



## Ändring i lagen om kvotplikt för biodrivmedel

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2013/14:207 Ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel. Ändringen innebär att dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål inte ska omfattas av kvotplikten.

Avsikten är att den nya bestämmelsen ska träda i kraft samma dag som lagen om kvotplikt för biodrivmedel träder i kraft.

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen. Utskottet tillstyrker lagförslaget.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Bakgrund .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden .....	5
Ändring i lagen om kvotplikt för biodrivmedel .....	5
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	8
Propositionen .....	8
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	9

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Lagförslaget**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel. Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:207.

Stockholm den 8 maj 2014

På miljö- och jordbruksutskottets vägnar

*Matilda Ernkrans*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Matilda Ernkrans (S), Bengt-Anders Johansson (M), Rune Wikström (M), Johan Löfstrand (S), Åsa Coenraads (M), Jan-Olof Larsson (S), Anita Brodén (FP), Sara Karlsson (S), Roger Tiefensee (C), Christer Akej (M), Helena Leander (MP), Irene Oskarsson (KD), Josef Fransson (SD), Jens Holm (V), Kristina Nilsson (S), Lolo Lindström (M) och Gunnar Sandberg (S).

# Redogörelse för ärendet

## Bakgrund

Den 31 januari 2014 kom Svenska Petroleum och Biodrivmedelinstitutet (SPBI) in med en begäran om att ett undantag från kvotplikt för marindieselbränslen skulle införas i regelverket för kvotplikten före den lagens ikraftträdande. Med anledning av denna begäran togs en promemoria med förslag till ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel fram inom Regeringskansliet. Promemorians förslag avsåg att dieselbränslen som tagits emot för förbrukning i fartyg skulle kunna undantas från kvotplikt. Promemorian har remissbehandlats. Med anledning av de remissvar som kom in vid remitteringen av promemorian utarbetades en kompletterande promemoria med ytterligare en ändring i lagen om kvotplikt för biodrivmedel. Ändringen omfattade nu även att ett dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel skulle kunna undantas från kvotplikt. Den kompletterande promemorian har remissbehandlats. Lagen om kvotplikt för biodrivmedel beslutades av riksdagen i november 2013 (prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:FiU1, rskr. 2013/14:56). Lagen har ännu inte trätt i kraft. Riksdagen har överlämnat åt regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet.

## Ärendet och dess beredning

I proposition 2013/14:207 föreslår regeringen vissa undantag från kvotplikten för marindieselbränslen och dieselbränslen som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel. Syftet är att undvika vissa oönskade följder av att den av riksdagen i november antagna lagen om kvotplikt för biodrivmedel träder i kraft.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Inga motioner har väckts med anledning av propositionen.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel som innebär att ett dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål inte ska omfattas av kvotplikten. Avsikten är att den nya bestämmelsen ska träda i kraft samma dag som lagen om kvotplikt för biodrivmedel träder i kraft.

# Utskottets överväganden

## Ändring i lagen om kvotplikt för biodrivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag.

### Propositionen

#### *Allmänt*

I dag används i huvudsak tunga eldningsolja som bränsle inom sjöfarten. En mindre mängd fossilt dieselbränsle används också. Marknaden för marina bränslen skiljer sig i flera avseenden från marknaden för drivmedel avsedda för vägtransportfordon. En avgörande skillnad är att fartyg, i större utsträckning än lastbilar och personbilar, kan bunkra stora mängder drivmedel där priset är lägst. Detta innebär att enskilda länders rådighet över utvecklingen på marknaden för marina bränslen är begränsad. Om ett land ställer fördyrande krav på de marina bränslen som säljs i landet, har fartyg i internationell trafik möjlighet att bunkra i ett annat land. Marina bränslen är därför, liksom flygfotogen, i huvudsak skattebefriade om de inte används för privat ändamål.

I Sverige är huvuddelen av järnvägsnätet elektrifierat. Det förekommer dock ändå viss dieselanvändning, inte minst på de lågtrafikerade delarna av järnvägsnätet samt i de fordon som används på rangerbangårdarna. De lok som använder diesel är ofta utrustade med äldre motorer vars funktion inte kan garanteras om förnybara komponenter blandas in i dieselbränslet. Drivmedelsförsörjningen sker via särskilda tankställen längs med spåren, eller direkt från tankbilar. Dieselanvändning i tåg och spårbundet färdmedel är skattebefriad.

#### *Kvotplikt och marina bränslen*

När det gäller kvotplikt och marina bränslen framhåller regeringen bl.a. följande. I lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel som riksdagen beslutade om i november 2013 anges att dieselbränslen under vissa nummer i EU:s tulltaxa (s.k. KN-nummer) ska omfattas av kvotplikten. Det innebär att bl.a. alla typer av transporter som använder ett bränsle med ett sådant KN-nummer kommer att omfattas av kvotplikten. Däremot angavs i budgetpropositionen för 2014 (prop. 2013/14:1 s. 407) att användningen av de olika typer av bunker- och tjockolja som används i stor utsträckning i sjöfarten inte skulle påverkas av kvotplikten. Avsikten var således inte att inkludera sådana bränslen i kvotplikten.

Från 2015 gäller nya förutsättningar för marina bränslen. Enligt IMO:s regler och i EU-direktiv kommer fr.o.m. den 1 januari 2015 att ställas sådana krav på maximal svavelhalt att det som i dag säljs i form av tunga eldningsolja till utrikes sjöfart kommer att ersättas av dieselbränsle med KN-nummer för motordrift och därmed omfattas av kvotplikten. Svenska Petroleum och Biodrivmedelinstitutet (SPBI) bedömer därför att båtar och skepp kommer att bunkra i länder och hamnar där man får ett bättre pris.

Utifrån ovan redovisade uppgifter kan det konstateras att de nya svavelkrav som börjar gälla under 2015 kommer att begränsa sjöfartens möjlighet att använda de tunga eldningsolja som används i dag, eftersom svavelhalten i dessa bränslen är hög. Därigenom kommer användningen av dieselbränsle, som alternativt bränsle, sannolikt att öka. Då dieselbränsle är kvotpliktigt skulle svenska bränsleleverantörer enligt nuvarande bestämmelser i lagen om kvotplikt för biodrivmedel bli skyldiga att blanda in förnybara biodrivmedel eller betala kvotpliktsavgiften för de volymer som inte blandas in, vilket skulle leda till att deras produkt skulle bli dyrare än de bränslen som erbjuds i närliggande hamnar i våra grannländer. Bedömningen är att fartygen i en sådan situation kommer att bunkra billigt fossilt dieselbränsle i andra länder i stället för att köpa det dyrare dieselbränsle som skulle erbjudas i svenska hamnar. Även om dieselbränslen för marin användning skulle omfattas av kvotplikten skulle det därför inte uppstå någon positiv miljöeffekt eftersom det inte finns någon marknad. Den enda effekten av att tvinga in dieselbränslen för marin användning i kvotplikten skulle därför sannolikt bli att svenska leverantörer skulle förlora sina huvudsakliga kunder och få avveckla sin verksamhet.

Regeringens bedömning är därför att det finns starka skäl att behålla förutsättningarna oförändrade för dessa bränslen, vilket betyder att de inte bör omfattas av kvotplikten. Däremot bör inte dieselbränsle för fartyg som används för sport- och fritidsändamål omfattas av undantaget.

Det dieselbränsle som redan i dag används för marina ändamål kommer att omfattas av kvotplikten så snart lagen träder i kraft. SPBI har framfört att lagen därför kommer att medföra problem redan från införandet då det är normalt att man levererar både marindieselbränsle och tung eldningsolja vid samma tillfälle. Man menar att det är rimligt att anta att den som väljer att köpa marindieselbränsle till ett mer konkurrenskraftigt pris utomlands samtidigt kommer att köpa sitt behov av tung eldningsolja vid samma tillfälle. Vidare finns det leverantörer i Sverige som i huvudsak har som verksamhet att sälja marindieselbränsle och tunga eldningsolja och som därmed riskerar att slås ut från marknaden redan vid lagens införande 2014. Mot bakgrund av detta gör regeringen bedömningen att även det dieselbränsle som redan i dag används för marina ändamål bör undantas från kvotplikten.

### *Kvotplikt och tågtrafikens dieselanvändning*

Då de motorer som används i dieselloken inte har garantier som täcker inblandning av förnybara drivmedel måste kvotplikten uppfyllas på annat sätt än genom låginblandning i de bränslen som de använder. Ett alternativ är att betala kvotpliktsavgiften för de volymer som inte blandas in. Ett annat alternativ är att köpa diesel utan inblandning från en leverantör som kan kompensera för de volymer förnybara drivmedel som fattas genom att i stället öka inblandningen i drivmedel som säljs till andra kunder.

Då uppstår en fördyrning jämfört med dagsläget, antingen genom kvotpliktsavgift eller genom ett kostnadspåslag för de volymer biodrivmedel som drivmedelsleverantören tvingas blanda in i andra kunders drivmedel. För att täcka sina högre kostnader måste tågoperatörerna öka priset för sina transporter, vilket minskar detta transportslags konkurrenskraft jämfört med exempelvis vägtrafiken. Detta i sin tur riskerar att leda till överföring av transportarbete från tåg till väg, vilket är negativt ur ett klimatperspektiv eftersom vägtrafikens utsläpp är högre. Detta är ett starkt skäl att behålla förutsättningarna oförändrade för dessa bränslen, vilket betyder att de inte bör omfattas av kvotplikten.

### *Lagförslaget*

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att de volymer dieselbränsle som har förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte används för sport- och fritidsändamål får undantas från kvotpliktig volym. Avsikten är att den nya bestämmelsen ska träda i kraft samma dag som lagen om kvotplikt för biodrivmedel träder i kraft.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet ansluter sig till regeringens överväganden och tillstyrker regeringens lagförslag.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2013/14:207 Ändring i lagen om kvotplikt för biodrivmedel:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel.



## BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen  
(2013:984) om kvotplikt för  
biodrivmedel

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

*dels* att 2 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 4 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 2 §

I denna lag betyder uttrycken *KN-nr.*: nummer i Kombinerade nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

*bensin.*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

*biodrivmedel.*: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

*dieselbränsle.*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

*kvotpliktig volym.*: den mängd bensin, *exklusive alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319)*, eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi.

I denna lag betyder uttrycken *KN-nr.*: nummer i Kombinerade nomenklaturen enligt kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om gemensamma tulltaxan,

*bensin.*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59,

*biodrivmedel.*: vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift,

*dieselbränsle.*: ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45,

*kvotpliktig volym.*: den mängd bensin eller dieselbränsle, inklusive den volym biodrivmedel som blandats in eller ingår i bränslet, som den kvotskyldiges skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen (1994:1776) om skatt på energi med *undantag för de volymer som anges i 4 a §.*

*4 a §*

*Undantag från kvotpliktig volym får göras för*

*1. alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319),*

*2. de volymer dieselbränsle som förbrukats i tåg eller annat spårbundet färdmedel eller i sådana fartyg som inte använts för sport- och fritidsändamål.*