

Miljö- och energidepartementet  
Christina Nordenbladh

Finansdepartementet  
Skatte- och Tullavdelningen

Stockholm  
2017-05-02

Ert dnr  
M2016/00723

Vårt dnr  
2017/036

## **Remiss av promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle**

Näringslivets Regelrådet (NNR) har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;

### **Bakgrund**

Regeringen vill skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel och för detta har man tagit fram en ny lag om minskning av växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränslen. NNR uppfattar att det bakomliggande syftet är att nå en fossilfri fordonsflotta i Sverige. Med detta omfattande syfte krävs enligt NNRs uppfattning en samlad strategi och ett större antal olika åtgärder, där hanteringen av biodrivmedel utgör en sådan åtgärd. NNR uppfattar att bonus-malus-systemet för nya lätta fordon är en annan sådan åtgärd. En annan sådan åtgärd som NNR inte kan finna i promemorian är hur Sverige ska styra mot en ökad elektrifiering av fordonsflottan. Hur dessa olika åtgärder, och andra tänkbara åtgärder, ska samverka för att uppnå det övergripande syftet med en fossilfri fordonsflotta finns inte beskrivet i promemorian. Detta är en brist som behöver åtgärdas.

Promemorian skulle behöva innehålla överväganden angående krockar mellan olika åtgärder för att motverka klimatförsämringar. Exempelvis är det inte bra om investeringar i eldriftssystem underlåts därför att kostnaderna för flytande bränslen ökar som en följd av att det finns en otillräcklig mängd biodrivmedel att blanda in i de flytande bränslena. Gruvbranschen skulle med flexibilitetsmekanismer inbyggda i förslaget kunna investera i elektrifierade transportband istället för att betala för, som nu kan befaras, en dyrare diesel.

### **Effekter**

Drivmedel i olika branscher kan bli dyrare vid flera scenarier. Om det visar sig att gruvfordon inte klarar av den inblandningsmängd av biodrivmedel som krävs för reducerad skatt, stiger kostnaden för företagen genom straffavgift alternativt ett högre biodrivmedelspris. Om det visar sig att det inte finns tillräcklig mängd och med god GHG reduktion, exempelvis HVO, tillgänglig på världsmarknaden att blanda in i dieseln kommer kostnaderna att stiga genom straffavgifterna. Om det visar sig att inblandningen av FAME inte kan vara så hög som avsetts p.g.a. geografiska omständigheter såsom kylan i norra Sverige kommer kostnaderna att stiga genom straffavgifter.

NNR saknar i promemorian överväganden om aktuellt förslag är den mest kostnadseffektiva åtgärden för att uppnå målet med reducerade koldioxidutsläpp. En sådan analys behöver fråga sig hur aktuellt förslag stimulerar innovationskraften i företagen.

NNR menar att hela promemorian bygger på ett mycket viktigt antagande, d.v.s. att marknadskrafterna ska se till att det tas fram tillräcklig mängd biodrivmedel för att inblandningen i konventionella drivmedel ska nå upp till de nivåer som efterfrågas i föreslagna regelverk. Detta antagande är allt annat än säkert och beroende av andra beslut inom EU, såsom exempelvis vilka biodrivmedel som ska få räknas in för att uppfylla reduktionsplikten. Nya ställningstaganden i frågan om grödor ska få användas till framställning av biodrivmedel istället för livsmedel, kan snabbt minska möjligheten att uppfylla reduktionsplikten. Vid en större brist på exempelvis HVO att blanda in i dieseln kommer priset på det biodrivmedel som ändå framställs att stiga. Priset riskerar att stiga över nivån på motsvarande skattereduktion som föreslås. Om priserna på drivmedel stiger kraftigt kommer konsumtionen att påverkas och slå mot företagets konkurrenskraft, vilket får flera olika effekter som måste tas under övervägande.

Sveriges näringsliv vill självklart hjälpa till för att uppnå målen, men inte genom att kraftigt reducera sin verksamhet och äventyra tillväxten. Samtidigt som målen i promemorian ligger fast måste näringslivet ha möjlighet att möta efterfrågan och behovet av deras produkter och tjänster, och säkerställa att konkurrenskraften gentemot företag i andra länder vidmakthålls.

Utredningen har uppenbarligen inte tagit med risken för kraftiga prisstegringar på biodrivmedel i sitt arbete, bl.a. eftersom man på sidan 74 i promemorian skriver att förslaget kommer att ha ”viss” inverkan på slutkonsumenternas drivmedelskostnader för bensin och dieselbränsle. Detta är definitivt inte det enda tänkbara scenariot. NNR menar att den oundvikliga förutsättningen för att detta ska gälla är att det finns exempelvis HVO så att det räcker, på världsmarknaden.

### **Kontrollstationer**

De kontrollstationer som föreslås i promemorian är ett sätt att möta behovet av regelbunden utvärdering av varje regelverk som införs. Tillämpningen av regelverket för utveckling av biodrivmedel kommer att utsättas för påverkan av många externa faktorer och detta behöver följas. Att inrätta väl definierade kontrollstationer är ett gott första steg. Dock måste kontrollstationerna definieras till sitt innehåll, struktur, process, ansvar och deltagande från berörda parter.

Inrättande av kontrollstationer är dock enligt NNRs mening absolut ingen ursäkt för att underlåta att göra en komplett konsekvensutredning. I detta sammanhang noterar NNR att utredningen på sidan 85 skriver att en utvecklad konsekvensutredning bör tas fram i samband med kontrollstationen 2019. Detta tolkar NNR som att utredningen själv menar att aktuell konsekvensutredning inte är fullt utvecklad. Att i ett senare skede avse att göra en fullständig konsekvensutredning är inte ett skäl till att underlåta detta i framtagandet av beslutsunderlagen, i dagsläget.

**Konklusion**

NNR förespråkar långsiktiga och robusta åtgärder, inte snabba och enkla dito. Därför behöver tid ges för framtagande av förslag, samordning av förslagen, genomförandet av åtgärderna samt regelbunden utvärdering av utfallet. Som redovisats ovan behöver konsekvenserna för näringslivets undersökas mer ingående innan man går vidare med förslaget. Det behöver också fastställas att aktuellt förslag är det mest kostnadseffektiva med hänsyn till syftet.

NÄRINGSLIVETS REGELNÄMND

August Liljeqvist