

Förändringar på drivmedelsmarknaden

Den första juli i år införs reduktionsplikt på den svenska drivmedelsmarknaden. Detta är en kort information om vad reduktionspliktssystemet innebär och vilka konsekvenser det kan få för er som drivmedelsköpare.

Reduktionsplikt – varför?

Det råder en bred enighet om de nationella klimatpolitiska målen. För drivmedel är det främst två av målen som berörs:

- Inga nettoutsläpp av växthusgaser 2045
- 70 % reduktion av växthusgaser från transportsektorn 2030 (jämfört med 2010)

Reduktionsplikten har som mål att växthusgasutsläppen från bensin och diesel ska minska med 40 % 2030.

En reduktionsplikt blir ett mer långsiktigt styrmedel än nuvarande skattenedsättning, eftersom det kan ändras med kort förvarning. Dessutom främjar reduktionsplikten biodrivmedel som har så liten klimatpåverkan som möjligt.

Reduktionsplikt – vad är det?

Reduktionsplikten innebär en övergång från skattesubvention av vissa biodrivmedel till en plikt att reducera CO₂-utsläppen. Nivån på reduktionskravet kommer successivt att höjas för att nå klimatmålen. Det totala skattetrycket på drivmedel ska vara oförändrat. Plikten att reducera CO₂-utsläppen ligger på drivmedelsbolagen. Om inte drivmedelsbolagen når kvotpliktsmålet, drabbas man av kraftiga straffavgifter.

Reduktionsplikt – ett exempel

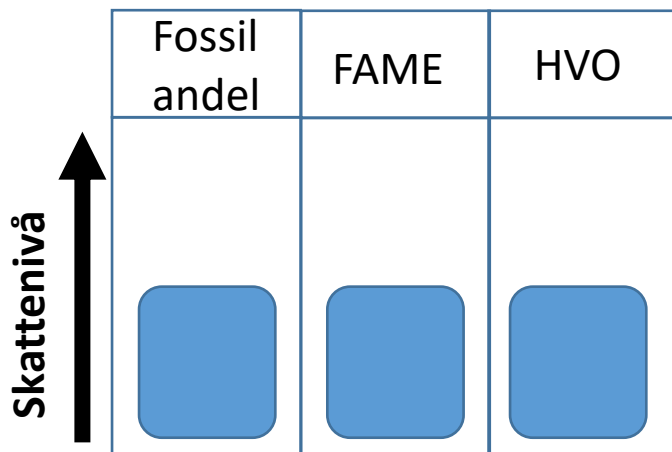
Diesel MK1 på den svenska marknaden består idag som regel av tre huvudkomponenter:

- Fossil diesel (58 % - 95 %)
- FAME (RME eller annan biokomponent) (5 % - 7 %)
- HVO (biodiesel av olika ursprung) (0 % - 35 %)

De olika komponenterna beskattas olika. Schematiskt ser det ut på följande vis:

	Fossil andel	FAME	HVO
Skattenivå ↑	[Hög blå rektangel]	Noll	[Låg blå rektangel]

I och med kvotpliktsystemet blir beskattningen av de olika komponenterna den samma:



Fokus flyttas i och med detta från andel biokomponent i respektive produkt, till hur stor minskningen av CO₂-utsläppen blir. Olika biokomponenter har olika reduktionsvärden, beroende på vilken råvara som använts samt hur och var den producerats.

Reduktionsnivåerna (hur stor CO₂-reduktionerna ska vara) är bestämda till och med 2020:

	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>
Bensin	2,6 %	2,6 %	4,2 %
Diesel	19,3 %	20,0 %	21,0 %

Reduktionsplikt – konsekvenser för mig som drivmedelsköpare

Sjelva reduktionsplikten får inga omedelbara konsekvenser för drivmedelsköparna.

Om det är så att drivmedelsbolagen inte når reduktionsnivån, kommer man att behöva betala straffavgifter, något som säkert drabbar konsumenterna.

På sikt finns en risk att det uppstår brist på vissa biokomponenter. Signalerna från politiskt håll är att man från den första januari 2019 kommer att klassa om PFAD och teknisk majsolja. Dessa utgör idag en betydande del av råvarorna i HVO och kommer i och med omklassningen att få lägre reduktionsvärden.

Rena biodrivmedel (B100 (rapolja), HVO 100, Etanol E85) kommer fortfarande att var skattebefriade. Det är dock osäkert hur tillgången på dessa produkter kommer att påverkas av reduktionsplikten.