidra till att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom luftfart, med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Lagstiftningen ska utvärderas i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att lagen bidrar till målet på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med

varandra.

Lagen ska träda i kraft den 1 januari 2020 respektive den 1 januari 2019 i fråga om hur stor reduktionsplikten ska vara fr.o.m. dessa år och i övrigt den 1 juli 2018. År 2018 ska den reduktionspliktiga energimängden omfatta månaderna juli–december.

#### Konsekvenser

Reduktionsplikten föreslås inte omfatta gasformiga drivmedel eller luftfart, höginblandade drivmedel eller rena biodrivmedel.

Totalt är det upp till 110 företag som omfattas av reduktionsplikten, 30 för bensin och 80 för dieselbränslen. Förslaget berör främst företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel. Varav större delen är leverantörer ett fåtal yrkesmässiga användare för bensin, för dieselbränsle är merparten större industrier och åkeriverksamheter som köper obeskattat dieselbränsle av de större drivmedelsleverantörerna. I Jämtlands län köper Inlandsbanan obeskattad dieselbränsle och i promemorian görs bedömningen att spårbunden trafik inte bör omfattas av reduktionsplikten då de högre kostnaderna som reduktionsplikten innebär för tågoperatörerna riskerar leda till att spårbunden trafik får minskad konkurrenskraft jämfört med exempelvis vägtrafiken. Detta i sin tur riskerar att transportarbete överförs från tåg till väg, vilket är negativt ur ett klimatperspektiv eftersom vägtrafikens utsläpp är högre. Eventuella andra aktörer inom länet är inte kända inom den egna organisationen.

Skatteförslagen är utformade så att en genomsnittlig liter dieselbränsle med inblandning av biodrivmedel ska ha ungefär lika hög energi- och koldioxidskatt i kronor per liter före och efter förslagets ikraftträdande. Detsamma gäller för en genomsnittlig liter bensin. Förutom att detta lämnar många drivmedelskonsumenter opåverkade gör det även att skatteintäkterna i stort förblir oförändrade. Nivåerna som föreslås för reduktionsplikten 2018 bedöms, utifrån Energimyndighetens kortsiktsprognos hösten 2016, inte förändra andelen biodrivmedel på ett sådant sätt att det påverkar priset vid pump nämnvärt för varken bensin eller dieselbränsle. Den föreslagna kvotnivån för 2019 bedöms kunna öka priset vid pump för dieselbränsle med knappt 0,1 kronor per liter. Den föreslagna reduktionsnivån i dieselbränsle 2020 bedöms öka priset vid pump med ytterligare drygt 0,1 kronor per liter. För bensin kan den ökade ambitionen leda till genomsnittliga prisökningar på ungefär 0,2 kronor per liter år 2020. Dessa effekter är dock osäkra. Vidare kan en ambitionshöjning leda till att kostnaden per körd mil ökar något. Detta gäller speciellt om biodrivmedlet har väsentligt lägre energiinnehåll än det fossila drivmedel som det blandas in i, vilket är fallet för etanol jämfört med ren fossil bensin. Delvis kan dock dessa prisökningar till följd av ambitionshöjningen motverkas genom att koldioxidskatten på bensin kalibreras om för att beakta en större andel biodrivmedel.

Förslaget om att fullständigt skattebefria etanol i E85 och höginblandad Fame bör ge ett lägre pris för dessa drivmedel och därigenom påverka de som producerar, säljer eller använder E85 eller höginblandad Fame.

Reduktionsplikten kan också, till skillnad från den tidigare skattebefrielsen, leda till minskade utsläpp av växthusgaser vid framställning av biodrivmedel då en reduktionsplikt skapar incitament för användning av biodrivmedel med relativt sett låga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv. Denna styrning förväntas leda till att biodrivmedel med relativt höga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv, t.ex. biodrivmedel från palmolja, inte blir konkurrenskraftiga i reduktionsplikten. I längden kan det innebära ökade förutsättningar och incitament för produktion av biodrivmedel i Sverige. Både av befintliga råvaror, där reduktionsplikten gynnar svensk produktion med låga växthusgasutsläpp, men också produktion av biodrivmedel från råvaror som i nuläget endast används i mindre utsträckning – i synnerhet restprodukter från skogs-, pappers- och massaindustri. Sverige har särskilt goda förutsättningar att producera biodrivmedel med låga utsläpp från i synnerhet skogliga restprodukter vilket bedöms öka förutsättningarna för ökad produktion i Sverige.

Eftersom de prisseffekter som införandet av skatt på biodrivmedel innebär kompenseras för med lägre koldioxid- och energiskatter på dieselbränsle bedöms jord och skogsbruket överlag som opåverkade av förslaget.

Förslaget att höja fordonsskatten för lätta dieselfordon för att kompensera för den ökade energiskatteskillnaden mellan bensin och dieselbränsle leder dock till kostnadsökningar för de som äger ett lätt dieselfordon. För en genomsnittlig diesebil innebär förslaget en fordonsskattehöjning om ca 150 kronor per år.

#### Regional utvecklingsstrategi

Övrigripande mål i den regionala utvecklingsstrategin är att Jämtlands län till år 2030 ska vara oberoende av fossil energi inom transporter. För att nå detta mål är reduktionsplikten ett viktigt långsiktigt styrsystem. I länets energi- och klimatstrategi framgår också att ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen är nödvändig för att kraftigt kunna minska länets växthusgasutsläpp.

Utifrån de mål som finns i regionala utvecklingsstrategin samt länets energi- och klimatstrategi bör Region Jämtland Härjedalen ställa sig positiv till det förslag som redogörs för i promemorian.

#### Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår Regional utvecklingsnämnden

Svar på remiss ”Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle” lämnas till Miljö och energidepartementet enligt upprättat förslag.

#### Beslut

Arbetsutskottet föreslår Regional utvecklingsnämnden

Svar på remiss ”Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle” lämnas till Miljö och energidepartementet enligt upprättat förslag.

### Expedieras till

Chef Valfärd, klimat och kompetens

### Beslutsunderlag

- Promemoria: Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle
- Rättelse i remissen av promemorian Reduktionsplikt förminskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle
- Tjänsteskrivelse Svar på Remiss Reduktionsplikt
- SVAR PÅ REMISS REDUKTIONSPLIKT FÖR MINSKAD VÄXTHUSGA 2