



Stockholm 2016-05-27

Ref

Inspel till Energimyndigheten regeringsuppdrag om en fossilfri fordonsflotta

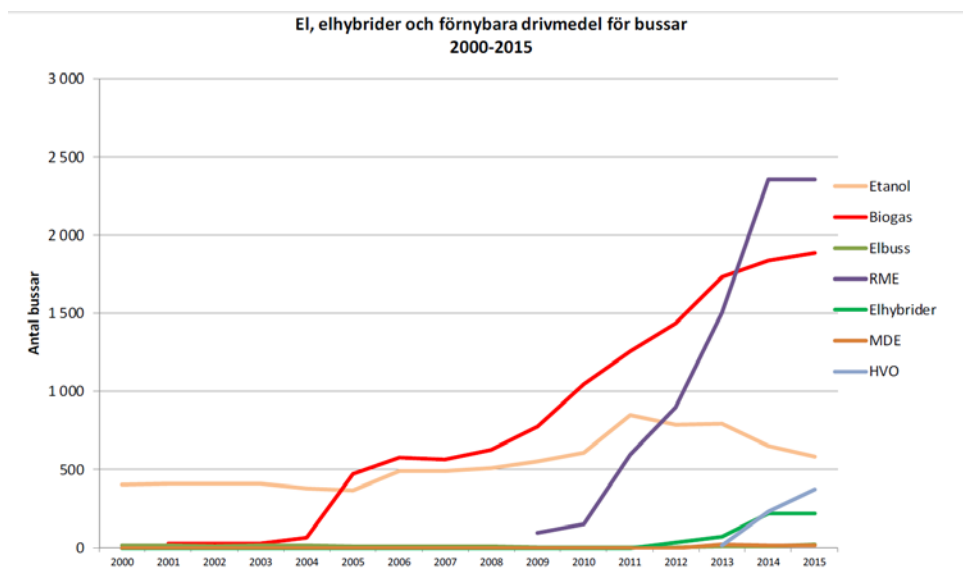
Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är en del av Transportföretagen inom Svenskt Näringsliv.

Busstrafiken leder den svenska omställningen mot en fossilfri fordonsflotta. Men för att den utvecklingen ska fortsätta behövs stabila spelregler. Regeringen behöver också ta långsiktiga initiativ för en omställning till förnybara drivmedel i den svenska fordonsflottan.

Regeringen arbetar just nu, bland annat inom ramen Energikommissionen och Miljömålsberedningen, med att se över villkoren för svensk energipolitik. Arbeten som Sveriges Bussföretag noga följer. Självklart är vi därför också intresserade av Energimyndighetens uppdrag att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet, se [energimyndighetens uppdrag](#)

Områden som särskilt bör prioriteras

Sveriges regelverk och skatt på förnyelsebara drivmedel är ett område som särskilt bör prioriteras, då långsiktiga och hållbara spelregler har avgörande betydelse för hur företagen, såsom bussföretagen, väljer att ställa om sin fordonsflotta. I dag kör nära 70 procent av den upphandlade busstrafiken, som i sig utgör drygt 90 procent av den totala svenska busstrafiken, på förnyelsebara drivmedel (inklusive el).



Identifierade hinder, utmaningar och pågående aktiviteter som bör beaktas

Regeringen har med promemorian Anläggningsbesked för biodrivmedel, den 14 september 2015, föreslagit att skattelättnader för biodrivmedel och flytande biobränslen villkoras med att det finns ett s.k. anläggningsbesked, dvs. ett kontrollsystem som ska visa att livsmedelsbaserade biodrivmedel för vilka avdrag yrkas inte kommer från anläggningar som tagits i drift efter den 30 december 2013 eller från anläggningar som är fullständigt avskrivna samt för att säkerställa att det inte sker en överkompensation av vissa biodrivmedel.

I energiskattedirektivet har medlemsstater rätt att helt eller delvis lämna skattebefrielse för exempelvis produkter som framställs av biomassa. Villkoret för nedsättning eller undantag är att bränslen inte överkompenseras. Därmed får undantag eller nedsättning enbart ske för de merkostnader för framställning av biobränslen som kan tillkomma. Även EU:s riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd medger stöd till biodrivmedel, men kräver statsstöds godkännande. Dessa riktlinjer kräver, precis som energiskattedirektivet, att stöd enbart får kompensera för merkostnader hos hållbara biodrivmedel. Enligt en rapport från Energimyndigheten är beskattningen av biodiesel högre än vad som krävs för att inte ”överkompensera” biodrivmedlen. Detta är en följd av att beskattningen av biodrivmedlen baseras på ett tidigare, högre, oljepris än vad som nu råder.

EU-kommissionen har genom beslut i statsstödsärendena SA.43301 och SA.43302 den 15 december 2015 förlängt tidigare statsstöds godkännande av de nuvarande skattelättnaderna för flytande biodrivmedel, HVO, t.o.m. utgången av 2018 och för biogas t.o.m. utgången av 2020. Detta ger bussföretagen ytterligare ett par års frist, men är således ingen långsiktig lösning och ger inte nödvändiga stabila regler inför företagets investeringsbeslut för en omställning till en fossilfri fordonsflotta.

Regerings arbete med en ny förordning för elbusspremie är ett viktigt och efterlängtat arbete som behöver beaktas inom ramen för Energimyndighetens uppdrag. Att stimulera introduktionen av elbussar i Sverige är i grunden ett bra initiativ av regeringen. Men så som förslaget utformats riskerar hela satsningen att bli verkningslös. Om premien inte kan sökas av de som köper och kör bussar, d.v.s. privata och offentligt ägda bussföretag, skapas en onödig och dyr byråkrati för transfereringar inom kommunal och landstingskommunal sektor och risken är att få söker. Och om bara offentliga kollektivtrafikmyndigheter får söka premien utestängs all den busstrafik som bedrivs helt kommersiell, såsom expressbusstrafik och flygbusstrafik. Läs våra synpunkter på remissen [remissvar från Sveriges Bussföretag](#).

Förslag från Sveriges Bussföretag

Mot denna bakgrund föreslår Sveriges Bussföretag att en ny modell för beskattning tas fram, som kan bidra till en mer hållbar, förutsebar och långsiktig lösning. En modell som bygger på bland annat följande punkter:

1. Skatterna för drivmedel baseras på utsläpp av växthusgaser, som exempelvis koldioxid och metangas, och energieffektivitet. Därigenom blir det en teknikneutral utformad beskattning.
2. Klimatsmarta och energieffektiva förnybara drivmedel som omfattas ska ha någon form av godkänd ursprungsmärkning för hållbar produktion baserat på livscykel LCA.
3. Det är endast företag som bedriver yrkesmässig busstrafik och har erforderligt trafikillstånd, som kan erhålla en återbäring av skattekostnaderna för klimatsmarta och energieffektiva drivmedel.



4. Företaget ska i förväg anmäla sina intentioner vilka drivmedel de ämnar att införskaffa under året. I deklARATIONEN redovisas kostnaden och mängden drivmedel som de facto har förbrukats under föregående år. Skatteverket genomför en återbetalning efter elektronisk ansökan eller yrkande om stöd i form av lägre skatt.
5. Om förslaget inte kan utformas enligt gruppundantagsförordningen bör anmälan av stödet till EU-kommissionen för godkännande mot fördraget övervägas.

Utredningen ”Energiskatt på el” (SOU 2015:87) föreslår en liknande återbetalningsmodell för industriföretag och datacenter som betalar elskatt överstigande 12 000 kronor per år.

Sveriges Bussföretag har tidigare föreslagit att elskatten avskaffas för elbussar utifrån den återbetalningslösning som idag gäller för tåg och spårvagnar. Rådsdirektivet 2003/96/EC artikel 15 p.1 e) ger möjlighet till delvis eller hel energiskattebefrielse för ”trådbussar” som det uttryckligen står i direktivet. Men även batteridrivna bussar och laddhybrider bör omfattas av energiskattebefrielse för elektricitet.

Kvotplikt är ett styrmedel som får tillämpas enligt EU:s förnybarhetsdirektiv (2009/28/EG). En kvotplikt på biodrivmedel innebär att en viss andel av det drivmedel som säljs ska vara biobaserat.

I propositionen 2013/14:246 föreslås att lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel ska utgå. Skälet var att de energi- och koldioxidskatteregler som skulle kombineras med kvotplikten ännu inte har godkänts vid statsstödsprövningen inom Europeiska unionen. En reglering, som kvotplikt för biodrivmedel, konstaterar Konjunkturinstitutet i rapporten ”Miljö, ekonomi och politik 2015”, styr sannolikt inte kostnadseffektivt mot långsiktiga klimatmål. Givet krav på en uniform energi- och koldioxidbeskattning mellan fossila bränslen och biodrivmedel kan kvotplikten fungera som en **näst bästa lösning**.

I diskussionerna om alternativ till nuvarande beskattning har kvotplikt föreslagits av bland annat SPBI, vilket verkar ha vunnit gehör hos Finansdepartementet. Något konkret förslag har ännu inte presenterats eller vilka konsekvenser ett sådant system kan få. Energimyndigheten uppmanade ju själva nyligen i en rapport till att ett alternativt system i form av exempelvis en kvotplikt baserad på klimatprestanda utreds och implementeras snarast. (Se även Energimyndighetens förslag ”Kvotpliktsystem för biodrivmedel”, ER 2009:37.)

Ett kvotpliktsystem kan utformas enligt följande:

1. Ett sådant system innebär att diesel innehåller en viss angiven kvot, andel låginblandat biobränsle, som etanol, RME/FAME eller HVO.
 - a. Den låginblandade biobränslet är skattebelagt och eftersom detta drivmedel är dyrare än diesel kombinerat med indexuppräkning (BNP+KPI) kommer kostnaderna för drivmedel att öka.
2. Det finns en möjlighet att höginblandat biodrivmedel kan erhålla skattenedsättning eller skattebefrielse i enlighet med EU-direktiv och därmed godkännas av EU-kommissionen. Dessa drivmedel skulle då kunna definieras och läggas i en separat ”bubbla” och därmed skiljas från bränslen som tillhör kvotpliktsystemet.
 - a. Alternativt skulle ett gruppundantag från statsstödsreglerna för kollektivtrafiken göra det möjligt att skatte nedsätta eller helt skattebefria höginblandat biodrivmedel.



- b. Eller alternativt att busstrafiken jämföras med tågtrafiken och inte heller betalar skatt på flytande drivmedel eller elektricitet.

En fråga med bäring på Energimyndighetens uppdrag är också framtida satsningar inom ramen för de av regeringen beslutade Stadsmiljöavtalen. Här vill vi hänvisa till en norsk rapport i ämnet, [Framtidig behov for økt tilskudd til kollektivtransport](#)