

Tid: kl. 09:00-15:00

Plats: Lilla konferensrummet hus 3

Ordförande

Robert Uitto (S)

Ledamöter

Susanné Wallner (M), Vice ordförande

Eva Hellstrand (C), 2:e vice ordförande

Martine Eng (S)

Thomas Hägg (S)

Ersättare

Övriga

Anders Byström, Förvaltningschef

Ingrid Printz

Martina Lundholm

Håkan Lundmark

Ruth Eriksson

James Winoy

1. Val av justerare och tid för justering

2. Förvaltningschefens rapport 2017 (RUN/8/2017) Anders Byström

Ärendebeskrivning

1. Exportcentra
2. Uppföljning av Regional trafikförsörjningsprogrammet
3. Läget i organisationen

3. Information om uppföljning av kultursamverkansmodellen Ingrid Printz

4. Kulturpris till Peterson-Bergers Minne 2017 (RUN/101/2017)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalens Kulturpris till Peterson-Bergers minne har utdelats sedan 1990 och skall ges till personer eller grupper som är verksamma inom Jämtlands län eller genom sin konstnärliga verksamhet eller personliga bakgrund har nära anknytning till länet. Kulturpriset skall ses som ett erkännande för en kulturell- eller konstnärlig gärning och tilldelas en professionell aktör som haft stor betydelse för länets kulturliv, ha medverkat i att utveckla länets konst- och kulturliv och i sin gärning visat prov på högtstående konstnärskap. Utlysning har skett genom annons i länets båda dagstidningar, genom utskick samt på regionens hemsida. Fem nomineringar har inkommit. Beredningen av ärendet har skett i nära samråd med de regionala kulturverksamheterna och efter bedömning av representanter från regionens kulturskaparsamråd. Kulturpriset omfattar 30 000 kronor och finansieras inom Kulturens ram. Utdelning av priser och stipendier sker under ett offentligt arrangemang i samarbete med Gaaltje under Yranveckan.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige att

1. xxx utses till pristagare av Region Jämtland Härjedalens Kulturpris till Peterson-Bergers minne.
2. Motiveringen för priset antas.
3. Utdelning av priset sker på Gaaltje under Yranveckan.

Expedieras till

Chef Kultur, Jimmy Eriksson

Beslutsunderlag

- Kulturpris till Peterson-Bergers Minne 2017
- Reglemente för kulturpris och stipendier(129937) (0)_TMP
- Nomineringsförteckning_kulturpris_2017

5. Kulturstipendium till Peterson-Bergers Minne 2017 (RUN/100/2017)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalens Kulturstipendium till Peterson-Bergers minne har utdelats sedan 1966 och skall ges till personer eller grupper som är verksamma inom Jämtlands län eller genom sin konstnärliga verksamhet eller personliga bakgrund har nära anknytning till länet. Stipendiet ska uppmuntra kulturutövare upp till 30 år i deras utveckling och framtida verksamhet och kan sökas för stimulans, utbildning eller förkovran. Stipendiet brukar tilldelas fem personer. Utlysning har skett genom annons i länets båda dagstidningar, genom utskick samt på regionens hemsida. 10 ansökningar har inkommit varav 6 från kvinnor och en majoritet inom scenkonstområdet. Några av de sökande har genomgått, är upptagna av eller är på väg in i högre konstnärliga utbildningar. De flesta har lämnat arbetsprover och intyg. Föreslagna stipendiaterna har ursprung och anknytning till länet och bör uppmuntras att utveckla och förkovra sig inom teater och dramatik, musik och konsthantverk samt till ett fortsatt kulturskapande av hög kvalitet. Beredningen av ärendet har skett i nära samråd med de regionala kulturverksamheterna. För kulturstipendierna avsätts totalt 50 000 kr inom Kulturens ram. Utdelning av priser och stipendier sker under ett offentligt arrangemang i samarbete med Gaaltje under Yranveckan.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige att

1. Xxx, xxx, xxx, xxx och xxx utses till stipendiaterna av Region Jämtland Härjedalens Kulturstipendium till Peterson-Bergers minne.
2. Utdelning av priset sker på Gaaltje under Yranveckan.

Beslutsunderlag

- Reglemente för kulturpris och stipendier(129937) (0)_TMP
- Ansökningsförteckning_kulturstipendier_2017

6. Information om Nationalmuseum Norr

Jamtli 10:00

Ärendebeskrivning

Närvaro på information till klockan 12. Lunch där. Mötet återupptas 13.00.

7. Svar å motion från E Hoffner, Vänsterpartiet, om Storsjön som vattentäkt (RUN/53/2017)

Ärendebeskrivning

Mot bakgrund av att ett bolag prospekterar för gruvbrytning av vanadin, med uran som biprodukt, i dagbrott i Bergs kommun har motionen inlämnats till Regionfullmäktige.

I motionen yrkar Vänsterpartiet Region Jämtland/Härjedalen att regionen skyndsamt utreder vad omfattande borrhningar och/eller en fullskalig gruvdrift skulle innebära för Storsjön som vattentäkt, samt att ett samarbete inleds med berörda kommuner.

Regionala utvecklingsstrategin för Jämtland Härjedalen har ett övergripande mål ”Ingen uranbrytning i Jämtlands län”. Samtliga kommuner i Jämtlands län har genom beslut i respektive kommunfullmäktige gjort ett ställningstagande mot uranbrytning. Storsjön utgör en viktig vattentäkt för kommunerna och för regionen varför en samverkan kring vattnets kvalitet och potentiella hot mot detta är angeläget.

Tillstånd för provborrning och/eller gruvdrift handläggs av Bergsstaten. Det ankommer på prospektören att redovisa vilka miljökonsekvenser som detta förväntas medföra.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Att regionala utvecklingsförvaltningen i samråd med övriga kommuner och länsstyrelsen gör en fördjupad kunskapssammanställning kring tänkbara effekter på Storsjöns vattenmiljö om en ansökan om bearbetningskoncession inlämnas till Bergsstaten.

Beslutsunderlag

- Motion från Elin Hoffner (V) om Storsjön som vattentäkt
- Tjänsteskrivelse Svar opå Motion om Storsjön som vattentäkt

8. Hemställan om politisk sekreterare att delta på utskottssammanträden - Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott (RUN/165/2017)

Ärendebeskrivning

Svar på Hemställan skickas ut efter påsk.

9. Ansökan om företagsstöd – Stockholms Plåtmästare AB Org. nr. 556913-2797 (RUN/4/2017)

Ärendebeskrivning

Stockholms Plåtmästare AB, ev. under namnändring, har sökt företagsstöd till byggnadsinvesteringar i turistorten Storhogna. Planerade investeringar är ytterligare fem byggnader avsedda för kommersiellt turistiskt boende. Bolaget äger sedan tidigare på angränsad fastighet en byggnad innehållande 2 lägenheter. Investeringen som nu är aktuell av fem byggnader skall innehålla 2 lägenheter vardera och plats för 8-10 bäddar per lägenhet. Bolaget kommer efter denna investering ha totalt ca 100 kommersiella bäddar i Storhogna.

Totala kostnaden för planerad investering är beräknad till 21 100 000 kronor.

För att säkerställa att uthyrningsverksamheten ska bedrivas på ett långsiktigt sätt har bolaget i avsiktsförklaring/förbindelse medgett att för stödet uttagna realsäkerheter i form av pantbrev får kvarstanna i Region Jämtland Härjedalens/Tillväxtverkets hand upp till 15 år räknat från datum för slutligt beslut. Detta medgivande gäller även för tidigare ägd fastighet innehållande 2 lägenheter.

En fortsatt utbyggnad av kommersiellt turistiskt boende i samspel med utökade attraktioner, både vinter- och sommartid, exempel aktivitetshuset M-huset, är grunden för vidare tillväxt inom destinationen. Det är angeläget att i Storhognaområdet öka antalet varma bäddar inom det kommersiella turistiska boendet för att säkerställa ytterligare utveckling av området, exempelvis nya liftar mm.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår Regionala Utvecklingsnämnden

Region Jämtland Härjedalen beviljar Stockholms Plåtmästare AB, org. nr. 556913-2797 regionalt investeringsstöd med 30 % finansiering av planerad investering, dock maximalt 6 330 000 kronor.

Expedieras till

Chef Näringsliv, Jan Eriksson

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse ansökan företagsstöd Stockholms Plåtmästare AB
- §50 AU Ansökan om företagsstöd – Stockholms Plåtmästare AB (Org. nr. 556913-2797)

10. Ansökan om medfinansiering av förstudieprojektet Information Jämtlandsfjällen (RUN/206/2017)

Ärendebeskrivning

Den 21 mars 2017 inkom ansökan om medfinansiering till förstudieprojektet Information Jämtlandsfjällen. Sökanden är den nystartade ideella föreningen Samisk Informationsuppbyggnad som företräds av Torbjörn Kråik.

Förstudieprojektet ska utreda möjligheten och potentialen i att genom distribution av information och upplevelser via mobil applikation (app) utveckla fjällturismen generellt och specifikt Sylarnaområdet som kultur- och kulturarvsbaserat besöksmål, samt förebygga den negativa inverkan som fjällvandrande turister kan ha på rennäringen i samband med sommarbete och kalvning. I förstudiearbetet inkluderas

att identifiera vilken typ av information som applikationen ska förmedla och vilka aktörer som behöver involveras respektive vilken aktör som bör äga ett framtida huvudprojekt.

En utgångspunkt i detta förstudieprojekt är att det genom så kallad ”förstärkt verklighet” där kulturarv visualiseras (augmented reality, AR) och ”spelifiering” (gamification) går att förstärka turistens upplevelse och styra hens vägval/beslut. Projektet prioriteras utifrån Regionala tillväxtprogram för Jämtlands län, insatsområde Innovation och förnyelse. Projektet bedöms på ett nytänkande sätt kunna lägga en grund för vidareutveckling av turismnäringen i länet och då specifikt samiska företag, öka antalet turister i området, samt lyfta de kultur- och kulturarvsbaserade samiska värden som finns.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår Regionala utvecklingsnämnden

Region Jämtland Härjedalen beviljar medfinansiering av förstudieprojektet Information Jämtlandsfjällen med max 150 000 SEK. Medfinansiering utgår under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt ansökan.

Expedieras till

Torbjörn Kråik, Juliana Gardahl Wettersten

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse - Ansökan om medfinansiering av projektet Information Jämtlandsfjällen
- Ansökan om medfinansiering till projekt Information Jämtlandsfjällen

11. Ansökan om medfinansiering till projektet Gräsrotskraft – flippat projektstöd för eldsjälar (RUN/221/2017)

Ärendebeskrivning

Föreliggande ansökan om medfinansiering ska betraktas som ersättning till tidigare beslut om medfinansiering av projektet Fondsamordning Region Jämtland & Västernorrland, Dnr RUN/662/2016 (beslutsdatum RUN 13 december 2016). Fondsamordningsprojektet fick avslag hos Tillväxtverket och den 29 mars i år lämnades därför ansökan om medfinansiering för till viss del motsvarande verksamhet från Vinnova, utlysningen Verklighetslabb inom offentlig verksamhet.

Projektet Gräsrotskraft kopplas till regionens innovationsprogram och avser att utveckla ett nytt arbetssätt för att skapa en projektstödsverksamhet som ska ”tappa till det upplevda gapet mellan våra myndigheter och gräsrotsnivån”. Det nya arbetssättet som projektet ska testa och implementera inkluderar metodiken ”flipped classrooms” och hela projektet utgår ifrån ett agilt och iterativt lärande. Projektet ska etablera en ny roll inom regionen, Område Näringsliv, som benämns ”katalysator” för projektstöd, samt anlita så kallade ”EU-ninjor” vars uppdrag är att föra in gräsrotternas idéer till regionen.

Projektet bedöms leda till att samspelet mellan myndigheter och privata aktörer

utvecklas och att fler initiativ för regional utveckling därigenom kommer till stånd och prioriteras utifrån gällande Regionalt Tillväxtprogram för Jämtlands län, insatsområde Innovation och förnyelse.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalen beviljar medfinansiering av projektet med 25 % av redovisade och godkända kostnader, dock max 1 000 000 kr. Medfinansiering utgår under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt ansökan.

Expedieras till

Erik Noaksson, Maria Jonasson, Juliana Gardahl Wettersten

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Ansökan projekt Gräsrotskraft

12. Projekt Timbanken (RUN/251/2017)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen tillsammans med kommunerna i regionen skall genomföra ett projekt, Timbanken Jämtland Härjedalen, som skall erbjuda upp till fem timmars fria konsult hjälp till små och medelstora företag. Konsulthjälpen erbjuds inom 5 områden, 1. affärsplan o affärsstrategi, 2. ekonomi o juridik, 3. marknad och sälj, 4. ledning, personal o organisationsutveckling, 5. produkt-/tjänsteutveckling o import/export. En upphandling av konsulter/konsultföretag görs inom dessa områden som sedan SMF kan välja mellan. De upphandla konsulterna garanteras inga arbeten utan det är de företag som erhåller konsulttimmar som väljer utifrån vilka de tror kan erbjuda den bästa hjälpen/kunskapen för det de söker hjälp. Avsikten är att avsätta 2 033 627 kr ur potten för företagsstöd för att genomföra det som ett projekt.

Projektet har två syften/mål. Det ena är att ge små medelstora företag en hjälpande hand med max 5 konsulttimmar, det andra är att Region Jämtland Härjedalen och kommunerna lyfter fram och synliggör den lokala konsultmarknaden, vilket förhoppningsvis påvisar vilka möjligheter som SMF har att nyttja lokala företag. Idén till genomförandet av projektet har hämtats från Region Halland där man genomfört projektet med framgång och nu är inne på sin andra omgång. Region JH har besökt Region Halland och har ett samarbete med Region Halland samt ett löfte om att få nyttja de dataapplikationer som har arbetats fram för genomförandet av projektet.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott föreslår Regionala utvecklingsnämnden att avsätta 2 033 627 kr ur de regionalpolitiska utvecklingsmedlen, för företagsstöd, för att genomföra projektet Timbanken Jämtland Härjedalen.

Expedieras till

Chef Näringsliv, Sven Winemark

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Projekt Timbanken
- Ansökan om medfinansiering till projekt Timbanken Jämtland Härjedalen

- Ansökan om medfinansiering till projekt Timbanken Jämtland Härjedalen
- Ansökningshandling projektstöd kostnads- och finansieringsbudget
- Bilaga 1 Beräkningar för Timbanken

13. Korrigering av beslut Peak Innovation next generation (RUN/572/2016)

Ärendebeskrivning

Den 8 november 2016, i §159, tog Regionala utvecklingsnämnden beslut att Region Jämtland Härjedalen medfinansierar projektet Peak Innovation next generation med 43,35 % av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 000 000 kr samt under förutsättning att övrig finansiering ordnades enligt ansökan. Detta var baserat på en budget som uppgick till 6 920 000 kr.

Projektets budget har därefter justerats och i den nya budgeten uppgår omslutningen till 6 000 000 kr och Regionen Jämtland Härjedalens medfinansiering till 50%, det vill säga fortfarande 3 000 000 kr men en större del av projektets omslutning. Innehållet i projektet har inte förändrats.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalens beslut att korrigeras medfinansieringen i projektet Peak Innovation next generation till 50% av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 000 000 kr.

Expedieras till

Micke Jonsson, Chef Näringsliv

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse_Korrigerering av beslut_Peak Innovation
- §159 Regionala utvecklingsnämnden Ansökan om medfinansiering till projekt Peak Innovation next generation steg 1

14. Ombudsinstruktion inför Almi Företagspartner Mitt AB årsstämma 2017 (RUN/263/2017)

Ärendebeskrivning

Almi Företagspartner Mitt AB har inbjudit till årsstämma den 10 maj 2017.

Anne-Marie Johansson har vid Regionfullmäktiges sammanträde den 26 november 2015 utsetts till ombud för Regionen i Almi Företagspartner Mitt AB:s årsstämma. Eva Hellstrand utsågs den 26 november 2015 till ombudersättare.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalens ombud vid årsstämma för Almi Företagspartner Mitt AB 2017 bemyndigas att rösta för att styrelsen i bolaget beviljas ansvarsfrihet samt för på årsstämman i övrigt framlagda förslag under förutsättning att revisorerna så rekommenderar i sin revisionsrapport.

Expedieras till

Ombud och ombudersättare, Sven Winemark

Beslutsunderlag

- Kallelse till Årsstämma 2017 Almi Företagspartner Mitt AB
- Tjänsteskrivelse Årsstämma Almi 2017

**15. Ombudsinstruktioner till årsstämma för Naboer AB
den 8 maj 2017 (RUN/245/2017)**

Ärendebeskrivning

Naboer AB har kallat till årsstämma måndagen den 8 maj 2017. Ombudet för Region Jämtland Härjedalen ska delge Regionens ställningstagande till ärenden på stämmans dagordning. De aktuella ärendena är:

Fastställande av resultaträkning och balansräkning, disposition av aktiebolagets resultat, ansvarsfrihet, fastställande av arvode och val samt val av styrelse.

Göran Furstenberg utsågs vid Regionfullmäktiges sammanträde den 23 november 2016 till ombud för Region Jämtland Härjedalen i Naboer ABs årsstämma. Thomas Andersson utsågs den 26 november 2015 till ombudersättare.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalens ombud vid årsstämma för Naboer AB år 2017 bemyndigas att rösta för att styrelsen i bolaget beviljas ansvarsfrihet samt på årsstämman i övrigt framlagda förslag under förutsättning att revisorerna så rekommenderar i sin revisionsrapport.

Expedieras till

Ombud, ombudersättare, Sven Winemark

Beslutsunderlag

- Kallelse Naboer AB 2017
- Bilaga: Dagordning Stämman 2017
- Bilaga 2: Valberedningens förslag till val av styrelse inför årsstämma
- Bilaga 3: Årsredovisning Naboer AB 2016
- Tjänsteskrivelse Ombudsinstruktioner Årsstämma Naboer AB

**16. Ombudsinstruktion inför Coompanion Jämtlands
läns årsstämma 2017 (RUN/96/2017)**

Ärendebeskrivning

Coompanion Jämtlands län har kallat till årsstämma den 24 april 2017. Ombudet för Region Jämtland Härjedalen skall delge Region Jämtland Härjedalens ställningstagande på stämmans dagordning/paragrafer.

Ann-Marie Johansson utsågs vid Regionstyrelsens sammanträde den 26 november 2015 till ombud för Regionen i Coompanions årsstämma. Jenny Persson utsågs också den 26 november 2015 till ombudersättare.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalens ombud vid årsstämma för Coompanion Jämtlands län den 24 april 2017 bemyndigas att rösta för att styrelsen i föreningen beviljas ansvarsfrihet samt för på årsstämman i övrigt framlagda förslag under förutsättning att revisorerna så rekommenderar i sin revisionsrapport.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Ombudsinstruktion Årsstämma Coompanion
- Kallelse till årsmöte med Coompanion Jämtlands län 24 april 2017

17. Nominering av ordförande till Strukturfondspartnerskapet Mellersta Norrland 2018-2020 (RUN/9/2017)

Ärendebeskrivning

Material skickas ut efter påsk.

Förslag till beslut

18. Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor (RUN/257/2017)

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott tillika skolstyrelse beslutade den 29 november 2016 §181 att utarbeta en plan för Region Jämtland Härjedalens folkhögskolor, Birka och Bäckedal, under våren 2017.. Efter studier av planer i andra regioner, skolornas verksamhetsplaner och i dialog med skolornas rektorer föreligger nu ett utkast till plan.

Förslag till beslut

Regional utvecklingsnämndens arbetsutskott tillika skolstyrelse för Birka och Bäckedals folkhögskolor antar föreslagen Folkhögskoleplan för folkhögskolorna Birka och Bäckedal.

Expedieras till

Chef Välfärd, klimat och kompetens, Håkan Lundmark

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor
- Utkast Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor 2017

19. Förlängning av Projekt UVAS (Unga som varken arbetar eller studerar) (RUN/451/2015)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen, regional utveckling är sedan 2015 projektägare för projektet UVAS (unga som varken arbetar eller studerar). Projektet är finansierat av ESF, socialfonden programområde 3 med 14.081 tkr och med kommunernas medfinansiering 6.988 tkr för perioden 150601 – 171231. Samtliga kommuner i regionen medverkar och arbetsförmedlingen och försäkringskassan deltar som samverkanspartner.

ESF har nu gjort en ny utlysning med möjlighet till förlängning av pågående PO3 projekt till 30 juni 2018. Ansökan ska vara inlämnad senast 27 april 2017. Efter dialog i projektet och med ansvariga i kommunerna framkommer behov och en vilja att förlänga projektet med 6 månader i huvudsak med befintlig inriktning men med möjlighet att i projektets aktiviteter höja åldern för deltagarna till 29 år. Beslut om ev. förlängning fattas av ESF som ett tilläggsbeslut vilket innebär att det inte blir en ordinarie ansökan.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet beslutar ansöka hos Socialfonden om förlängning av projekt UVAS till 30 juni 2018.

Expedieras till

Chef Velfärd, klimat och kompetens, Håkan Lundmark

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Förlängning av Projekt UVAS

20. Regionalt avtal om samordning av Lärcentra i Jämtlands län (RUN/259/2017)

Ärendebeskrivning

Länets kommuner och dåvarande Regionförbundet Jämtlands län har sedan 2012 ett gemensamt avtal om samverkan kring samordningen av Lärcentra. Det har nu blivit dags att revidera detta avtal och ett utkast till nytt avtal har därför tagits fram i samråd mellan ansvariga för kommunernas lärcentra och berörda vid Region Jämtland Härjedalen, regional utveckling.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår Regional utvecklingsnämnden att teckna "Samarbetsavtal Lärcentra i Jämtland Härjedalen".

Expedieras till

Chef Velfärd, klimat och kompetens, Håkan Lundmark

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Regionalt avtal om samordning av Lärcentra i Jämtlands län
- Utkast Samarbetsavtal Lärcentra i Jämtland Härjedalen

21. Svar på remiss av promemoria Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och

dieselbränsle (RUN/195/2017)

Ärendebeskrivning

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 priseffekter 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 dieselbil 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

Förvaltningschefen föreslår AU att

Föreslå regionala utvecklingsnämnden att anta framskrivet remissvar.

Expedieras till

Chef Valfärd, klimat och kompetens

Beslutsunderlag

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

22. §23 Begäran om undantag från Region Jämtland Härjedalens varumärkespolicy (RUN/50/2017)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen ansvarar för både organisationens och platsens varumärke. För att öka attraktionskraften för såväl plats som organisation ska organisationen arbeta för att stärka och synliggöra varumärket. Regionfullmäktige har beslutat om en strategi kallad modervarumärke som innebär att organisationens

samtliga verksamheter - som ägs till 50 % eller mer av Region Jämtland Härjedalen - marknadsförs under samma logotyp och med samma grafiska profil. Undantag beslutas av regionstyrelsen.

Länstrafiken ägs till 100 % av Region Jämtland Härjedalen och faller därmed under regionfullmäktiges beslut om modervarumärkesstrategi.

Länstrafiken i Jämtland AB har begärt undantag från modervarumärkesstrategin. Länstrafiken i Jämtland är ett inarbetat varumärke som har funnits sedan i början 1990-talet. För en affärsdrivande verksamhet som Länstrafiken är varumärket betydande både i kontakter med medborgare och i affärsrelationer där ett väl uppbyggt varumärke spelar en stor roll för synen på företaget. Kostnaden för byte av varumärke uppskattas av Länstrafiken till cirka 3 miljoner kronor plus marknadsföringsinsatser. I Länstrafikens budget finns inte utrymme för den kostnaden.

Bussar som bärare av Region Jämtland Härjedalens logotyp skulle tydliggöra att kollektivtrafiken utgör en stor och viktig del av Region Jämtland Härjedalens verksamhet. Det skulle även skapa goda förutsättningar för en mobil och synlig marknadsföring i hela regionen samt förståelse för hur skattepengar används.

Den beslutade modervarumärkesstrategin är det mest kostnadseffektiva för Region Jämtland Härjedalen då kostnader för att underhålla och revidera en rad olika varumärken försvinner. Länstrafikens logotyp och grafiska profil skapades tidigt 1990-och är alltså 25-30 år. I de varumärkesundersökningar som genomfördes i samband regionbildningen 2015 framkom det att respondenterna önskar en "modernare" framtoning av Region Jämtland Härjedalen om den ska betraktas som attraktiv. Grafisk profilering, med tillhörande logotyp, bidrar starkt till att signalera vad en organisation eller plats står för. För att fördela kostnader över tid kan införandet av ett nytt varumärke ske succesivt.

Att bevilja undantag från modervarumärkesstrategin på annan grund än det beslutade riskerar att bli prejudicerande och på sikt urholka Region Jämtland Härjedalens varumärke.

I samband med upphandling av Buss 2018 föreslås även att namnet "Länstrafiken" ses över så att det bättre stämmer överens med regionens övriga benämningar.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslå regionstyrelsen:

1. Tillstyrka Länstrafikens begäran om undantag från modervarumärkesstrategin.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Beslutsunderlag

- Begäran om undantag från Region Jämtland Härjedalen varumärkespolicy
- §23 Begäran om undantag från Region Jämtland Härjedalens varumärkespolicy

23. Bussgods i Norr AB (RUN/647/2016)

Ärendebeskrivning

Hösten 2016 gavs uppdrag från presidierna i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i norrlandslänen (Västerbotten, Norrbotten, Västernorrland och Jämtland) att presentera en möjlig gemensam organisation för bussgods. Utredningen togs fram av RKM och Länstrafikbolagen i norrlandslänen. Regionala utvecklingsnämnden beslöt 2016-12-31 § 184 att ställa sig positiv till utredningens förslag om att bilda ett gemensamt aktiebolag för bussgods i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län, och att Region Jämtland Härjedalen förvärvar 25 % av aktierna i det gemensamma bolaget.

Regionala utvecklingsnämnden beslöt 2017-02-27 § 28 att Länstrafiken i Jämtlands län AB ska äga länets aktier i det planerade bolaget för bussgodsverksamhet och att Region Jämtland Härjedalen utser ledamöter till bolagets styrelse, beslutar om bolagsordning, ägardirektiv och andra principiella frågor.

Arbetet med att bilda det gemensamma bolaget fortskrider. Ett första steg är att Länstrafiken i Jämtlands län AB köper 25 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB (som sedan kommer att bli det gemensamma bolaget och byta namn). Köpeskillingen uppgår till 102 250 kr. Värderingen är gjord av Ernest & Young enligt substansvärdesmetoden.

Bussgods Västerbotten AB kommer sedan att köpa bolagen Bussgods Norrbotten AB och Bussgods Västernorrland AB och införliva bussgodsverksamheten i Jämtland i bolaget innan årsskiftet 2017/2018.

För att bolaget ska ha erforderligt rörelsekapital ska varje delägare tillskjuta 1 000 000 kr i aktietillskott och lämna borgen för en checkkredit om 2 500 000kr.

Styrdokumentet bolagsordning, aktieägaravtal och ägardirektiv har tagits fram i samverkan mellan de berörda parterna.

Länstrafiken i Jämtlands län AB har fattat erforderliga beslut.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige besluta

Godkänna att Länstrafiken i Jämtlands län AB köper 25 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB till ett värde av 102 250 Skr

Godkänna att Bussgods Västerbotten AB köper Bussgods Norrbotten AB Bussgods Västernorrland AB.

Länstrafiken i Jämtlands län AB tillskjuter 1 000 000 kr i aktieägartillskott

Länstrafiken i Jämtlands län AB går i borgen för en checkkredit om 2 500 000 kr.

Godkänna styrdokumentet bolagsordning, ägardirektiv och aktieägaravtal för det blivande bolaget.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB, chef område infrastruktur

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Bussgods i Norr AB
- Styreslebeslut Länstrafiken om Bussgods i Norr AB 170410
- Missiv Gemensamt Bussgods
- Aktieägaravtal Bussgods Norr AB
- Ägardirektiv Bussgods i Norr AB
- Bolagsordning Bussgods i Norr AB

24. Regeländring färdtjänst (RUN/98/2017)

Ärendebeskrivning

Ett samarbetsavtal finns mellan Region Jämtland Härjedalen (i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet RKM) och kommunerna Bräcke, Ragunda, Berg, Härjedalen, Krokom och Åre om samordning av samhällsbetalda resor. Avtalet omfattar ett gemensamt regelverk för resor med färdtjänst. I avtalet ges RKM uppdraget att besluta om regeländringar. Uppdragsavtal § 4 och bilaga 4.

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, och bygger på att resor med särskild kollektivtrafik samordnas. Färdtjänst är primärt till för färdtjänstinnehavaren, ledsagare beviljas om det krävs för att den färdtjänstberättigade ska kunna genomföra sin resa. Ledsagare regleras i lagstiftningen.

Medresenär samt egna barn är begrepp som inte återfinns i Lagen om färdtjänst, och det föreligger ingen skyldighet enligt lag att medge transport för dessa. I samarbetsavtalets regelverk finns dock regler för medresenär som ger eget barn rätt att få resa med den färdtjänstberättigade under vissa betingelser.

I regelverket under rubriken Ledsagare/medresenär finns en hänvisning till den allmänna kollektivtrafiken bestämmelser beträffande "egna barn", som förutom att vara otidig dessutom är inaktuell.

Samrådsgruppen för särskild kollektivtrafik, där samtliga berörda kommuner har representanter, har vid sitt möte 20 januari 2017 initierat en ny tidsenlig tolkning och förtydligande av dessa regler för färdtjänsten.

Ny lydelse för hela stycket föreslås bli enligt nedan:

Ledsagare/medresenär

Ledsagare: Om den färdtjänstberättigade har behov av hjälp under resan, kan tillstånd beviljas för ledsagare utan extra kostnad för den enskilde.

Medresenär: Den som inte har tillstånd till ledsagare kan ta med sig en medresenär på färdtjänstresan. Medresenären betalar färdtjänsttaxa.

Eget barn 0-6 år: Utöver ovanstående får ett eget barn medfölja under färdtjänstresan, barnet är avgiftsbefriat.

Principen för färdtjänsttaxan framgår i bifogat uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor. Färdtjänsttaxan ska vara ca 150 % av Länstrafikens kontanttaxa. I Länstrafikens kontanttaxa har barn och ungdomar t o m dagen de fyller 20 år 50 % rabatt på vuxenpriset, innebärande att barn och ungdomar har motsvarande rabatt i färdtjänsttaxan.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslå regionfullmäktige

Regler för ledsagare och medresenär i Uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län, bilaga 4 ska ha följande lydelse:

1. Ledsagare: Om den färdtjänstberättigade har behov av hjälp under resan, kan tillstånd beviljas för ledsagare utan extra kostnad för den enskilde.
2. Medresenär: Den som inte har tillstånd till ledsagare kan ta med sig en medresenär på färdtjänstresan. Medresenären betalar färdtjänsttaxa.
3. Eget barn 0-6 år: Utöver ovanstående får ett eget barn medfölja under färdtjänstresan, barnet är avgiftsbefriat.
4. Ändringarna träder i kraft den 1 juli 2017.
5. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Expedieras till

Länstrafiken i Jämtlands län AB, samtliga kommuner i länet utom Strömsund och Östersund. Chef Infrastruktur

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Regeländring färdtjänst
- Undertecknade avtal

25. Planering inför Regionala utvecklingsnämnden den 9 maj 2017



4

Kulturpris till Peterson-Bergers Minne
2017

RUN/101/2017



Kultur
Jimmy Eriksson
Tfn: 063-146703
E-post: jimmy.eriksson@regionjh.se

2017-04-11

RUN/101/2017

Kulturpris till Peterson-Bergers Minne 2017

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalens Kulturpris till Peterson-Bergers minne har utdelats sedan 1990 och skall ges till personer eller grupper som är verksamma inom Jämtlands län eller genom sin konstnärliga verksamhet eller personliga bakgrund har nära anknytning till länet. Kulturpriset skall ses som ett erkännande för en kulturell- eller konstnärlig gärning och tilldelas en professionell aktör som haft stor betydelse för länets kulturliv, ha medverkat i att utveckla länets konst- och kulturliv och i sin gärning visat prov på högtstående konstnärskap. Utlysning har skett genom annons i länets båda dagstidningar, genom utskick samt på regionens hemsida. Fem nomineringar har inkommit. Beredningen av ärendet har skett i nära samråd med de regionala kulturverksamheterna och efter bedömning av representanter från regionens kulturskaparsamråd. Kulturpriset omfattar 30 000 kronor och finansieras inom Kulturens ram. Utdelning av priser och stipendier sker under ett offentligt arrangemang i samarbete med Gaaltje under Yranveckan

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige att

1. xxx utses till pristagare av Region Jämtland Härjedalens Kulturpris till Peterson-Bergers minne
2. Motiveringen för priset antas
3. Utdelning av priset sker på Gaaltje under Yranveckan

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ingrid Printz
Områdeschef Kultur

Utdrag till

Chef Kultur, Jimmy Eriksson

2014-10-14

Fastställt i landstingsfullmäktige

LS/927/2014

2014-11-25 § 226

Reglemente för kulturpris och stipendier

§ 1 Syfte

Region Jämtland Härjedalens kulturpris till Peterson-Bergers minne och Region Jämtland Härjedalens kulturstipendium till Peterson-Bergers minne är avsedda att stödja och uppmuntra förtjänstfull verksamhet inom skilda konstnärliga områden så som litteratur, musik, konst, slöjd, teater, film, dans och andra jämförbara områden. Priset och stipendierna utdelas till personer eller grupper som är folkbokförda i Jämtlands län eller genom sin konstnärliga verksamhet eller personliga bakgrund har nära anknytning till länet.

§ 2 Kulturpris

Kulturpriset skall ses som ett erkännande och stimulera till fortsatt skapande och utvecklande konstnärligt arbete. Kulturpristagaren skall vara en professionell utövare eller aktör som haft stor betydelse för länets kulturliv, ha medverkat i att utveckla länets konst- och kulturliv och i sin gärning visat prov på högtstående konstnärskap. Det står var och en fritt att föreslå lämplig mottagare av kulturpriset. Även en organisation eller sammanslutning kan lämna förslag. Det går inte att ansöka om kulturpriset för egen del.

§ 3 Kulturstipendium

Kulturstipendiet skall ses som ett stöd och uppmuntran i konstnärlig utveckling och framtida verksamhet. Stipendiesumman kan årligen delas mellan fler stipendiater, max fem. Kulturstipendiet ansöks för egen del och är avsett för förkovran, stimulans eller utbildning. Stipendiater får vara max 30 år. Till stipendieansökan skall bifogas motivering, arbetsprover och styrkta kopior av de handlingar och intyg som den sökande vill åberopa.

§ 4 Samiskt stipendium

Det Samiska stipendiet skall tilldelas från länet bördig eller i länet verksam person som medverkat till att bevara och föra vidare det sydsamiska kulturarvet.

§ 5 Ansökan och nominering

Kulturpriset och stipendierna skall utlysas genom annons i dagstidningarna, på hemsida eller på annat lämpligt sätt under februari månad, minst en månad före ansökningstidens utgång. Sista datum för ansökan eller nominering tillkännages vid utlysningen.

§ 6 Beslut om kulturpris och kulturstipendier

- Regionala utvecklingsnämnden föreslår mottagare om kulturpris och kulturstipendier.
- Regionfullmäktige beslutar om kulturpris och kulturstipendier.

Kulturpriset 2017

Namn	Område	Motivering	Nominering
Drejeriet	Slöjd och konsthantverk, konst	Drejeriet är ett konsthantverkskooperativet som består av 13 medlemmar vilka driver en butik och ett galleri i centrala Östersund. Genom sitt arbete att synliggöra det professionella konsthantverket inom främst keramik har Drejeriet under en längre tid varit en drivande kraft som utvecklat och främjat området. Drejeriet har ur ett norrländskt perspektiv en unik position genom att regelbundet arrangera konsthantverksutställningar där de egna medlemmarna och andra samtida konsthantverkare på en regional och nationell nivå ställer ut. I dessa utställningar förmedlas känslor såsom sinnlighet, lust och glädje men också engagerande samhällsfrågor. 2017 firar Drejeriet 30 år och att få tilldelat Regionens Kulturpris för dess gärningar skulle vara ett utmärkt sätt att premiera och uppmärksamma Drejeriets betydelse för konsthantverket i vår region. Drejeriet butik och galleri har drivit sin verksamhet i Östersund och firar i år 30 år. Drejeriets betydelse för regionen kan inte underskattas. Många är de som vittnar om detta vid sina besök i lokalen. Galleriet har visat mycket och håller en hög konstnärlig och hantverksmässig standard med utställare från hela landet. I ett allt kärvare galleriklimat står Drejeriet kvar som en traditionsbärare. Nyskapande och traditionella värden kan här få exponering. Kooperativet har i år fått två nya yngre medlemmar. http://www.drejeriet-keramik.se	Bildkonsten Region JH Anders Sunesson
Göran Modén	Kulturarv	Göran Modén har under många år intresserat sig för Wilhelm Peterson-Berger, hans liv, hans musik och hans "Sommarhagen". Han har läst brev och böcker såväl av som om PB, samlat bilder och ur detta destillerat fascinerande berättelser om kompositören. Han har belyst PB:s vänskap med prosten Björk i Frösö församling och vänkretsen i Valla med familjerna Tirén och Englund. Under åren har Göran initierat berättat om PB för många, ofta talrika auditorier. 2017 är ett jubileumsår; det är 150 år sedan PB föddes. Göran har entusiastiskt bidragit med struktur och material till hemsidan www.pb150.se. Han kommer under året att som konferencier och berättare medverka i ett flertal föreställningar om PB och hans musik. Utan Görans kunskande och engagemang, entusiasm och förmåga att strukturera ett digert material hade arbetet med jubileumsåret varit tyngre och resultatet inte blivit så genomtänkt. Göran är en föredömlig berättare och ciceron som håller PB:s liv och gärning levande i våra dagar. Göran är påläst och kan sin historia. Han väjer inte för att leta i arkiven både i Jämtland och i Stockholm efter dokument och brev för att få pusselbitarna på plats för att sen delge oss det i sina berättelser. Göran har förmågan att berätta och levandegöra PB:s liv och gärning i den miljö där PB levde och verkade och inspirera oss att förvalta vårt kulturarv på Frösön och Jämtland. Därför är han värd att få priset. https://www.sommarhagen.se/	Styrelsen för Stiftelsen Wilhelm Peterson- Berger Mats Ternvall

David Rosberg	Teater, musik, kulturarv	David är en kille på 28 år, född och uppvuxen på Frösön men som även har rötter i Klövsjö. David är musiker och han har en lång meritlista vad gäller musik. För närvarande bor han i Falun och jobbar som musiklärare samt pluggar på sidan av. Lite kort kan sägas att han haft jobb som kapellmästare på olika uppsättningar i bl a Borlänge, han har genom åren haft många olika band där det oftast varit han som varit "bandmorsa". Hans musikstilar har varierat genom åren och han bemästrar de flesta men befinner sig mestadels inom genrerna rock, progressiv pop, singer/ songwriter. David gör sin egen musik - text, musik (med alla instrument), sjunger och körar och nu har han släppt sin första video - en video som är helt inspelad i Klövsjö med vidunderliga vyer och fantastisk musik! Videon handlar bl a om ett sista farväl till hans farfar, Erik Dillner, som var kyrkvaktmästare i Klövsjö tills han för några år sedan gick bort. Den är även en hyllning till det vackra Klövsjö där David tillbringat mycket tid genom åren, samt lämnar lyssnaren fritt att tolka för egen del. David har själv lärt sig trampning i kyrkklockorna precis så som hans farfar gjorde som kyrkvaktmästare och klockorna ljuder vackert i den här videon där David, tillsammans med sin farbror Jon, trampar dem (Klövsjö kyrka är en av de få, om inte den enda (?), kyrkor i Sverige som fortfarande använder sig av trampning! Unikt alltså!) Med tanke på att videon är inspelad i Klövsjö kan jag tycka att det kan vara väl värt att uppmärksamma "En bygdens son" för trots att David för tillfället bor i Falun har han ändå sitt hjärta här i Jämtland - på Frösön/i Östersund/i Klövsjö! Dessutom tycker jag att det är värt att uppmärksamma en kille som alltid gjort sin egen musik och inte velat hamna i det "kommersiella träsket". Bifogar länken till hans video "One last goodbye" (Solitary Moan) https://www.facebook.com/solitarymoan/videos/1462633047110699/ Utbildningar: Palmqrantzskolans estetlinje, Umeå musikfolkhögskola Musikhögskolan i Piteå Uppsala universitet Boomtown university education i Borlänge Jobb inom musikbranschen: Estetiska programmet Lugnetgymnasiet som lärare Kulturskolan i Falun som lärare Dans och musikskolan i Falun som gitarrlärare "Musicals in Concert" som kapellmästare "All Shook up" på Borlänge musikteater som kapellmästare "Gimme some lovin'" på Borlänge musikteater som kapellmästare NorrlandsOperan som musiker Teater GazBazz som kapellmästare och musiker Unga Örnar BorlängeKretsen som musiker Har även varit med och satt ihop ett band för längesen som spelade på Storsjöyrn Samt alla egna spelningar runt om i olika delar av Sverige med olika band.	Kajsa Rosberg
Jens Johansson	Musik	Nominerar sin son som bygger och restaurerar fioler i Cremona, Italien. Han var till Rom och fick guldmedalj för sitt arbete. Jens har varit i Los Angeles där han mestadels restaurerade gamla fioler. I Tokyo arbetade Jens med att bygga fioler. Han är värd att få uppskattning för sitt byggande och restaurerande av fioler.	Gunvor Ahl

Henrik Ögren och Teater Barda	Teater	Henrik Ögren startade Teater Barda år 2008 och har varit dess verksamhetsledare och regissör sedan dess. Teater Barda är en scenkonstgrupp som hör till Estrad Norr och vars medlemmar har funktionshinder. Teater Barda har vid det här laget spelat cirka 400 föreställningar i och utanför länet, deltagit i flera andra teaterproduktioner och medverkat i flera dokumentärfilmer. Henrik har med stor energi, fantasi, uppfinningsrikedom, planerings- och organisationsförmåga och stort tålamod utvecklat verksamheten successivt. Han ser ständigt nya möjligheter för teatergruppen och dess medlemmar och ser till att planerna genomförs. Teater Barda för teatertraditionen vidare och har utvecklat den till att omfatta en ny grupp av skådespelare till glädje för både publik och aktörer. Just nu spelas föreställningen Bardas 10 budord runt om i länet och även Västerbotten och Västernorrland. Och utan Henrik skulle det inte finnas någon Teater Barda!	Cecilia Högberg
Frida Hagman	Musik	Jag arbetar för tillfället som stämledare i 2-violinstämman i Jönköping Sinfonietta men är till vardags anställd i 1-violinstämman i Västerås Sinfonietta. Jag och Frida har musicerat tillsammans under många år med ett flertal framföranden i Jämtland, bla i Frösö kyrka och Gamla Kyrkan i Östersund. Frida Hagman är uppvuxen i Torvalla By och blev intresserad av musik under högstadiet vilket ledde till att hon valde musikestetisk inriktning på gymnasiet. Efter att en lärare uppmärksammat hennes röstbegåvning sökte Frida och kom in på musiklinjen vid Kapellsbergs musikskola i Härnösand, en av Sveriges främsta förberedande utbildningar för sångare. Under tiden där blev Frida antagen till postgraduateutbildningen vid Royal College i London. Hon valde dock att först utbilda sig vid kammarmusikutbildningen vid Mälardalens Högskola. Sångprofessor Lena Hellström-Färnlöf tillhör en av de mest framgångsrika lärarna i Sverige när det gäller att förbereda studenter inför de högsta sångutbildningarna, såväl nationellt som internationellt. 2013 påbörjade Frida kandidatutbildningen vid Operahögskolan i Göteborg för välrenommerade, internationellt erkända pedagogen Åsa Bäverstam. Våren 2016 fick hon sin kandidatexamen och på hösten påbörjade hon, som en av endast tre antagna, en tvåterminsmasterkurs i operainterpretation vid operahögskolan i Göteborg. Under våren 2017 har hon fått framträda i operans uppsättning av Kronbruden av Ture Rangström, Herr Arnes penningar av Gösta Nyström och är en av två som förberetts för rollen som Papagena i Trollflöjten av Mozart. Hon har nyss även blivit antagen till Berlin Opera Academy under sommaren 2017 och ska där göra rollen som Barbarina i Figaros bröllop av Mozart. Frida är en ständig ambassadör för jämtländsk musik. Vid alla sina egna konserter väljer hon att framföra musik med anknytning till Jämtland. Peterson-Berger är en stående kompositör och de rötter hon har i folkmusiken gör att den också är ett vanligt inslag i programmen. Detta är den primära anledningen till att nominera Frida till kulturpriset. En annan anledning är just det faktum att hon har blivit antagen till operaakademien i Berlin. OBS! Frida har även sökt regionens kulturstipendium för unga upp till 30 år.	Johan Morén



5

Kulturstipendium till Peterson-Bergers

Minne 2017

RUN/100/2017

2014-10-14

Fastställt i landstingsfullmäktige

LS/927/2014

2014-11-25 § 226

Reglemente för kulturpris och stipendier

§ 1 Syfte

Region Jämtland Härjedalens kulturpris till Peterson-Bergers minne och Region Jämtland Härjedalens kulturstipendium till Peterson-Bergers minne är avsedda att stödja och uppmuntra förtjänstfull verksamhet inom skilda konstnärliga områden så som litteratur, musik, konst, slöjd, teater, film, dans och andra jämförbara områden. Priset och stipendierna utdelas till personer eller grupper som är folkbokförda i Jämtlands län eller genom sin konstnärliga verksamhet eller personliga bakgrund har nära anknytning till länet.

§ 2 Kulturpris

Kulturpriset skall ses som ett erkännande och stimulera till fortsatt skapande och utvecklande konstnärligt arbete. Kulturpristagaren skall vara en professionell utövare eller aktör som haft stor betydelse för länets kulturliv, ha medverkat i att utveckla länets konst- och kulturliv och i sin gärning visat prov på högtstående konstnärskap. Det står var och en fritt att föreslå lämplig mottagare av kulturpriset. Även en organisation eller sammanslutning kan lämna förslag. Det går inte att ansöka om kulturpriset för egen del.

§ 3 Kulturstipendium

Kulturstipendiet skall ses som ett stöd och uppmuntran i konstnärlig utveckling och framtida verksamhet. Stipendiesumman kan årligen delas mellan fler stipendiater, max fem. Kulturstipendiet ansöks för egen del och är avsett för förkovran, stimulans eller utbildning. Stipendiater får vara max 30 år. Till stipendieansökan skall bifogas motivering, arbetsprover och styrkta kopior av de handlingar och intyg som den sökande vill åberopa.

§ 4 Samiskt stipendium

Det Samiska stipendiet skall tilldelas från länet bördig eller i länet verksam person som medverkat till att bevara och föra vidare det sydsamiska kulturarvet.

§ 5 Ansökan och nominering

Kulturpriset och stipendierna skall utlysas genom annons i dagstidningarna, på hemsida eller på annat lämpligt sätt under februari månad, minst en månad före ansökningstidens utgång. Sista datum för ansökan eller nominering tillkännages vid utlysningen.

§ 6 Beslut om kulturpris och kulturstipendier

- Regionala utvecklingsnämnden föreslår mottagare om kulturpris och kulturstipendier.
- Regionfullmäktige beslutar om kulturpris och kulturstipendier.

Kulturstipendier 2017

Namn	Område	Motivering	Bilagor
Johanna Nestor, 27 (Kalmar/Åre)	Slöjd och konsthantverk, konst, design, kulturarv, övrigt	Kakelugns-makerska, bosatt och verksam i Åre. Min fascination för kakelugnen har uppstått genom ett bejakande av kakelugnen som ett keramiskt objekt men också som en vital del av något som varit och kakelugnens nytta och status, hur den såg ut då till skillnad från idag. I början av juni 2016, tog jag examen från kandidatprogrammet keramik och glas vid Konstfack. Mitt examensarbete handlade om att ta fram en ny och alternativ design till den klassiska kakelugnen, med fokus på den keramiska delen av objektet. Under mitt sista år under utbildningen på Konstfack åkte jag iväg på en utbytetermin till Tjeckien. Där fick jag lära mig mer om framställningen av en kakelugn samt hur traditionen sett ut där. Genom en blandning av "nya" och mer traditionella tekniker, utvecklade jag ett eget sätt att arbeta på, vilket har givit mig mersmak! I augusti 2016 flyttade jag till Åre för att arbeta med min konst och etablera mitt företag. Jag har således nyligen debuterat som yrkesverksam konstnär/keramiker och i dagsläget står jag på vingliga ben. Den senaste tiden för mig har verkligen gett mig stort hopp för mig och min yrkesverksamhet. I januari 2017 invigdes Liljevalchs Vårsalong i Stockholm, där jag är med och ställer ut min kakelugn "Eken". I februari 2017 blev jag utsedd till en av de nominerade till Ung Svensk Form 2017. En vandringsutställning som pågår i 1,5 år både nationellt och internationellt och som dessutom gästar Östersund under Storsjöran 2017. Detta är utmärkelser som sporrar mig i mitt framtida arbete. Jag tror starkt på att det som konstnär är fullt möjligt att verka på andra platser än i en storstad. Miljön runt omkring mig inspirerar och jag känner ett lugn, jag är hemma. Jag söker stipendiet för att i projektform arbeta med att utveckla en ny design av en kakelugn, i form av en prototyp. Projektet kretsar kring att kreativt formge och tillverka det keramiska kaklet som utgör formen för en kakelugn. Jag vill bejaka det gamla hantverkets tradition och ta tillvara på det. Detta genom att anamma dåtidens tillverkningstekniker samt att applicera mina egna idéer om gestaltning och dekoration på den forna konsthantverkliga kakelugnstillverkningen. Stipendiet skulle framförallt ge mig möjligheten att införskaffa material och verktyg till mitt projekt.	Examensbevis Konstfack, Academy of Arts Prague, Intyg Leksands fhsk, Grebbestads fhsk Bildmaterial
Manne Hedén, 30 (Berg)	Teater, litteratur	Jag heter Manne Hedén och är en 30-årig dramatiker och skrivlärare, mestadels frilansande, sedan ett antal år bosatt i Uppsala. Uppväxten tillbringade jag i Hackås, där mina föräldrar ännu bor kvar. Efter att ha gått estetisk linje vid Palmcrantzskolan i Östersund flyttade jag till Uppsala för att studera litteraturvetenskap och har med undantag för två kortare perioder bott kvar där sedan dess. Vid Uppsala universitet tog jag en masterexamen i Litteraturvetenskap och en kandidatexamen i Idé och lärdoms-historia. Jag gick även en kurs i projektledning och projektplanering där jag kunde studera förutsättningarna för att arbeta med mitt eget skapande. Med två föräldrar som verksamma kulturarbetare har jag alltid betraktat kulturen som ett möjligt framtida arbetsfält, men först i och med den här kursen, och den efterföljande praktiken på Radioteatern, började jag på allvar skifta fokus från ett utforskande av teaterhistorien, där min masteruppsats exempelvis undersöker Pär Lagerkvists dramatiseringar av egen prosa, till det	Intyg Radioteatern, Unga Tur, Världshistorien i P1 Examensbevis Arbetsprover

		egna skrivandet där en viktig inspiration var möjligheten att skriva avsnitt till Radioteaterns serie Världshistorien. Även om jag alltid skrivit såväl noveller som poesi från tonåren och framåt har det varit teatern som legat närmast hjärtat, ända sedan mina första statistroller som sexåring i Hackås teaterverkstad. Under ett år på Wiks folkhögskola lärde jag känna vänner som jag senare samarbetat med i amatörteateruppsättningar i Uppsala, men läsåret 2013–2014 på Biskops Arnös dramatikerutbildning började jag mer målmedvetet ägna mig åt dramatexter. Följande år på Biskops Arnös projektkurs gav mig möjligheten att skriva färdigt en längre pjäs under handledning. Manuset i två akter färdigställdes våren 2015 under titeln Imago. Efter examen arbetade jag under drygt ett år huvudsakligen som skrivlärare på Sensus studieförbund och sedan på Folkuniversitetet. Under två terminer handledde jag också en projektgrupp som arbetade med att färdigställa oavslutade skrivprojekt. Jag arbetar för tillfället med den Stockholmsbaserade teatergruppen Dramakvarnen där två av mina pjäser uppförts under 2016. I april var det premiär för Claudius svensexa, löst baserad på Shakespeares Hamlet, i regi av Urban Eriksson och med bland andra Margareta Eriksson Bergius, Gert Fylking och Michael Borch i rollerna. I november hade Ensamvargen och Rödluvan premiär i regi av Michael Hamory med Minna Tägil, Danne Dahlin och Joakim Thelin i ensemblen. Även om jag inte bott regelbundet i Jämtland på många år har jag besökt länet flitigt och sedan 2014 har jag även arbetat på Jamtli Historieland under somrarna. Där har jag kombinerat rollen som Brasse i Jamtlis Fem Myror-park med att spela revolutionär uppvigglare i Gröna Vägen-miljö. Jag har även suttit mycket i Jämtland när jag haft längre sammanhållna skrivperioder, bland annat ett dramaturgarbete för Unga Turteatern i deras uppsättning av Lefflers Sanningens vägar. Teman som ofta återkommer i mina texter är frågor om identitetssökande och verklighetsuppfattningar, ofta med samhällskritiska inslag. Etiska dilemman som tvingar publiken att vackla i sina sympatier/antipatier inför en rollgestalt är också återkommande. Stilen är i gränslandet mellan naturalistisk och absurd, ofta med inslag av svart humor. Jag söker Regionens kulturstipendium till Peterson-Bergers minne för att kunna ge mig själv mer tid att bredda mitt skrivande. För närvarande arbetar jag dels som vikarierande lärare, dels som butiksanställd inom Akademibokhandeln. I framtiden skulle jag vilja arbeta mer med såväl noveller som poesi och de senaste månadernas arbete med barn och ungdomar har också gjort mig nyfiken på möjligheterna att skriva mer för unga. Jag har även tonsatt en del egna dikter som jag hoppas kunna spela in med hjälp av vänner i framtiden.	
Frida Hagman, 29 (Östersund)	Musik	Jag går min sista termin på en kurs på masternivå vid operahögskolan i Göteborg och gör samtidigt min praktik på Göteborgsoperan i vår, bland annat som cover för Papagena i Trollflöjten och som Pamina i en barnföreställning om Trollflöjten. Till sommaren har jag fått en plats på Berlin Opera Academy, en kurs där ett antal sökande från hela världen väljs ut till att delta i en operaföreställning i Berlin. Detta år är det bland annat Figaros bröllop som sätts upp och jag har fått rollen som Barbarina. Förutom arbetet med föreställningen, får vi sånglektioner, språkträning och möjlighet att arbeta med otroligt kompetenta och erfarna sångare och lärare som bland annat arbetat på Metropolitan och andra stora hus i Tyskland. Vi kommer också att	Rekommendationsbrev Ljudspår

		få dansträning, lära oss mer om branschen och få chans att sjunga upp för agenter och operachefer. Det är en fantastisk möjlighet som är få förunnad och jag känner mig stolt och ärad som fått chansen att medverka. Min sångarbana påbörjade jag på Palmcrantzskolan i Östersund, jag har sjungit och agerat sedan barnsben. Jag känner mig lyckligt lottad som växte upp i en stad där mitt musicerande uppmuntrades och jag älskar att komma hem på somrarna och konserterna i någon av mina hemkyrkor. Jag har arbetat som värdinna på Sommarhagen och har en stor kärlek till Peterson Berger och hans musik. I sommar ska jag tillsammans med en pianistkollega fira hans jubileum i Frösö kyrka. Jag känner en enorm kärlek till mina hemtrakter och vill verka för att sprida en känsla av Jämtlands till resten av musikvärlden, men jag vill också vara med och värna om den klassiska musikens plats i samhället där den möter allt större konkurrens från andra genrer och konstformer. Skulle jag få äran att bli tilldelad stipendiet så skulle pengarna gå till avgiften för att delta i sommarens kurs, som jag verkligen tror kan ge mig en bra skjuts i karriären och därigenom en chans att få fortsätta jobba för musiklivet i och utanför Jämtland.	
Emma Löffström, 28 (Strömsund)	Teater	Bor idag i Knivsta och studerar tredje och sista året till scenkonstproducent vid Stockholms dramatiska högskola. Följande stycke fanns i ansökningsbrevet som jag skickade in vid antagningen till skolan: "Jag söker den här utbildningen för att utvecklas, lära mig nya vägar, vidga mitt kontaktnät och få massor av inspiration för att sedan få återvända till norr och använda min kunskap till att kämpa vidare för att kultur ska nå ut till "vanligt folk" - främst till barn och unga - och inte enbart till de redan etablerade kulturkonsumenterna som får kulturhusen på de större orterna att gå runt." Jag arbetar för att alla människor ska få tillgång till scenkonst och att scenkonsten ska kunna ha en berättelse för just dem. Och detta oavsett om jag står på scenen som skådespelare eller bredvid som producent. Jag är en kreativ konstnär som fungerar bäst när jag får utveckla idéer till verklighet, vara en del av det konstnärliga teamet och hitta lösningar på det som verkar omöjligt. Under min utbildning har jag valt att fördjupa mig i projekt med annan ingång än den klassiska teater-produktionen. Jag vill arbeta i process, blanda olika genrer och framförallt arbeta nära publiken. Jag vill undersöka relationen till publiken, utmana/påverka dess delaktighet i konsten och skapa konst där de har en självklar roll som något mer än "bara" åskådare i en teatersalong. Jag brinner för norra Sverige. Jag är uppvuxen i Strömsund där min familj ännu bor kvar - det är den plats som ger mig ett lugn som ingen annan. Flyttade i slutet av tonåren till Luleå och har där varit en av de drivande vid en fri teatergrupp som riktar sig till barn och unga. Min dröm är att i framtiden bo i norra Sveriges inland, det är där jag trivs bäst och det är där jag vill att mitt barn ska få växa upp. Jobben inom scenkonstbranschen är dock få i det området och min stora utmaning är hur jag ska få ihop min vardag. Den möjlighet jag ser är att arbeta som frilansare, delvis på distans och delvis genom resor till andra orter. Jag vill successivt bygga upp ett nav för scenkonst i norra Sveriges inland där både verksamhet för ortens invånare finns och scenkonstproduktioner/ projekt skapas och visas. Om jag tilldelas kulturstipendiet för Peterson-Bergers minne skulle jag lägga pengarna på en dator som ger mig tillgång till de verktyg jag behöver för att kunna arbeta som frilansande scenkonstnär. Det	Intyg Bananteatern, Troja Scenkonst, Riksteatern, Lule Stassteater, LTU m.m.

		skulle innebära att jag kan bygga upp en egen verksamhet och på sikt skulle det ge mig möjligheten att flytta hem igen. Under följande länk finns en dokumentation av föreställningen "Varför gråter pappan?" som jag varit initiativtagare samt producent till och även skådespelat i. https://www.dropbox.com/s/wr7ch1uaw2q7f7d/MVI_0417.MP4?dl=0	
Rebecka Öberg, 25 (Berg)	Teater	Jag heter Rebecka Öberg, är 24 år och studerar mitt första år på teaterskolan Rose Bruford i London. Det är en treårig 'Bachelor' i 'European Theatre Arts' och är en unik utbildning där en inte bara får en gedigen skådespelarutbildning, men också tränas i att helt självständigt kunna skapa teaterproduktioner med allt vad det innebär. Min skådespelarkarriär började när jag som 11-åring deltog i Bergs Kulturskolas musikal. 2013-2014 gick jag skådespelarlinjen på Wiks Folkhögskola och det var där jag fick upp ögonen för den typ av fysisk och politisk teater som jag nu studerar. Jag studerade teatervetenskap och genusvetenskap vid Stockholms Universitet ett år innan jag flyttade till London för att gå en ettårig 'Acting Foundation' på Regent's University. Under det året var mitt mål att komma in på min nuvarande utbildning och jag jobbade hårt för att uppnå det. Detta resulterade i att jag hamnade på 'The Dean's List', en utmärkelse för högpresterande elever. Rose Bruford är en väldigt intensiv skola. Vi har ofta lektioner eller repetitioner 9-21 flera dagar i veckan, samt många skriftliga inlämningsuppgifter och jag har valt att inte jobba vid sidan av skolan för att kunna satsa på studierna fullt ut. Då Storbritannien inte har samma lyx som Sverige med gratis utbildning (£9000/år) och London dessutom är en dyr stad att leva i är varje ekonomiskt bidrag väldigt välkommet.	Studieintyg
Martina Skyttberg, 28 (Östersund)	Slöjd och konsthantverk, konst	Jag är en konstnär från länet som just nu slutför mitt masterarbete på Konstfack. Jag studerar textil konst och söker stipendiet för stöd av masterarbetet. I det textila materialet söker jag grunden för konstnärlig representation och låter denna bli en aktiv del i konceptet. Jag undersöker iden av ljus och reflektion i textil, beroende på perception ändras färger och motiv, en utforskning av materialet och ljusets kraft och samarbete. Det är dialogen mellan mig och processen som skapar bilden. En viktig metod i mitt arbete är översättningarna som sker när en bild färdas genom olika medier - fotografi - textilfärgning - screentryck - broderi. Ett sökande av en tillhörighet till de screentryckta broderade bilderna. En identitet för den tryckta textilen bortom funktion och massproduktion för industrin. Ett avståndstagande av konsumtionen av det textila materialet. Det börjar med fotografiet. En abstraktion av en verklighet som endast existerar i det ögonblick då bilden tas. Det är en utforskning av ett mönster som finns i naturen. Bilderna kan vara en till synes objektivt sätt att beskriva och förklara hur verkligheten ser ut att vara kopplad. Det finns ingen förklaring vad som sker utanför ramen, bara förslag. De "utsnitt av mönster" är omöjliga minnen, skuggor av något som inte kan spåras eller förklaras. De tillhör ett större mönster som inte är inom räckhåll. Metoden av "chans" gör processen till det mest nödvändigaste. Den tillför kontrast och överraskning. Motivet utvecklas endast under processen i screentrycket, planeringen sker i momentet. Upprepning av "verkligheten" abstraktseras till den grad att en ny "verklighet" avslöjas. Lager trycks på lager, det understa blir en förutsättning för de följande. Grunden försvinner till viss del, men	Arbetsprover

		dröjer ändå kvar. Risken att misslyckas att förstöra en bild finns alltid, varje lager blir ett risktagande men det finns ingen återvändo. Färgen dansar över ytan och skapar rum, färgen och mönstret möter varandra i skikten. Ljuset lyser upp ytan och spränger igenom textilen. Ljuset håller allt samman. Jag utforskar och försöker få förståelse av den textila betydelsen och sättet textil ses som material. Till de platser som vi känner igen som äkta, existerar endast för stunden i ett foto och suddas ut med hjälp av färg och material. I ett personligt försök att kunna skapa min egen plats av känsla och fantasi i en värld av snabbt konsumerade textil. I en lek med det materiellt konkreta vill jag uppmärksamma de strukturer som bestämmer vår uppfattning av världen.	
Anders Hoglert, 24 (Östersund)	Musik	Studerar fjärde året på musiklärarprogrammet på Musikhögskolan Ingesund med klassisk klarinett som huvudinstrument och jazz-saxofon som biinstrument. Vid 7 års ålder började jag spela klarinett på kulturskolan i Östersund, där jag också är uppväxt. Fortsatte med estetiska programmet på Palmcrantzskolan. Efter studenten studerade jag två år på Ingesunds Folkhögskola. Därefter började jag det femåriga musiklärarprogrammet som jag studerar på idag. Jag tycker det är fantastiskt roligt med musik och har höga ambitioner som musiker. Förutom klarinett spelar jag även mycket saxofon och tvärflöjt inom flera genrer, från mindre ensembler till storband och symfoniorkester. Däremot ligger min spets inom klassisk klarinett och jag ska bland annat provspela till en tjänst som klarinettist i Dalasinfoniettan senare i vår. Som blivande pedagog hoppas jag kunna inspirera elever med min glädje för musik. Jag söker stipendiet av två anledningar. För det första vill jag studera vidare en konstnärlig master som utövande musiker efter min musiklärarutbildning. Jag har bland annat kontakt med klarinettisten Håkan Rosengren som undervisar i Los Angeles. Detta stipendium skulle bidra till att möjliggöra fortsatta studier ekonomiskt. Den andra anledningen är att jag önskar att köpa en basklarinett. En professionell klarinettist förväntas i många fall äga en basklarinett. Att äga en egen basklarinett skulle därför öppna upp för många fler jobbmöjligheter och stimulera min musikaliska utveckling.	Rekommendations brev
Oskar Norin, 24 (Åre)	Teater, dans, övrigt	Jag är en nycirkusartist under utbildning. Jag tog grundskoleexamen i Mörsil och gymnasieexamen på naturvetenskapslinjen på Åre gymnasieskola i Järpen. Som barn var jag aktiv i idrott med fotboll och pingis i den lokala föreningen och givetvis skidåkning. Jag spelade fiol på kulturskolan i många år och medverkade i orkestern fjällstråket i Åre kommun som leddes av Gunnel Lundholm. I början på gymnasiet upptäckte jag nycirkus genom en akrobatik-träningsgrupp på barn och ungdomscirkusen Kul och bus på Frösön. Kombinationen av rörelse, kreativitet och möjligheten att stå på scen gjorde mig direkt förälskad och nycirkus blev snabbt mitt nya fokus. Jag tog ett beslut att gå fullt ut med cirkusen och sökte in till skolan AFUK i Köpenhamn 2014. Där spenderade jag hela veckorna med att utveckla mina grunder inom nycirkus på deras artstlinje. Med akrobatik, styrketräning och dans jobbade jag på mina fysiska egenskaper och mina sceniska färdigheter med klasser i teater, improvisation och scenrörelse/movement-träning. Efter det året sökte jag in på FLIC scuola di Circo i Turin. Där spenderade jag ytterligare ett år med inläring av nycirkusens grunder, nu med ett nytt fokus på disciplinen språngbräda, eller teeterboard. Det är en	Diplom Flic scuola de circo Italien Rekommendations brev Antagningsbevis École Nationale des Arts du Cirque Arbetsprover

		fartfylld disciplin där två eller flera utövare använder en sorts gungbräda för att skapa hisnande luftfärder och rörelser. I år har jag blivit antagen till cirkushögskolan Ecole nationale des arts du cirque (ENACR) i Paris. Det är en av de mest populära nycirkusskolorna i Europa, med en mycket sträng antagningsprocess som bland annat involverar videoansökning och fyra dagars audition. Här kommer jag att spendera tre år för att bli en fullfjädrad cirkusartist med språngbräda som huvudfokus tillsammans med tre andra killar från Schweiz, Sverige och Danmark. Vi kommer tillsammans med vår klass på 15 personer utbildas inom bland annat cirkuskonst, dans, teater, musik och som examensarbete skapa en turnerande föreställning. Nycirkusen är en konstform som är ständigt under utveckling och förändring. Av naturen innebär nycirkus risktagande och gränsöverskridande vilket för mig gör den till ett intressant medium för att skapa en historia eller frambringa ett budskap. I Frankrike har cirkusen som modern konstform haft en lång period att växa med hjälp av många eldsjälar och talanger. Här finns en infrastruktur för cirkus med skolor, festivaler och teatrar där artister från världens alla hörn har möjlighet att arbeta och utvecklas. Jag vill kunna ta med mig kunskapen från den franska nycirkusen för att kunna sprida den som konstform och aktivitet och vissa dess mångfaldighet till en större skala. Det ställs höga krav på en cirkusartist och för att kunna bibehålla en säker utveckling krävs hård träning, mycket tid och strikt kost. Därför måste till stor del av min utbildning finansieras med sparade pengar. Ett stipendium skulle därför innebära en stor avlastning som innebär att jag kan lägga mer fokus och energi på mina mål.	
Johanna Östlund, 29 (Östersund)	Slöjd och konsthantverk, Konst, Foto	I cirka 7 år bodde jag i centrala Göteborg och där har jag främst varit verksam inom konst och textil. Sedan ett år bor jag åter i Jämtland, närmare bestämt i ett väldigt inspirerande kollektiv på Regementsgatan i Östersund och jag jobbar bland annat med att skapa konstnärliga samarbeten och utbyten mellan Norrland och Västkusten. Jag är utbildad inom konst, grafik och textil design. Studerade på konstskola två år i Jämtland varav en termin i London, sedan 4 år i Göteborg. Efter det startade jag eget företag och arbetar med konst och utställningar, offentlig konst/utsmyckning, workshops i konst för unga och drev även en second hand-butik i ca två år. Just dessa ämnen är mina absoluta favoriter. Oftast tecknar jag, helst utomhus, på tåg, resor eller i ateljén. Det behövs bara lite inspiration från musik och ljudlandskap, konversationer, natur, djur, film, konst, drömmar, filosofi eller skräp-tv så åker ett utav mina teckningsblock fram. Först blir det något rörigt, sedan klart som blixten i marken när väl bilder och poesi/texter fyller i tomrummet. Nu arbetar jag koncentrerat på teckningarna/illustrationerna. Det som också känns roligt med detta är att jag känner att formatet är obegränsat, vilket gör att jag känner mig fri. Om jag känner för att skruva upp eller ner volymen på teckningen så kan det istället inspirera och göras till en skulptur, en målning eller ett grafiskt tryck i helt annan storlek. Medel som jag använder till att skapa konst och behöver stöd till är bland annat pennor, krita, akrylfärg, akrylspray, screentryck-utrustning, bläck, papper, målardukar, lera, textil, mdf eller träskivor samt min kamera då. Det är vad jag lägger all min energi och ekonomi på, förutom att betala hyran då kanske.	Intyg från föregående år: Saint Martins College of Art and Design Folkuniversitetet Göteborgs konstskola Östersunds konstskola Diplomvetenskapsfestivalen Konststip. JLK Sex arbetsprover

Frej Jönsson, 24 (Östersund)	Musik, konst, film, foto	Jag kommer från Lit, men bor nu på Frösön. Jag upptäckte den estetiska världen någorlunda sent i livet. Min ungdom präglades av friskidåkning. Jag flyttade sedan till Kiruna för att börja Vinteridrottslinjen på Rymdgymnasiet men fick under första året panikångest vilket rev ned min verklighet. Hade efter det svårt att känna något både för skidåkningen och allt annat i livet. Hamnade i en depression och började under denna period att skriva mycket. Jag åkte skidor några år till men skiftade min syn på den. Jag började uppfatta vissa rörelser som vackra istället för coola, all form av rörelse blev ett konstuttryck. Under denna tid fann jag även musik och jag har aldrig känt så starkt för någonting annat. Det kändes som det perfekta sättet att uttrycka sig på och jag blev besatt av att lära mig spela instrument, sjunga och skriva låtar. Jag kom in på en singer/songwriter-linje på Löftadalens Folkhögskola. Jag hade det bästa året i mitt liv och har sedan dess känt mig mer och mer hemma i musiken. För tillfället spelar jag in en demo själv som jag senare vill göra till ett fullängdsalbum. Jag har nu sökt till singer/songwriter-linjen på Birka Folkhögskola för att få chansen att fördjupa mitt låtskrivande samt jobba på min teknik och leda ett band. Mitt mål är att göra ett långvarigt projekt som innefattar olika konstuttryck, skapa en sorts konstpersona. Mitt fokus ligger inom musik men jag vill även arbeta med film, foto och rörelse. Mitt första projekt består av att bjuda in vänner till ett hus i Kläppe under två veckor för att spela in ett album, och jag har även börjat skissa på idéer till en minidokumentär omkring upplevelsen. Jag har en god arbetsvilja och vet mycket väl vad jag vill göra men saknar pengar för att hålla fokus på mitt uttryck. Stipendiemedlen skulle gå till utrustning för inspelning, en hemsida, samt till studier.	Intyg Löftadalens fhsk Fyra ljudspår Foton
--	--	--	---



7

Svar å motion från E Hoffner,
Vänsterpartiet, om Storsjön som
vattentäkt

RUN/53/2017

2017 -01- 16

Motion till Regionfullmäktige
16/1-2017
Region Jämtland/Härjedalen

Dnr. RS. 156/20.17

Storsjön som vattentäkt

Region Jämtland Härjedalen arbetar i nuläget med en plan för att säkerställa sin vattentillgång i händelse av kris. Man tittar bland annat på en pipeline på Storsjöns botten från Krokoms Kommun och vattenverk. Det är naturligtvis en bra tanke att säkra flödet, men vad händer om Storsjön som vattentäkt blir otjänlig? Då hjälps det inte om flödet är säkrat om vattenkvaliteten inte är möjlig att använda till vår verksamhet.

Ett Kanadensiskt bolag prospekterar för gruvbrytning av vanadin och med uran som biprodukt i dagbrott längs med Storsjön. Bergs kommun har redan reagerat och börjat arbetet mot gruvbrytningen för att säkerställa Storsjön som vattentäkt.

Vi har i nuläget ingen analys om vad omfattande provborrningar eller en fullskalig gruvdrift skulle innebära för Storsjöns vattenkvalitet.

Det vi vet är att om förgiftningen skulle vara ett faktum så är händelsen oåterkallelig.

Vi har färskare exempel på detta från Talvivaara i Finland. Där är flera hektar skog död, illaluktande och förgiftade vattendrag fyllda med farliga tungmetaller. Det är inte längre möjligt att dricka vattnet eller äta fisken från sjöarna.

Det är brukligt i politik att använda sig av försiktighetsprincipen. Det innebär att bara om ett om kan hända så är det nog för att säga nej.

Region Jämtland Härjedalen behöver aktivt tillsammans med kommunerna ta reda på fakta om vad det skulle kunna innebära för Storsjön som vattentäkt och utifrån detta ta ställning och agera i frågan.

Region Jämtland Härjedalen har även ett gammalt Landstingsbeslut som säger att vi ska hjälpa länets kommuner med resurser och stöd i denna fråga.

Regionen måste göra vad som krävs för att säkerställa sin vattentillgång och därmed också länets utveckling. Utan rent vatten kan vi inte leva här!

Vänsterpartiet yrkar:

Att Region Jämtland Härjedalen skyndsamt utreder vad omfattande borrningar och/eller en fullskalig gruvdrift skulle innebära för Storsjön som vattentäkt.

Att ett samarbete inleds med berörda kommuner.

Elin Hoffner för Vänsterpartiets Regiongrupp



Vänsterpartiet
Region Jämtland/Härjedalen



Välfärd, klimat och kompetens

2017-04-13

Gunnar Fackel

Tfn:

E-post:

RUN/53/2017

Svar å motion från E Hoffner, Vänsterpartiet, om Storsjön som vattentäkt

Ärendebeskrivning

Mot bakgrund av att ett bolag prospekterar för gruvbrytning av vanadin, med uran som biprodukt, i dagbrott i Bergs kommun har motionen inlämnats till Regionfullmäktige.

I motionen yrkar Vänsterpartiet Region Jämtland/Härjedalen att regionen skyndsamt utreder vad omfattande borrhningar och/eller en fullskalig gruvdrift skulle innebära för Storsjön som vattentäkt, samt att ett samarbete inleds med berörda kommuner.

Regionala utvecklingsstrategin för Jämtland Härjedalen har ett övergripande mål ”Ingen uranbrytning i Jämtlands län”. Samtliga kommuner i Jämtlands län har genom beslut i respektive kommunfullmäktige gjort ett ställningstagande mot uranbrytning. Storsjön utgör en viktig vattentäkt för kommunerna och för regionen varför en samverkan kring vattnets kvalitet och potentiella hot mot detta är angeläget.

Tillstånd för provborrning och/eller gruvdrift handläggs av Bergsstaten. Det ankommer på prospektören att redovisa vilka miljökonsekvenser som detta förväntas medföra.

I bilaga beskrivs mer om vad som kan behövas belysas mer i de fall en bearbetningskoncession inlämnas av prospektör till Bergsstaten.

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet föreslår regionala utvecklingsnämnden

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige

Att regionala utvecklingsförvaltningen i samråd med övriga kommuner och länsstyrelsen gör en fördjupad kunskapssammanställning kring tänkbara effekter på Storsjöns vattenmiljö om en ansökan om bearbetningskoncession inlämnas till Bergsstaten.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Marina Gregorsson
Områdeschef Velfärd, klimat och kompetens

Utdrag till

Organisation/person som protokollsutdrag och/eller yttrande ska skickas till.



9

Ansökan om företagsstöd – Stockholms
Plåtmästare AB Org. nr. 556913-2797
RUN/4/2017



2017-04-07

Jan Eriksson
Tfn: 063-14 66 59
E-post: jan.eriksson@regionjh.se

RUN/4/2017

Ansökan om företagsstöd – Stockholms Plåtmästare AB Org. nr. 556913-2797

Ärendebeskrivning

Stockholms Plåtmästare AB, ev. under namnändring, har sökt företagsstöd till byggnadsinvesteringar i turistorten Storhogna. Planerade investeringar är ytterligare fem byggnader avsedda för kommersiellt turistiskt boende. Bolaget äger sedan tidigare på angränsad fastighet en byggnad innehållande 2 lägenheter. Investeringen som nu är aktuell av fem byggnader skall innehålla 2 lägenheter vardera och plats för 8-10 bäddar per lägenhet. Bolaget kommer efter denna investering ha totalt ca 100 kommersiella bäddar i Storhogna. Totala kostnaden för planerad investering är beräknad till 21 100 000 kronor. För att säkerställa att uthyrningsverksamheten ska bedrivas på ett långsiktigt sätt har bolaget i avsiktsförklaring/förbindelse medgett att för stödet uttagna realsäkerheter i form av pantbrev får kvarstanna i Region Jämtland Härjedalens/Tillväxtverkets hand upp till 15 år räknat från datum för slutligt beslut. Detta medgivande gäller även för tidigare ägd fastighet innehållande 2 lägenheter.

En fortsatt utbyggnad av kommersiellt turistiskt boende i samspel med utökade attraktioner, både vinter- och sommartid, exempel aktivitetshuset M-huset, är grunden för vidare tillväxt inom destinationen. Det är angeläget att i Storhognaområdet öka antalet varma bäddar inom det kommersiella turistiska boendet för att säkerställa ytterligare utveckling av området, exempelvis nya liftar mm.

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet föreslår Regionala Utvecklingsnämnden

Region Jämtland Härjedalen beviljar Stockholms Plåtmästare AB, org. nr. 556913-2797 regionalt investeringsstöd med 30 % finansiering av planerad investering, dock maximalt 6 330 000 kronor.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringliv

Utdrag till

Jan Eriksson
Martina Lundholm

§50

Ansökan om företagsstöd – Stockholms Plåtmästare AB (Org. nr. 556913-2797) (RUN/4/2017)

Sammanfattning

Stockholms Plåtmästare AB, ev. under namnändring, har sökt företagsstöd till byggnadsinvesteringar i turistorten Storhogna. Planerade investeringar är ytterligare fem byggnader avsedda för kommersiellt turistiskt boende. Bolaget äger sedan tidigare på angränsad fastighet en byggnad innehållande 2 lägenheter. Investeringen som nu är aktuell av fem byggnader skall innehålla 2 lägenheter vardera och plats för 8-10 bäddar per lägenhet. Bolaget kommer efter denna investering ha totalt ca 100 kommersiella bäddar i Storhogna.

Totala kostnaden för planerad investering är beräknad till 20 590 000 kronor.

För att säkerställa att uthyrningsverksamheten ska bedrivas på ett långsiktigt sätt har bolaget i avsiktsförklaring/förbindelse medgett att för stödet uttaga realsäkerheter i form av pantbrev får kvarstanna i Region Jämtland Härjedalens/Tillväxtverkets hand upp till 15 år räknat från datum för slutligt beslut. Detta medgivande gäller även för tidigare ägd fastighet innehållande 2 lägenheter.

En fortsatt utbyggnad av kommersiellt turistiskt boende i samspel med utökade attraktioner, både vinter- och sommartid, exempel aktivitetshuset M-huset, är grunden för vidare tillväxt inom destinationen.

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår Regionala utvecklingsnämnden

Region Jämtland Härjedalen beviljar Stockholms Plåtmästare AB, org. nr. 556913-2797 regionalt investeringsstöd med 30 % finansiering av planerad investering, dock maximalt 6 147 000 kronor.

Beslut

Ärendet tas upp på arbetsutskottets möte den 24 april när Stockholms Plåtmästare AB har kompletterat ansökan med nödvändiga underlag.

Expedieras till

Stockholms Plåtmästare AB, Områdeschef Näringsliv

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse om Ansökan om företagsstöd – Stockholms Plåtmästare AB



10

Ansökan om medfinansiering av
förstudieprojektet Information
Jämtlandsfjällen

RUN/206/2017



Näringsliv
Juliana Wetterstenn

2017-04-11

Tfn: 063-14 66 60
E-post:
Juliana.Wetterstenn@regionjh.se

RUN/206/2017

Ansökan om medfinansiering av förstudieprojektet Information Jämtlandsfjällen

Ärendebeskrivning

Den 21 mars 2017 inkom ansökan om medfinansiering till förstudieprojektet Information Jämtlandsfjällen. Sökanden är den nystartade ideella föreningen Samisk Informationsuppbyggnad som företräds av Torbjörn Kråik.

Förstudieprojektet ska utreda möjligheten och potentialen i att genom distribution av information och upplevelser via mobil applikation (app) utveckla fjällturismen generellt och specifikt Sylarnaområdet som kultur- och kulturarvsbaserat besöksmål, samt förebygga den negativa inverkan som fjällvandrande turister kan ha på rennäringen i samband med sommarbete och kalvning. I förstudiearbetet inkluderas att identifiera vilken typ av information som applikationen ska förmedla och vilka aktörer som behöver involveras respektive vilken aktör som bör äga ett framtida huvudprojekt.

En utgångspunkt i detta förstudieprojekt är att det genom så kallad "förstärkt verklighet" där kulturarv visualiseras (augmented reality, AR) och "spelifiering" (gamification) går att förstärka turistens upplevelse och styra hens vägval/beslut. Projektet prioriteras utifrån Regional tillväxtprogram för Jämtlands län, insatsområde Innovation och förnyelse. Projektet bedöms på ett nytänkande sätt kunna lägga en grund för vidareutveckling av turismnäringen i länet och då specifikt samiska företag, öka antalet turister i området, samt lyfta de kultur- och kulturarvsbaserade samiska värden som finns.

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet föreslår Regionala utvecklingsnämnden

1. Region Jämtland Härjedalen beviljar medfinansiering av förstudieprojektet Information Jämtlandsfjällen med max 150 000 SEK. Medfinansiering utgår under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt ansökan.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Torbjörn Kråik: torbjorn.kroik@samiska.se

Juliana Gardahl Wettersten: juliana.g.wettersten@regionjh.se

2017-03-21

Dnr. RUN / 206 / 2017

ANSÖKAN OM MEDFINANSIERING TILL PROJEKT

☒ EU Strukturfond ☐ Annat EU ☐ Interreg ☐ Regionalt

Projektnamn

Information Jämtlandsfjällen

Projektperiod

Start (åååå-mm-dd)

2017-06-15

Slut (åååå-mm-dd)

2018-01-15

Sökt belopp

300 000

Uppgifter om sökanden

Sökande (organisationens namn)

Samisk informationsuppbyggnad Ideella förening

Organisationsnr.

Adress

Villavägen 4

CFAR-nummer

Postnr

832 43

Ort

Frösön

Plusgiro

Telefon

070 994 99 00

Bankgiro

Har sökande rätt att dra av momsen för projektets verksamhet? (om nej, bifoga intyg från Skatteverket)

☐ Ja

☒ Nej

Län som omfattas av projektets verksamhet

Jämtland

Kommuner som omfattas av projektets verksamhet

Åre, Strömsund, Berg

OBS! Bifoga registreringsbevis (Bolagsverket)

Underskrift

Undertecknad försäkrar, på heder och samvete, att de uppgifter som lämnas i ansökan inklusive bilagor är riktiga. Vidare intygas att inga andra offentliga stöd, utöver de i denna ansökan redovisade, kommer att sökas för detta projekts kostnader samt att lagen om offentlig upphandling har beaktats. Samtidigt medges att projektansökan får tas upp och diskuteras med berörda parter i regionen samt att sökandes kreditgivare och revisorer får lämna information som är nödvändig för bedömning av ansökan och den fortsatta hanteringen av projektstödet.

Datum

20170321

Behörig firmatecknare

Torbjörn Kröike

Namnförtydligande

Torbjörn Kröike



11

Ansökan om medfinansiering till projektet
Gräsrotskraft – flippat projektstöd för
eldsjälar

RUN/221/2017

Näringsliv
Juliana Wettersten
Tfn: 063-14 76 4766 60
E-post: juliana.g.wettersten@regionjh.se

2017-04-12

RUN/221/2017

Ansökan om medfinansiering till projektet Gräsrotskraft – flippat projektstöd för eldsjälär

Ärendebeskrivning

Föreliggande ansökan om medfinansiering ska betraktas som ersättning till tidigare beslut om medfinansiering av projektet Fondsamordning Region Jämtland & Västernorrland, Dnr RUN/662/2016 (beslutsdatum RUN 13 december 2016). Fondsamordningsprojektet fick avslag hos Tillväxtverket och den 29 mars i år lämnades därför ansökan om medfinansiering för till viss del motsvarande verksamhet från Vinnova, utlysningen Verklighetslabb inom offentlig verksamhet.

Projektet Gräsrotskraft kopplas till regionens innovationsprogram och avser att utveckla ett nytt arbetssätt för att skapa en projektstödsverksamhet som ska "täppa till det upplevda gapet mellan våra myndigheter och gräsrotsnivån". Det nya arbetssättet som projektet ska testa och implementera inkluderar metodiken "flipped classrooms" och hela projektet utgår ifrån ett agilt och iterativt lärande. Projektet ska etablera en ny roll inom regionen, Område Näringsliv, som benämns "katalysator" för projektstöd, samt anlita så kallade "EU-ninjur" vars uppdrag är att föra in gräsrotternas idéer till regionen.

Projektet bedöms leda till att samspelet mellan myndigheter och privata aktörer utvecklas och att fler initiativ för regional utveckling därigenom kommer till stånd och prioriteras utifrån gällande Regionalt Tillväxtprogram för Jämtlands län, insatsområde Innovation och förnyelse.

Förvaltningschefens förslag

Region Jämtland Härjedalen beviljar medfinansiering av projektet med 25 % av redovisade och godkända kostnader, dock max 1 000 000 kr. Medfinansiering utgår under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt ansökan.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Erik Noaksson, Maria Jonasson, Juliana Gardahl Wettersten



12

Projekt Timbanken

RUN/251/2017



Sekretariatet
James Winoy
Tfn: 063-14 76 47
E-post:

2017-04-12

RUN/251/2017

Ansökan om finansiering av projekt "Timbanken"

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen tillsammans med kommunerna i regionen skall genomföra ett projekt, Timbanken Jämtland Härjedalen, som skall erbjuda upp till fem timmars fria konsult hjälp till små och medelstora företag. Konsulthjälpen erbjuds inom 5 områden, 1. affärsplan o affärsstrategi, 2. ekonomi o juridik, 3. marknad och sälj, 4. ledning, personal o organisationsutveckling, 5. produkt-/tjänsteutveckling o import/export. En upphandling av konsulter/konsultföretag görs inom dessa områden som sedan små medelstora företag (SMF) kan välja mellan. De upphandla konsulterna garanteras inga arbeten utan det är de företag som erhåller konsulttimmar som väljer utifrån vilka de tror kan erbjuda den bästa hjälpen/kunskapen för det de söker hjälp. Avsikten är att avsätta 2 033 627 kr ur potten för företagsstöd för att genomföra det som ett projekt.

Projektet har två syften/mål. Det ena är att ge SMF en hjälpande hand med max 5 konsulttimmar, det andra är att Region Jämtland Härjedalen och kommunerna lyfter fram och synliggör den lokala konsultmarknaden, vilket förhoppningsvis påvisar vilka möjligheter som SMF har att nyttja lokala företag.

Idén till genomförandet av projektet har hämtats från Region Halland där man genomfört projektet med framgång och nu är inne på sin andra omgång. Region JH har besökt Region Halland och har ett samarbete med Region Halland samt ett löfte om att få nyttja de dataapplikationer som har arbetats fram för genomförandet av projektet.

Förvaltningschefens förslag

Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott föreslår

Regionala utvecklingsnämnden avsätter 2 033 627 kr ur de regionalpolitiska utvecklingsmedlen, för företagsstöd, för att genomföra projektet Timbanken Jämtland Härjedalen.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Näringsliv

Utdrag till

Chef Näringsliv, Sven Winemark

ANSÖKAN OM MEDFINANSIERING TILL PROJEKT

☐ EU Strukturfond ☐ Annat EU ☐ Interreg ☒ Regionalt

Projektnamn

Timbanken Jämtland Härjedalen

Projektperiod

Start (åååå-mm-dd)

2017-04-01

Slut (åååå-mm-dd)

2018-12-31

Sökt belopp

2 033 627

Uppgifter om sökanden

Sökande (organisationens namn)

Region Jämtland Härjedalen

Organisationsnr.

232100 - 0214

Adress

Box 654

CFAR-nummer

Postnummer

831 27

Ort

Östersund

Plusgiro

Telefon

063-146400

Bankgiro

269-0071

Har sökande rätt att dra av momsen för projektets verksamhet? (om nej, bifoga intyg från Skatteverket)

☒ Ja

☐ Nej

Län som omfattas av projektets verksamhet

Jämtland

Kommuner som omfattas av projektets verksamhet

Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom Ragunda, Strömsund, Åre, Östersund

OBS! Bifoga registreringsbevis (Bolagsverket)

Underskrift

Undertecknad försäkrar, på heder och samvete, att de uppgifter som lämnas i ansökan inklusive bilagor är riktiga. Vidare intygas att inga andra offentliga stöd, utöver de i denna ansökan redovisade, kommer att sökas för detta projekts kostnader samt att lagen om offentlig upphandling har beaktats. Samtidigt medges att projektansökan får tas upp och diskuteras med berörda parter i regionen samt att sökandes kreditgivare och revisorer får lämna information som är nödvändig för bedömning av ansökan och den fortsatta hanteringen av projektstödet.

Datum

Behörig firmatecknare

Namnförtydligande

1. Kontaktpersoner			
Kontaktperson hos sökanden Sven Winemark		Kontaktperson ekonomi Arne Nilsson	
Telefon nr 070-3158150	Mobiltelefon nr 070-3158150	Telefon nr	Mobiltelefon nr
e-postadress sven.winemark@regionjh.se		e-postadress	
Projektledare Under tillsättning			
Telefon nr		Mobiltelefon nr	
e-postadress			

2. Upphandling	
Omfattas sökanden av Lagen om Offentlig upphandling? ☒ Ja ☐ Nej	
3. Annat stöd (utöver medfinansieringen till denna ansökan)	
Har annat offentligt stöd sökts för detta projekt som inte anges i finansiering i denna ansökan ☐ Ja ☒ Nej	
Om Ja, ange nedan finansiär och belopp	
Finansiär	Belopp

Ta del av punkt 7 i projektansökan och handledning för ifyllande av projektansökan innan ni fyller i nedanstående punkter. Säkerställ att de horisontella kriterierna beaktas i både planering och beskrivning av projektet och att det tydliggörs i följande punkter i projektansökan.

4. Projektbeskrivning
4.1 Bakgrundsbeskrivning, skäl för projektet Förra året uppmärksammades Region Jämtland Härjedalen av näringslivskontoret på Östersunds kommun att i Region Halland drev man ett projekt under namnet Timbanken. Ett projekt vars inriktning var och är att hjälpa små och medelstora företag i sin tillväxt och utveckling. Hjälpen tillhandahålls genom fem kostnadsfria konsulttimmar via konsulter som Region Halland har upphandlats och täckte fem insatsområden – 1. Affärsplan och affärsstrategi 2. Ekonomi och juridik 3. Marknad och sälj 4. Ledning, personal och organisationsutveckling 5. Produkt -/tjänsteutveckling och Import/Export Efter studiebesök i Halmstad och med ett löfte om att få nyttja/ta del av de system som Region Halland byggt upp för projektets genomförande presenterades så idén kring Timbanken för kommunernas näringslivsenheter vid ett möte i slutet av november. Projektet Timbanken togs emot med stor positivitet och gruppen beslutade att försöka genomföra projektet. Projektet Timbanken Jämtland Härjedalen skall således erbjuda SMF fem timmars konsult hjälp kostnadsfritt inom ovan nämnda insatsområden.
4.2 Sammanfattande projektbeskrivning I genomförandet av projektet kommer Region Jämtland att upphandla konsulter som skall hjälpa SMF inom fem kunskapsområden som är – 1. Affärsplan och affärsstrategi 2. Ekonomi och juridik 3. Marknad och sälj 4. Ledning, personal och organisationsutveckling 5. Produkt -/tjänsteutveckling och Import/Export Utifrån de behov som företagen har och vilken konsult/konsultföretag som de vill arbeta med söker de kontakt med kommunernas näringslivsavdelningar där diskussionen förs om område de behöver hjälp med och hur många timmar som skall avsättas. När företaget tilldelats timmar tar företaget kontakt med konsult/konsultföretaget de vill

arbeta med. Ett kort frågemall kommer att skickas ut från konsult/konsultföretaget där företagarna får besvara några korta frågor för att ge bästa förutsättningar för att nyttja konsulttimmarna. Efter genomförd rådgivning kommer det ett feedbackmail med tre korta frågor som ska besvaras omgående, för att sedan få tillgång till fler konsulttimmar. Efter den femte och sista affärsutvecklingstimmens (eller om man angett att man inte vill ha fler) får man en slutenkät att besvara. Denna kommer att användas som underlag för beslutsfattare i Region Jämtland Härjedalen och kommunerna i det kontinuerliga förbättringsarbetet. Projektet kommer att omfatta en stödsats om 1 500 000 kr vilket möjliggör 600 konsultinsatser om 5 timmar eller 3 000 insatstimmar. Deltagande företag insats sker via egen tid till ett motsvarande värde som konsultinsatsen utgör. Projektet kommer också att bidra till att lyfta fram de konsulter/konsultföretag som finns i Jämtland Härjedalen och som deltar i projektet, vilket bidrar till att skapa fler arbetstillfällen för existerande konsulter/konsultföretag i regionen. De möjliga fem timmarna skall förhoppningsvis bidra till att de företag som erhållit fria konsultinsatser i en framtid vet vart de kan vända sig och senare återkomma till konsulterna/konsultföretagen när de behöver hjälp.
4.3 Syfte med projektet Syftet med projektet är att stödja små och medelstora företag i deras utveckling och tillväxt med hjälp av konsultinsatser inom fem utpekade insatsområden samt att lyfta fram konsulter och konsultföretag som finns i regionen.
4.4 Projektets mål Att varje företag som söker en konsultinsats skall få stöd för att utveckla sitt företagande och/eller lösa det problem som företagaren/företaget söker stöd för och skapa fler arbeten för medverkande företag. Att medverkande konsulter/konsultföretag blir mer kända och i framtiden erhåller mer arbeten.
4.5 Projektets målgrupp Små och medelstora företag i Jämtland Härjedalen samt även konsulter/konsultföretag
4.6 Projektorganisationen Projektet genomförs av Region Jämtland Härjedalen i samarbete med länets åtta kommuner. Region JH ansvarar för sammanhållandet av projektet, utbetalning av medel samt tillhandahållandet av den dataapplikation som tillhandahålls via dhSolution. Kommunerna har ansvaret för tilldelningen av de fria konsulttimmarna. Upphandlade konsulter/konsultföretag avropas utifrån små och medelstora företags behov.
4.7 Arbetssätt och verksamhetsbeskrivning, inklusive beskrivning av de aktiviteter som tas upp under punkt 5 I projektet kommer Region JH och kommunerna att använda sig av de dataapplikationer som Region Halland tagit fram i samarbete med det företag, dhSolution, som ansvarar för driften av Timbanken. Dataapplikationen gör det möjligt för samtliga som deltar i projektet att ha reda på vart vi är i de olika processerna med företag och konsult/konsultföretagen Timbankens konsulttimmar kommer att fördelas via kommunernas näringslivskontor och de möten med företag som söker en konsultinsats. Sammanhållning och utbetalning av ersättning för genomförda konsultinsatser samt uppföljning sker utifrån Region JHs arbete. Kommunernas arbetsinsats uppskattas till 800 timmar och omfattar kontakter med företag och allmän informationsinsats. Deltagande företags arbetsinsats uppskattas till att motsvara insatserna från konsulter och möten med kommunen.
4.8 Projektavgränsning Projektet kommer att ha en ekonomisk avgränsning och det är de 1 500 000 kr som avsätts för konsultinsatser i företagen
4.9 Koppling till det regionala näringslivet Med hänvisning till att projektet genomförs i samarbete och samverkan med kommunernas näringslivskontor, som i många fall är en av småföretagens förstahandskontakter när de på olika sätt söka stöd när de vill utveckla sitt företagande så får projektet anses ha en stark koppling till näringslivet.
4.10 Koppling till andra projekt -
4.11 Resultatspridning Informationsspridning av resultat kommer att ske via medverkande offentliga organisationers hemsidor och via sociala medier.
4.12 Uppföljning/Utvärdering/Följeforskning Region Jämtland Härjedalen kommer att följa upp resultatet av Timbanken för att göra en utvärdering av vad de fria konsulttimmarna har nyttjats för och vilka, typ av företag, som har använt sig av dessa kostnadsfria konsulttimmar.

5. Tid och aktivitetsplan för projektet			
Aktiviteter ska beskrivas/utvecklas under punkt 4.7			
Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Budgeterad kostnad
Uppstart och drift av data-applikation dhSolutions	20170401	20181231	483 000
Konsulttimmar inom Timbanken	20170901	20181231	1 500 000
Projektadministration inkl upphandling av konsulter	20170401	20181231	500 253
Kommunernas arbetsinsats			264 000
Företagens insats i arbetad tid			1 320 000
Insatser för något/några av de horisontella kriterierna			
Informationsspridning om verksamhet och resultat			
Projektutvärdering och slutredovisning, inklusive slutrapport			
Projektets start och slutdatum	20170401	20181231	

6. Indikatorer			
6.1 Indikator	Kvinno r	Män	Antal
Antal arbetstillfällen som skapas av projektets genomförande, såväl inom själva projektet som externt (fördelat på kvinnor och män)			
Antal arbetstillfällen som bevaras som en följd av projektets genomförande, såväl inom själva projektorganisationen som externt (fördelat på kvinnor och män)			
Antal nystartade företag (fördelat på kvinnor o män)			
Antal nya företag med delat/mixat ägande			
Antal företag som deltar i projektet (minimum 600 om alla medel utbetalas)			600
Antal personer som deltar i projektet förutom projektägarens personal (fördelade på kvinnor och män)	300	300	
Antal nya kommersiella produkter/tjänster/patent som följd av projektet			
Privat medfinansiering av projektet i kronor			

6.2 Kommentarer till indikatorerna

7. Horisontella kriterier
Vilken påverkan har projektet på jämställdhet
☒ - Syftar direkt till att öka jämställdheten
☐ - Har en övervägande positiv påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv
☐ - Har en övervägande negativ påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv
Besvara kortfattat följande fyra frågor:
1. Vilka mätbara mål finns avseende jämställdhet inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå målen när det gäller jämställdhet? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter jämställdheten?

4. Hur kommer projektet kvinnor och män till godo vad gäller företagande, arbetstillfällen etc.? Projektet erbjuder kostnadsfria konsulttimmar för att stärka små och medelstora företags utveckling och tillväxt. Bedömningen är att flera kvinnor som driver företag och vars företag normalt inte kommer i fråga för företagsstöd p.g.a. av att deras verksamhet ej är stödberättigad med anledning av att verksamheten sker till en lokal marknad där företagsstöd i normala fallet ej utgår. I detta projekt görs undantag från begränsningar från denna regel då stöd utgår för kunskapsinhämtning och inte investeringar. Bedömningen är därför och med erfarenhet från Region Halland att fler kvinnors som driver företag kommer att finnas bland de sökande.
Vilken påverkan har projektet på integration och mångfald ☐ - Syftar direkt till att öka integration och mångfald ☐ - Har en övervägande positiv påverkan ur ett integrations- och mångfaldsperspektiv ☐ - Har en övervägande negativ påverkan ur ett integrations- och mångfaldsperspektiv
Besvara kortfattat följande fyra frågor: 1. Vilka mätbara mål finns avseende integration och mångfald inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå projektets mål när det gäller integration och mångfald? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter integration och mångfald? 4. Hur kommer projektet olika grupper till godo vad gäller företagande, arbetstillfällen etc. Projektet har i sig själv inte en inriktning med integration och mångfald utan kommer att vara öppet för alla företag som söker.
Vilken påverkan har projektet på miljön ☐ - Syftar direkt till att förbättra miljön ☐ - Har en övervägande positiv påverkan på miljön ☐ - Har en övervägande negativ påverkan på miljön
Besvara kortfattat följande fyra frågor: 1. Vilka mål finns avseende miljö inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå projektets mål när det gäller miljö? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter miljön? 4. Har projektet påverkan på något Natura 2000-område? Projektet har ingen direkt påverkan på miljön
Vilken påverkan har projektet på folkhälsan (endast obligatorisk uppgift för Östra Mellansverige) ☐ - Syftar direkt till att förbättra folkhälsan ☐ - Har en övervägande positiv påverkan på folkhälsan ☐ - Har en övervägande negativ påverkan på folkhälsan
Besvara kortfattat följande tre frågor: 1. Vilka mätbara mål finns avseende folkhälsa inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå målen när det gäller folkhälsa? 3. på vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter folkhälsan hos olika grupper?

8. Förväntade resultat
8.1 Förväntade resultat efter projektperioden Om alla avsatta medel har nyttjats skall minst 600 insatser har gjorts mot företag som omfattar 5 timmars konsultinsatser
8.2 Förväntad verksamhet efter projektperioden Att de företag som har deltagit i verksamhet och erhållit konsulttimmar har löst ett problem och stärkt sin utveckling och tillväxt. Om det fortfarande finns ett behov kan projektet vidareutvecklas/förlängas.
8.3 Förväntade effekter på sikt Bättre gående små och medelstora företag

ANSÖKAN OM MEDFINANSIERING TILL PROJEKT

☐ EU Strukturfond ☐ Annat EU ☐ Interreg ☒ Regionalt

Projektnamn

Timbanken Jämtland Härjedalen

Projektperiod

Start (åååå-mm-dd)

2017-04-01

Slut (åååå-mm-dd)

2018-12-31

Sökt belopp

2 033 627

Uppgifter om sökanden

Sökande (organisationens namn)

Region Jämtland Härjedalen

Organisationsnr.

232100 - 0214

Adress

Box 654

CFAR-nummer

Postnummer

831 27

Ort

Östersund

Plusgiro

Telefon

063-146400

Bankgiro

269-0071

Har sökande rätt att dra av momsen för projektets verksamhet? (om nej, bifoga intyg från Skatteverket)

☒ Ja

☐ Nej

Län som omfattas av projektets verksamhet

Jämtland

Kommuner som omfattas av projektets verksamhet

Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom Ragunda, Strömsund, Åre, Östersund

OBS! Bifoga registreringsbevis (Bolagsverket)

Underskrift

Undertecknad försäkrar, på heder och samvete, att de uppgifter som lämnas i ansökan inklusive bilagor är riktiga. Vidare intygas att inga andra offentliga stöd, utöver de i denna ansökan redovisade, kommer att sökas för detta projekts kostnader samt att lagen om offentlig upphandling har beaktats. Samtidigt medges att projektansökan får tas upp och diskuteras med berörda parter i regionen samt att sökandes kreditgivare och revisorer får lämna information som är nödvändig för bedömning av ansökan och den fortsatta hanteringen av projektstödet.

Datum

Behörig firmatecknare

Namnförtydligande

1. Kontaktpersoner			
Kontaktperson hos sökanden Sven Winemark		Kontaktperson ekonomi Arne Nilsson	
Telefon nr 070-3158150	Mobiltelefon nr 070-3158150	Telefon nr	Mobiltelefon nr
e-postadress sven.winemark@regionjh.se		e-postadress	
Projektledare Under tillsättning			
Telefon nr		Mobiltelefon nr	
e-postadress			

2. Upphandling	
Omfattas sökanden av Lagen om Offentlig upphandling? ☒ Ja ☐ Nej	
3. Annat stöd (utöver medfinansieringen till denna ansökan)	
Har annat offentligt stöd sökts för detta projekt som inte anges i finansiering i denna ansökan ☐ Ja ☒ Nej	
Om Ja, ange nedan finansiär och belopp	
Finansiär	Belopp

Ta del av punkt 7 i projektansökan och handledning för ifyllande av projektansökan innan ni fyller i nedanstående punkter. Säkerställ att de horisontella kriterierna beaktas i både planering och beskrivning av projektet och att det tydliggörs i följande punkter i projektansökan.

4. Projektbeskrivning
4.1 Bakgrundsbeskrivning, skäl för projektet Förra året uppmärksammades Region Jämtland Härjedalen av näringslivskontoret på Östersunds kommun att i Region Halland drev man ett projekt under namnet Timbanken. Ett projekt vars inriktning var och är att hjälpa små och medelstora företag i sin tillväxt och utveckling. Hjälpen tillhandahålls genom fem kostnadsfria konsulttimmar via konsulter som Region Halland har upphandlats och täckte fem insatsområden – 1. Affärsplan och affärsstrategi 2. Ekonomi och juridik 3. Marknad och sälj 4. Ledning, personal och organisationsutveckling 5. Produkt -/tjänsteutveckling och Import/Export Efter studiebesök i Halmstad och med ett löfte om att få nyttja/ta del av de system som Region Halland byggt upp för projektets genomförande presenterades så idén kring Timbanken för kommunernas näringslivsenheter vid ett möte i slutet av november. Projektet Timbanken togs emot med stor positivitet och gruppen beslutade att försöka genomföra projektet. Projektet Timbanken Jämtland Härjedalen skall således erbjuda SMF fem timmars konsult hjälp kostnadsfritt inom ovan nämnda insatsområden.
4.2 Sammanfattande projektbeskrivning I genomförandet av projektet kommer Region Jämtland att upphandla konsulter som skall hjälpa SMF inom fem kunskapsområden som är – 1. Affärsplan och affärsstrategi 2. Ekonomi och juridik 3. Marknad och sälj 4. Ledning, personal och organisationsutveckling 5. Produkt -/tjänsteutveckling och Import/Export Utifrån de behov som företagen har och vilken konsult/konsultföretag som de vill arbeta med söker de kontakt med kommunernas näringslivsavdelningar där diskussionen förs om område de behöver hjälp med och hur många timmar som skall avsättas. När företaget tilldelats timmar tar företaget kontakt med konsult/konsultföretaget de vill

arbeta med. Ett kort frågemall kommer att skickas ut från konsult/konsultföretaget där företagarna får besvara några korta frågor för att ge bästa förutsättningar för att nyttja konsulttimmarna. Efter genomförd rådgivning kommer det ett feedbackmail med tre korta frågor som ska besvaras omgående, för att sedan få tillgång till fler konsulttimmar. Efter den femte och sista affärsutvecklartimmen (eller om man angett att man inte vill ha fler) får man en slutenkät att besvara. Denna kommer att användas som underlag för beslutsfattare i Region Jämtland Härjedalen och kommunerna i det kontinuerliga förbättringsarbetet. Projektet kommer att omfatta en stödsats om 1 500 000 kr vilket möjliggör 600 konsultinsatser om 5 timmar eller 3 000 insatstimmar. Deltagande företag insats sker via egen tid till ett motsvarande värde som konsultinsatsen utgör. Projektet kommer också att bidra till att lyfta fram de konsulter/konsultföretag som finns i Jämtland Härjedalen och som deltar i projektet, vilket bidrar till att skapa fler arbetstillfällen för existerande konsulter/konsultföretag i regionen. De möjliga fem timmarna skall förhoppningsvis bidra till att de företag som erhållit fria konsultinsatser i en framtid vet vart de kan vända sig och senare återkomma till konsulterna/konsultföretagen när de behöver hjälp.
4.3 Syfte med projektet Syftet med projektet är att stödja små och medelstora företag i deras utveckling och tillväxt med hjälp av konsultinsatser inom fem utpekade insatsområden samt att lyfta fram konsulter och konsultföretag som finns i regionen.
4.4 Projektets mål Att varje företag som söker en konsultinsats skall få stöd för att utveckla sitt företagande och/eller lösa det problem som företagaren/företaget söker stöd för och skapa fler arbeten för medverkande företag. Att medverkande konsulter/konsultföretag blir mer kända och i framtiden erhåller mer arbeten.
4.5 Projektets målgrupp Små och medelstora företag i Jämtland Härjedalen samt även konsulter/konsultföretag
4.6 Projektorganisationen Projektet genomförs av Region Jämtland Härjedalen i samarbete med länets åtta kommuner. Region JH ansvarar för sammanhållandet av projektet, utbetalning av medel samt tillhandahållandet av den dataapplikation som tillhandahålls via dhSolution. Kommunerna har ansvaret för tilldelningen av de fria konsulttimmarna. Upphandlade konsulter/konsultföretag avropas utifrån små och medelstora företags behov.
4.7 Arbetssätt och verksamhetsbeskrivning, inklusive beskrivning av de aktiviteter som tas upp under punkt 5 I projektet kommer Region JH och kommunerna att använda sig av de dataapplikationer som Region Halland tagit fram i samarbete med det företag, dhSolution, som ansvarar för driften av Timbanken. Dataapplikationen gör det möjligt för samtliga som deltar i projektet att ha reda på vart vi är i de olika processerna med företag och konsult/konsultföretagen Timbankens konsulttimmar kommer att fördelas via kommunernas näringslivskontor och de möten med företag som söker en konsultinsats. Sammanhållning och utbetalning av ersättning för genomförda konsultinsatser samt uppföljning sker utifrån Region JHs arbete. Kommunernas arbetsinsats uppskattas till 800 timmar och omfattar kontakter med företag och allmän informationsinsats. Deltagande företags arbetsinsats uppskattas till att motsvara insatserna från konsulter och möten med kommunen.
4.8 Projektavgränsning Projektet kommer att ha en ekonomisk avgränsning och det är de 1 500 000 kr som avsätts för konsultinsatser i företagen
4.9 Koppling till det regionala näringslivet Med hänvisning till att projektet genomförs i samarbete och samverkan med kommunernas näringslivskontor, som i många fall är en av småföretagens förstahandskontakter när de på olika sätt söka stöd när de vill utveckla sitt företagande så får projektet anses ha en stark koppling till näringslivet.
4.10 Koppling till andra projekt -
4.11 Resultatspridning Informationsspridning av resultat kommer att ske via medverkande offentliga organisationers hemsidor och via sociala medier.
4.12 Uppföljning/Utvärdering/Följeforskning Region Jämtland Härjedalen kommer att följa upp resultatet av Timbanken för att göra en utvärdering av vad de fria konsulttimmarna har nyttjats för och vilka, typ av företag, som har använt sig av dessa kostnadsfria konsulttimmar.

5. Tid och aktivitetsplan för projektet			
Aktiviteter ska beskrivas/utvecklas under punkt 4.7			
Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Budgerad kostnad
Uppstart och drift av data-applikation dhSolutions	20170401	20181231	483 000
Konsulttimmar inom Timbanken	20170901	20181231	1 500 000
Projektadministration inkl upphandling av konsulter	20170401	20181231	500 253
Kommunernas arbetsinsats			264 000
Företagens insats i arbetad tid			1 320 000
Insatser för något/några av de horisontella kriterierna			
Informationsspridning om verksamhet och resultat			
Projektutvärdering och slutredovisning, inklusive slutrapport			
Projektets start och slutdatum	20170401	20181231	

6. Indikatorer			
6.1 Indikator	Kvinno r	Män	Antal
Antal arbetstillfällen som skapas av projektets genomförande, såväl inom själva projektet som externt (fördelat på kvinnor och män)			
Antal arbetstillfällen som bevaras som en följd av projektets genomförande, såväl inom själva projektorganisationen som externt (fördelat på kvinnor och män)			
Antal nystartade företag (fördelat på kvinnor o män)			
Antal nya företag med delat/mixat ägande			
Antal företag som deltar i projektet (minimum 600 om alla medel utbetalas)			600
Antal personer som deltar i projektet förutom projektägarens personal (fördelade på kvinnor och män)	300	300	
Antal nya kommersiella produkter/tjänster/patent som följd av projektet			
Privat medfinansiering av projektet i kronor			

6.2 Kommentarer till indikatorerna

7. Horisontella kriterier
Vilken påverkan har projektet på jämställdhet
☒ - Syftar direkt till att öka jämställdheten
☐ - Har en övervägande positiv påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv
☐ - Har en övervägande negativ påverkan ur ett jämställdhetsperspektiv
Besvara kortfattat följande fyra frågor:
1. Vilka mätbara mål finns avseende jämställdhet inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå målen när det gäller jämställdhet? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter jämställdheten?

4. Hur kommer projektet kvinnor och män till godo vad gäller företagande, arbetstillfällen etc.? Projektet erbjuder kostnadsfria konsulttimmar för att stärka små och medelstora företags utveckling och tillväxt. Bedömningen är att flera kvinnor som driver företag och vars företag normalt inte kommer i fråga för företagsstöd p.g.a. av att deras verksamhet ej är stödberättigad med anledning av att verksamheten sker till en lokal marknad där företagsstöd i normala fallet ej utgår. I detta projekt görs undantag från begränsningar från denna regel då stöd utgår för kunskapsinhämtning och inte investeringar. Bedömningen är därför och med erfarenhet från Region Halland att fler kvinnors som driver företag kommer att finnas bland de sökande.
Vilken påverkan har projektet på integration och mångfald ☐ - Syftar direkt till att öka integration och mångfald ☐ - Har en övervägande positiv påverkan ur ett integrations- och mångfaldsperspektiv ☐ - Har en övervägande negativ påverkan ur ett integrations- och mångfaldsperspektiv
Besvara kortfattat följande fyra frågor: 1. Vilka mätbara mål finns avseende integration och mångfald inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå projektets mål när det gäller integration och mångfald? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter integration och mångfald? 4. Hur kommer projektet olika grupper till godo vad gäller företagande, arbetstillfällen etc. Projektet har i sig själv inte en inriktning med integration och mångfald utan kommer att vara öppet för alla företag som söker.
Vilken påverkan har projektet på miljön ☐ - Syftar direkt till att förbättra miljön ☐ - Har en övervägande positiv påverkan på miljön ☐ - Har en övervägande negativ påverkan på miljön
Besvara kortfattat följande fyra frågor: 1. Vilka mål finns avseende miljö inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå projektets mål när det gäller miljö? 3. På vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter miljön? 4. Har projektet påverkan på något Natura 2000-område? Projektet har ingen direkt påverkan på miljön
Vilken påverkan har projektet på folkhälsan (endast obligatorisk uppgift för Östra Mellansverige) ☐ - Syftar direkt till att förbättra folkhälsan ☐ - Har en övervägande positiv påverkan på folkhälsan ☐ - Har en övervägande negativ påverkan på folkhälsan
Besvara kortfattat följande tre frågor: 1. Vilka mätbara mål finns avseende folkhälsa inom projektet? 2. Vilka aktiviteter planeras för att nå målen när det gäller folkhälsa? 3. på vilket sätt påverkar projektets resultat och effekter folkhälsan hos olika grupper?

8. Förväntade resultat
8.1 Förväntade resultat efter projektperioden Om alla avsatta medel har nyttjats skall minst 600 insatser har gjorts mot företag som omfattar 5 timmars konsultinsatser
8.2 Förväntad verksamhet efter projektperioden Att de företag som har deltagit i verksamhet och erhållit konsulttimmar har löst ett problem och stärkt sin utveckling och tillväxt. Om det fortfarande finns ett behov kan projektet vidareutvecklas/förlängas.
8.3 Förväntade effekter på sikt Bättre gående små och medelstora företag

Projektnamn: _____

Kostnads- och Finansieringsbudget

Specifikation av kostnader

9. Personal				
Namn, befattning	Månadslön exkl. lönebikostnad	Sysselsättningsgrad (0,1 ex 0,75)	Antal månader	Summa
Projektleddare	50 000	0,290362	21	304 880
				0
				0
				0
				0
				0
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 9.1)				304 880

9.1 Fördelat per år (Börja med att fylla i årtalen här även om du inte har några personalkostnader, övriga fördelningsår fylls i automatiskt)

	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år	76 220	228 660			304 880

10. Extern sakkunskap och externa tjänster	
Ange typ av tjänst/namn på anlitat företag	Total kostnad
Konsultkostnader för kostnadsfria konsulttimmar inom Timbanken	1 500 000
Dataapplikationer dh Solutions	420 000
Justeringar av dataprogram/applikationer	63 000
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 10.1)	1 983 000

10.1 Fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år	547 500	1 435 500			1 983 000

11. Resor och logi	
Ange typ	Total kostnad
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 11.1)	0

11.1 Fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år					0

12. Investeringar material och externa lokaler Resor och logi	
Ange objekt och antal	Total kostnad
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 12.1)	0

12.1 Fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år					0

13. Investering i portföljbolag	
Ange typ av kostnad	Total kostnad
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 13.1)	0

13.1 Fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år					0

14. Schablonkostnader	
	Total kostnad
Lönebikostnader - 42,68 % av personalkostnader	130 123
Indirekta kostnader, beräknas på personalkostnader inkl. lönebikostnader (20 % för universitetet och högskolor, 15 % för övriga stödmottagare) Ange %-sats i gula rutor	15% 65 250
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 14.1)	195 373

14.1 Fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år	48 843	146 530			195 373

15 Intäkter i projektet	
Ange typ av intäkt	Summa intäkter
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 15.1)	0

15.1 Intäkter i projektet fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år					0

16. Offentligt bidrag i annat än pengar			
Organisation, beskriv insatsen	Antal tim/enheter	Värde per tim/en	Summa
Kommunernas arbetsinsats i samband med tilldelning av checkar	800	330	264 000
			0
			0
			0
			0
			0
			0
			0
			0
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 16.1)			264 000

16.1 Offentligt bidrag i annat än pengar fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år	66 000	198 000			264 000

17. Privat bidrag i annat än pengar			
Organisation, beskriv insatsen	Antal tim/enheter	Värde per tim/enh	Summa
SMF som mottager konsultchecks, arbetsinsats som är uppskattad	4000	330	1 320 000
			0
			0
			0
			0
			0
Summa (Obs Summan skall fördelas per år i 17.1)			1 320 000

17.1 Privat bidrag i annat än pengar fördelat per år					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Summa fördelat per år	330 000	990 000			1 320 000

Specifikation av finansiering

18. Finansiering					
18.1 Offentlig finansiering					
Kontant finansiering	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Region Jämtland Härjedalen, 1:1 medel	534 282	1 499 345			2 033 627
Region Jämtland Härjedalen Arbetskostnader	138 281	311 345			449 626
					0
					0
					0
					0
					0
					0
Summa kontant finansiering	672 563	1 810 690	0	0	2 483 253

Offentligt bidrag i annat än					
Kommunernas arbetsinsats	66 000	198 000			264 000
					0
					0
					0
					0
					0
					0
Summa offentligt bidrag i annat än pengar (OBS vid rödmarkerad ruta så stämmer ej budget med finansiering)	66 000	198 000	0	0	264 000
Total offentlig finansiering	738 563	2 008 690	0	0	2 747 253

18.2 Privat finansiering					
Kontant finansiering	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
					0
					0
					0
					0
					0
					0
Summa kontant finansiering	0	0	0	0	0

Privat bidrag i annat än pengar					Summa
Medverkande företag	330 000	990 000			1 320 000
					0
					0
					0
					0
					0
Summa privat bidrag i annat än pengar (OBS vid rödmarkerad ruta så stämmer ej budget med finansiering)	330 000	990 000	0	0	1 320 000
Total Privat finansiering	330 000	990 000	0	0	1 320 000

Sammanställning av kostnader och finansiering

19. Kostnadsbudget					
OBS! Om något fält är rödmarkerat så stämmer inte kostnadsbudget överens med finansieringsbudgeten.					
Kostnader	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Personal	76 220	228 660	0	0	304 880
Extern sakkunskap och externa tjänster	547 500	1 435 500	0	0	1 983 000
Resor och logi	0	0	0	0	0
Investeringar material och externa lokaler	0	0	0	0	0
Investeringar i portföljbolag	0	0	0	0	0
Schablonkostnader	48 843	146 530	0	0	195 373
Intäkter i projektet avgår	0	0	0	0	0
Faktiska kostnader	672 563	1 810 690	0	0	2 483 253
Offentligt bidrag i annat än	66 000	198 000	0	0	264 000
Privat bidrag i annat än pengar	330 000	990 000	0	0	1 320 000
Summa kostnader totalt	1 068 563	2 998 690	0	0	4 067 253

20. Summa total finansiering					
	År 2017	År 2018	År 20XX	År 20XX	Summa
Offentligt kontant finansiering	672 563	1 810 690	0	0	2 483 253
Offentligt bidrag i annat än	66 000	198 000	0	0	264 000
Privat kontant finansiering	0	0	0	0	0
Privat bidrag i annat än pengar	330 000	990 000	0	0	1 320 000
Total finansiering	1 068 563	2 998 690	0	0	4 067 253

21. Bilagor för en komplett ansökan	
Nummer	Bilaga
	Specifikation av kostnader
	Underlag som styrker vem/vilka som har rätt att företräda den sökande
	Uppgifter om mervärdesskattskyldighet

22. Tillkommande bilagor	
Nummer	Bilaga
	Upphandlingspolicy/upphandlingsunderlag
	Redogörelse för annat stöd av mindre betydelse som sökande och/eller i projektet ingående företag mottagits under innevarande och föregående två budgetårsperioder

Underskriven ansökan med bilagor lämnas/skickas in till

Region Jämtland Härjedalen
Regional Utveckling
Box 654
831 27 ÖSTERSUND

Timbanken diverse uträkningar för stödansökan

Bilaga 1

Kostnader

Benämning	Antal	Per enhet	Summa	Antal månaders verk	
				4	12
Konsultertimmar fria	3 000	500	1 500 000	2017	2018
Datakostnader per månad 1707-1812	18	20 000	360 000	375 000	1 125 000
Engångskostnad applikations- anpassning	1	60 000	60 000	90 000	270 000
Justeringar av dataapplikation etc				60 000	
Region JH arbetstid 0,5 tim per konsult-timme	1 000	305	304 880	22 500	40 500
Sociala avgifter 42,68 %				76 220	228 660
Indirekta kostnader 15%	0	305	46	32 531	97 592
Faktiska utgifter			1 920 000	16 313	48 938
				672 563	1 810 690
Kommunernas egen tid 1 tim/träff	800	330	264 000	66 000	198 000
			0		
Företagens egen tid 1,0 t/konsult- stödstimme	4 000	330	1 320 000	330 000	990 000
			0		
Summa annat än likvida medel			1 584 000	396 000	1 188 000
Summa projektkostnader			3 504 000	1 068 563	2 998 690

Finansiering

Region JH 1.1 medel					534 282	1 499 345
Region JH lönekostnad 1 tim per konsult-timme					138 281	311 345
Summa likvida medel					672 563	1 810 690
Kommunernas egen tid 1 tim/träff	800	330	264 000		66 000	198 000
Företagens egen tid 1,0 t/konsult- stödstimme	4000	330	1320000		330 000	990 000
Summa annat än likvida medel			1 584 000		396 000	1 188 000
Summa finansiering totalt					1 068 563	2 998 690

ksamhet	6 550 506	
	16	
2019	Summa	
	1 500 000	
	360 000	
	60 000	
	63 000	1 983 000 extern kostnad
0	304 880	
0	130 123	
	65 250	500 253 Region JHs kostnader
0	2 483 253	
0	264 000	
	0	
0	1 320 000	
	0	
0	1 584 000	
0	4 067 253	

	2 033 627
	0
	449 626
	2 483 253
	264 000
	1 320 000
	1 584 000
	4 067 253



13

Korrigerering av beslut Peak Innovation next
generation

RUN/572/2016



N/A
Juliana Wettersten
Tfn: 063-14 66 60
E-post:
juliana.g.wettersten@regionjh.se

2017-04-13

RUN/572/2016 RUN/572/2016

Korrigerig av beslut

Ärendebeskrivning

Den 8 november 2016, i §159, tog Regionala utvecklingsnämnden beslut att Region Jämtland Härjedalen medfinansierar projektet Peak Innovation next generation med 43,35 % av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 000 000 kr samt under förutsättning att övrig finansiering ordnades enligt ansökan. Detta var baserat på en budget som uppgick till 6 920 000 kr.

Projektets budget har därefter justerats och i den nya budgeten uppgår omslutningen till 6 000 000 kr och Regionen Jämtland Härjedalens medfinansiering till 50%, det vill säga fortfarande 3 000 000 kr men en större del av projektets omslutning. Innehållet i projektet har inte förändrats.

Förvaltningschefens förslag

Region Jämtland Härjedalens beslut att korrigeras medfinansieringen i projektet Peak Innovation next generation till 50% av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 000 000 kr.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Verksamhetsområde

Utdrag till

Micke Jonsson: micke.jonsson@peakinnovation.se

§159

Ansökan om medfinansiering till projekt Peak Innovation next generation steg 1 (RUN/572/2016)

Sammanfattning

Peak Innovations strategiska idé är att förstärka regionens unika förutsättningar inom och mellan de strategiska tillväxtområdena turism, sport och friluftsliv genom att kraftsamla kring dessa och kontinuerligt utveckla innovationssystemet.

Förslag till beslut

Region Jämtland Härjedalen beslutar medfinansiera projekt Peak Innovation next generation steg 1, med 43,35 % av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 000 000 kr samt under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt ansökan.

Projektet prioriteras utifrån gällande Regionalt Tillväxtprogram för Jämtlands län, insatsområde Innovation och förnyelse. Projektets insatsområde - Turism, sport och friluftsliv, är ett av de områden som av regionen har lyfts fram i arbetet kring smart specialisering. Detta är ett av länets intressanta utvecklingsområden i arbetet för att fler företag och fler arbetstillfällen ska kunna skapas. Dessa områden är övergripande mål inom regionens utvecklingsstrategi varpå projektet prioriteras.

Beslut

Region Jämtland Härjedalen beslutar medfinansiera projekt Peak Innovation next generation steg 1, med 43,35 % av redovisade och godkända kostnader, dock max 3 000 000 kr samt under förutsättning att övrig finansiering ordnas enligt ansökan.

Projektet prioriteras utifrån gällande Regionalt Tillväxtprogram för Jämtlands län, insatsområde Innovation och förnyelse. Projektets insatsområde - Turism, sport och friluftsliv, är ett av de områden som av regionen har lyfts fram i arbetet kring smart specialisering. Detta är ett av länets intressanta utvecklingsområden i arbetet för att fler företag och fler arbetstillfällen ska kunna skapas. Dessa områden är övergripande mål inom regionens utvecklingsstrategi varpå projektet prioriteras.

Expedieras till

Maria Jonasson och Martina Lundholm område Näringsliv

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Ansökan om projektmedel Peak Innovation IV
- Underlag för prioritering av projektmedel.
- Ansökan om medfinansiering till projekt Peak Innovation next generation, steg 1



14

Ombudsinstruktion inför Almi
Företagspartner Mitt AB årsstämma 2017
RUN/263/2017

2017 -04- 11

Dnr RUN/263/2017

Almi Företagspartner Mitt AB
Hans Selling/E Högdahl
Kallelse Bolagsstämma 2017



Kallelse till Årsstämma 2017 Almi Företagspartner Mitt AB

Tid onsdag den 10 maj kl.11.00 – ca 12.00

Avslutas med gemensam lunch.

Plats Almis kontor i Östersund, Hamngatan 15

Till	Region Jämtland Härjedalen	Ann-Marie Johansson
	Landstinget i Västernorrland	Mikael Westin
	Almi Företagspartner AB	Eva Sjöberg
	Deloitte AB	Daniel Wassberg
	Lekmannarevisorerna	Bernt Söderman, Katarina Wiklund

Materialet till Årsstämman består av:

- Föredragningslista
- Årsredovisning 2016 för Almi Företagspartner Mitt AB
- Rapport avseende måluppfyllelse av ägaranvisning
- Granskningsrapport 2016 från Lekmannarevisorerna
- Beslutsförslag till vissa beslut vid årsstämman
- Bilaga 1 – Styrelsens förslag till riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare

Anmälan om förhinder skall lämnas till ordförande Hans Selling.
Telefonnummer 070-513 95 39
E-post: hans.selling48@comhem.com

Varmt välkomna!

Hans Selling /

Eva Högdahl
eu

FÖREDRAGNINGSLISTA

Årsstämma i

Almi Företagspartner Mitt AB

den 10 maj 2017 kl. 11.00
på Almis kontor i Östersund, Hamngatan 15

- 1 Stämman öppnas
- 2 Val av ordförande och sekreterare vid stämman
- 3 Upprättande och godkännande av röstlängd
- 4 Val av justerare
- 5 Fråga om stämman blivit behörigt sammankallad
- 6 Godkännande av dagordning
- 7 Framläggande av
 - a) årsredovisning och revisionsberättelse
 - b) rapport avseende måluppfyllelse av ägaranvisning
 - c) granskningsrapport från lekmannarevisorerna
- 8 Beslut
 - a) om fastställande av resultaträkning och balansräkning
 - b) om dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
 - c) om ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören
9. Redovisning av ersättningar och tillämpning av tidigare beslutade riktlinjer och ersättningar till ledande befattningshavare.
10. Beslut om styrelsens förslag till riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare.
- 11 Fastställande av arvoden till stämموالدا styrelseledamöter och revisorer.
- 12 Val av
 - a) styrelsens ordförande och vice ordförande
 - b) styrelsens övriga ledamöter
 - c) valberedning
 - d) revisorer
- 13 Beslut om ägaranvisning
- 14 Övrigt
- 15 Stämmans avslutas

Almi Företagspartner Mitt AB
Org nr 556750-3312

Årsredovisning för räkenskapsåret 2016

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning.

Innehåll	Sida
- förvaltningsberättelse	2
- resultaträkning	4
- balansräkning	5
- förändringar i eget kapital	7
- noter	8

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Förvaltningsberättelse

Almi Företagspartner Mitt ABs årsredovisning är upprättad enligt BFNAR 2012:1 Årsredovisning och Koncernredovisning (K3). Se under rubrik Noter, not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper, för ytterligare information.

Information om verksamheten

Almikoncernens uppdrag är att bidra till hållbar tillväxt och innovation genom att förbättra möjligheten att utveckla konkurrenskraftiga företag såväl nationellt som globalt. Almis verksamhet ska utgöra ett komplement till den privata marknaden avseende företags behov av finansiering och rådgivning. Koncernens verksamhet är organiserad i tre affärsområden - Lån, Riskkapital och Rådgivning.

Almi Företagspartner Mitt AB är ett regionalt dotterbolag med verksamhet inom två affärsområden - Lån och Rådgivning. Bolaget har sitt säte i Jämtlands län, Östersund kommun och verksamheten bedrivs i Åre, Ömsköldsvik, Härnösand, Sundsvall och Östersund.

Lån: Almi erbjuder lån till små och medelstora företag i alla branscher. Lånen är marknadskompletterande och beviljas ofta i samarbete med banker eller andra kreditinstitut. Almi Företagspartner Mitt AB bereder, beslutar och följer upp ärenden om företagsfinansiering enligt förordning SFS 2012:872 i kommission för koncernens moderbolags räkning.

Rådgivning: Almi erbjuder rådgivningstjänster inom tillväxtrådgivning, mentorskap, innovation och nyföretagande. Rådgivning utförs av Almis rådgivare eller av externa underkonsulter. Utgångspunkten är att våra kunder ska erbjudas bästa möjliga tjänst och kompetens utifrån sina behov.

Finansiering

Almi Företagspartner Mitt AB erhåller driftsanslag från moderbolaget samt från regionala delägare. Ytterligare finansiering kan ske via särskilda medel från staten, landets regioner och EU samt genom resultat som genereras i verksamheten.

Ägarförhållanden

Almi Företagspartner Mitt AB ägs till 51 procent av moderbolaget i Almikoncernen Almi Företagspartner AB, org nr 556481-6204, 24,5 procent av Västernorrlands Läns Landsting, org nr 232100-0206 och till 24,5 procent av Region Jämtland Härjedalen, org nr 232100-0214.

Koncernen

Det helägda dotterbolaget Almi Invest Mitt AB har under året bedrivit riskkapitalverksamhet. Rörelsens intäkter uppgick under året till 29399 (12676) tkr och årets resultat till -266 (54) tkr.

Bolaget är moderbolag till Almi Invest Mitt AB 556670-2444, men med stöd av ÅRL 7 kap 2§ upprättas inte någon koncernredovisning. Övergripande koncernredovisning upprättas av Almi Företagspartner AB, 556481-6204, Stockholm.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Inga väsentliga händelser har inträffat under räkenskapsåret.

Flerårsjämförelse

Bolagets ekonomiska utveckling i sammandrag.

		<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Rörelsens intäkter	tkr	30 546	33 632	33 062	33 661	41 008
Rörelseresultat	tkr	-180	816	-2 961	-2 610	-4 063
Resultat efter finansiella poster	tkr	-36	853	-1 706	-1 866	-3 691
Balansomslutning	tkr	22 019	31 391	32 212	37 987	40 159
Soliditet	%	80,8	56,8	52,7	49,1	47,0
Medelantalet anställda	st	27	27	29	27	33

Nyckeltalsdefinitioner framgår av not 1

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel:

Balanserat resultat	16 816 657
Årets resultat	-35 644

kronor 16 781 013

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att
i ny räkning överförs

16 781 013

kronor 16 781 013

Resultatet av bolagets verksamhet samt ställningen vid räkenskapsårets utgång framgår av efterföljande resultaträkning och balansräkning med noter.

Resultaträkning	Not	2016	2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	2	29 363	28 413
Övriga rörelseintäkter	2	1 183	5 219
Summa rörelsens intäkter		<u>30 546</u>	<u>33 632</u>
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader		-10 063	-11 044
Personalkostnader	3	-20 360	-21 472
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-303	-301
Summa rörelsens kostnader		<u>-30 726</u>	<u>-32 817</u>
Rörelseresultat		-180	815
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	4	145	39
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1	-1
Summa resultat från finansiella poster		<u>144</u>	<u>38</u>
Resultat efter finansiella poster		-36	853
Årets resultat		<u>-36</u>	<u>853</u>

Balansräkning	Not	2016-12-31	2015-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Inventarier	5	599	816
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Andelar i koncernföretag		1 000	1 000
Andra långfristiga värdepappersinnehav		2	-
		1 002	1 000
Summa anläggningstillgångar		1 601	1 816
Omsättningstillgångar			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		361	75
Fordringar hos koncernföretag		5 282	5 206
Aktuella skattefordringar		372	345
Övriga fordringar		1 267	5 282
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		2 054	706
		9 336	11 614
<u>Kortfristiga placeringar</u>			
Kortfristiga placeringar hos koncernföretag		11 082	17 961
<u>Kassa och bank</u>		-	-
Summa omsättningstillgångar		20 418	29 575
Summa tillgångar		22 019	31 391

Balansräkning	Not	2016-12-31	2015-12-31
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
<u>Bundet eget kapital</u>			
Aktiekapital		1 000	1 000
<u>Fritt eget kapital</u>			
Balanserat resultat		16 817	15 964
Årets resultat		-36	853
		16 781	16 817
Summa eget kapital		17 781	17 817
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		944	811
Skulder till koncernföretag		7	4
Övriga skulder	6	882	10 362
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		2 405	2 397
Summa kortfristiga skulder		4 238	13 574
Summa eget kapital och skulder		22 019	31 391

Handwritten signatures and initials:
m
14/3
f

Förändringar i eget kapital

	<u>Aktie- kapital</u>	Balanserat <u>resultat</u>	<u>Årets resultat</u>	Summa eget <u>kapital</u>
Eget kapital 2014-12-31	1 000	17 670	-1 706	16 964
Vinstdisposition enligt Årsstämma		-1 706	1 706	-
Årets resultat			853	853
Eget kapital 2015-12-31	1 000	15 964	853	17 817
Vinstdisposition enligt Årsstämma		853	-853	-
Årets resultat			-36	-36
Eget kapital 2016-12-31	1 000	16 817	-36	17 781

Aktiekapitalet består av 1 000 st aktier.

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen(1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning(K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäkter

Driftsanslag intäktsförs till sin helhet under den period de avser. Övriga anslag intäktsförs då de utnyttjas för det förutbestämda syftet. Projektintäkter redovisas under den period då ett projekt genomförs och sammanfaller med kostnadsredovisningen för motsvarande projekt. Konsultintäkter redovisas under den period som en konsultinsats genomförs.

Ränteintäkter redovisas fördelat över löptiden med tillämpning av effektivräntemetoden. Effektivräntan är den ränta som gör att nuvärdet av alla framtida in- och utbetalningar under räntebindningstiden blir lika med det redovisade värdet av fordran.

Inkomsten redovisas till verkliga värden av vad som erhållits eller kommer att erhållas.

Inkomstskatter

Bolaget är enligt lagen om statlig inkomstskatt (IL 7 kap §16) frikallat från skattskyldighet för all annan inkomst än av näringsverksamhet som hänför sig till innehav av fastighet.

Bolaget äger ingen fastighet.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar och eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. Utgifter för löpande reparation och underhåll redovisas som kostnader.

Realisationsvinst respektive realisationsförlust vid avyttring av en anläggningstillgång redovisas som Övrig rörelseintäkt respektive Övrig rörelsekostnad.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod och påbörjas när den materiella anläggningstillgången kan tas i bruk. När tillgångarnas avskrivningsbara belopp fastställs, beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde. Om en tillgång har delats upp på olika komponenter skrivs respektive komponent av separat över dess nyttjandeperiod. Linjär avskrivningsmetod används för övriga typer av materiella tillgångar. Följande avskrivningstider tillämpas:

Inventarier	5 år
Fordon	5 år

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal där företaget är leasetagare redovisas som operationell leasing (hyresavtal), oavsett om avtalen är finansiella eller operationella. Leasingavgiften redovisas som en kostnad linjärt över leasingperioden.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella tillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Har en finansiell anläggningstillgång på balansdagen ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ner till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Aktier och andelar i dotterföretag

Aktier och andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår köpeskillingen som erlagts för aktierna samt förvärvskostnader. Eventuella kapitaltillskott och koncernbidrag läggs till anskaffningsvärdet när de uppkommer. Utdelning från dotterföretag redovisas som intäkt.

Nedskrivningsprövning av finansiella anläggningstillgångar

Vid varje balansdag bedömer Almi Företagspartner Mitt AB om det föreligger indikation på nedskrivningsbehov i någon av de finansiella anläggningstillgångarna. Nedskrivningen redovisas i resultaträkningen. Nedskrivningsbehovet provas individuellt för aktier och andelar och övriga enskilda finansiella anläggningstillgångar som är väsentliga.

Finansiella instrument

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när företaget blir part till instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när den avtalsenliga rätten till kassaflödet från tillgången upphör, regleras eller när företaget förlorar kontrollen över den. En finansiell skuld, eller del av finansiell skuld, bokas bort från balansräkningen när den avtalade förpliktelsen fullgörs eller på annat sätt upphör.

Vid det första redovisningstillfället värderas omsättningstillgångar och kortfristiga skulder till anskaffningsvärde. Långfristiga fordringar samt långfristiga skulder värderas vid det första redovisningstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Låneutgifter periodiseras som en del i lånets räntekostnad enligt effektivräntemetoden (se nedan).

Vid värdering efter det första redovisningstillfället värderas omsättningstillgångar enligt lägsta värdets princip, dvs. det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Bedömning av osäkra kundfordringar görs individuellt och eventuella osäkra kundfordringar reducerar fordran. Kortfristiga skulder värderas till nominellt belopp.

Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första redovisningstillfället till upplupet anskaffningsvärde.

Upplupet anskaffningsvärde

Med upplupet anskaffningsvärde avses det belopp till vilket tillgången eller skulden initialt redovisades med avdrag för amorteringar, tillägg eller avdrag för ackumulerad periodisering enligt effektivräntemetoden av den initiala skillnaden mellan erhållet/betalat belopp och belopp att betala/erhålla på förfallodagen samt med avdrag för nedskrivningar.

Effektivräntan är den ränta som vid en diskontering av samtliga framtida förväntade kassaflöden över den förväntade löptiden resulterar i det initialt redovisade värdet för den finansiella tillgången eller den finansiella skulden.

Likvida medel

Likvida medel inkluderar kassamedel och disponibla tillgodohavanden hos banker och andra kreditinstitut samt andra kortfristiga likvida placeringar som lätt kan omvandlas till kontanter och är föremål för en obetydlig risk för värdefluktuationer. För att klassificeras som likvida medel får löptiden inte överskrida tre månader från tidpunkten för förvärvet.

Offentliga bidrag

Inkomster från offentliga bidrag som inte är förenade med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när villkoren för att få bidraget uppfyllts och de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen sannolikt kommer att tillfalla företaget samt inkomsten kan beräknas tillförlitligt. Offentliga bidrag har värderats till det verkliga värdet av den tillgång som företaget fått.

Inkomster från offentliga bidrag som är förenade med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när prestationen utförs och de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen sannolikt kommer att tillfalla företaget och inkomsten kan beräknas tillförlitligt. Offentliga bidrag har värderats till det verkliga värdet av den tillgång som företaget fått. Bidrag som mottagits före dess att villkoren för att redovisa det som intäkt har uppfyllts, redovisas som skuld.

Ersättningar till anställda

Kortfristiga ersättningar: Kortfristiga ersättningar i bolaget utgörs av lön, sociala avgifter, betald semester, betald sjukfrånvaro och sjukvård. Kortfristiga ersättningar redovisas som en kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning.

Ersättningar efter avslutad anställning: I Almi Företagspartner Mitt AB förekommer avgiftsbestämda pensionsplaner. I avgiftsbestämda planer betalar företaget fastställda avgifter till ett annat företag och har inte någon legal eller informell förpliktelse att betala något ytterligare även om det andra företaget inte kan uppfylla sitt åtagande. Bolagets resultat belastas för kostnader i takt med att de anställdas tjänster utförts.

Ersättningar vid uppsägning: Ersättningar vid uppsägning utgår då bolaget beslutar att avsluta en anställning före den normala tidpunkten för anställningens upphörande eller då en anställd accepterar ett erbjudande om frivillig avgång i utbyte mot sådan ersättning. Om ersättningen inte ger företaget någon framtida ekonomisk fördel redovisas en skuld och en kostnad när företaget har en legal eller informell förpliktelse att lämna sådan ersättning. Ersättningen värderas till den bästa uppskattningen av den ersättning som skulle krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen.

Viktiga uppskattningar och bedömningar

Inga viktiga uppskattningar och bedömningar har föranlett några förändringar under räkenskapsåret.

Nyckeltalsdefinitioner

Soliditet

Eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

Not 2 Intäkternas fördelning

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
I anslag ingår intäkter från:		
Moderbolag	14 022	14 088
Driftsanlag från Regionförbund	10 895	10 895
Övriga anslag från Regionförbund	900	1 642
Projektintäkter	3 416	-
Övriga intressenter	130	1 788
Summa	<u>29 363</u>	<u>28 413</u>
I övriga rörelseintäkter ingår intäkter från:		
Projektintäkter	-	4 228
Projektintäkter fakturerade	390	-
Konsultintäkter	520	837
Övriga intäkter	273	154
Summa	<u>1 183</u>	<u>5 219</u>

Not 3 Antal anställda

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Medelantalet anställda i bolaget uppgår till	<u>27</u>	<u>27</u>

Not 4 Övriga ränteintäkter och liknande intäkter

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Ränteintäkter koncernföretag	21	2
Ränteintäkter	3	3
Resultat kortfristig placering hos koncernföretag	121	33
	<u>145</u>	<u>38</u>
Summa		

Not 5 Inventarier

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Ingående anskaffningsvärden	2 897	2 793
Årets förändringar		
-Försäljningar och utrangeringar	-334	-343
-Inköp	325	447
	<u>2 888</u>	<u>2 897</u>
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden		
Ingående avskrivningar	-2 081	-1 900
Årets förändringar		
-Försäljningar och utrangeringar	95	114
-Avskrivningar	-303	-295
	<u>-2 289</u>	<u>-2 081</u>
Utgående ackumulerade avskrivningar		
Utgående restvärde enligt plan	<u>599</u>	<u>816</u>

Not 6 Övriga skulder

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Offentliga bidrag	-	9 480
Övrigt	882	882
Summa	882	10 362

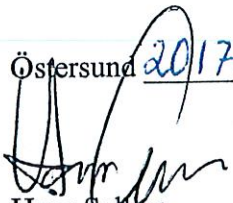
Skuldförda offentliga bidrag avser bolagets innovations- och affärsrådgivningsverksamhet. De villkor som krävs för att bidraget ska uppfylla kraven på en intäkt är att kostnader har upparbetats eller att planerad prestation har utförts. Bidragen förväntas realiseras inom 1-5 år.

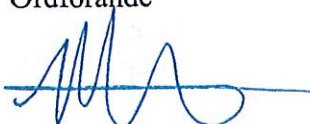
Not 7 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Inga händelser har inträffat efter räkenskapsårets utgång som påverkar den finansiella rapporten.

Östersund

2017-03-16

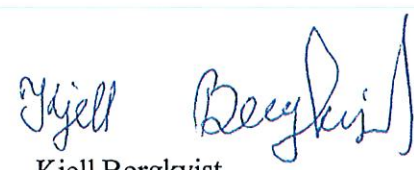

Hans Selling
Ordförande

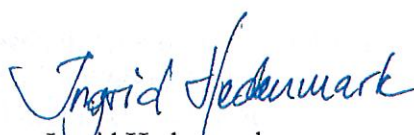

Anders Frimert


Maria Ludvigsson


Ida Magnusson


Susanne Wallner


Kjell Bergkvist


Ingrid Hedenmark

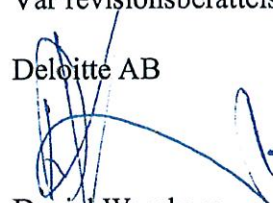

Göran Lundvall


Anna-Karin Sjölund


Eva Högdahl
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2017-03-27.

Deloitte AB


Daniel Wassberg
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Almi Företagspartner Mitt AB
organisationsnummer 556750-3312

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Almi Företagspartner Mitt AB för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Almi Företagspartner Mitt ABs finansiella ställning per den 31 december 2016 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Almi Företagspartner Mitt AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en

revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- Identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen,

däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Almi Företagspartner Mitt AB för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Almi Företagspartner Mitt AB enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller

- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm 27/3 2017

Deloitte AB

Daniel Wassberg
Auktoriserad revisor

Almi Företagspartner Mitt AB

Rapport avseende måluppfyllelse av ägaranvisning 2016

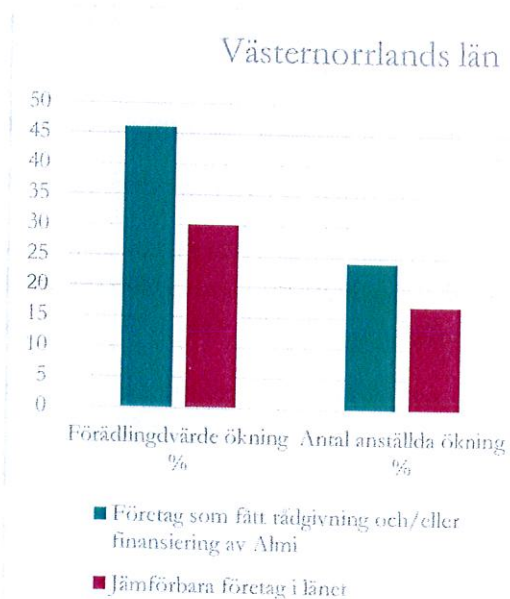
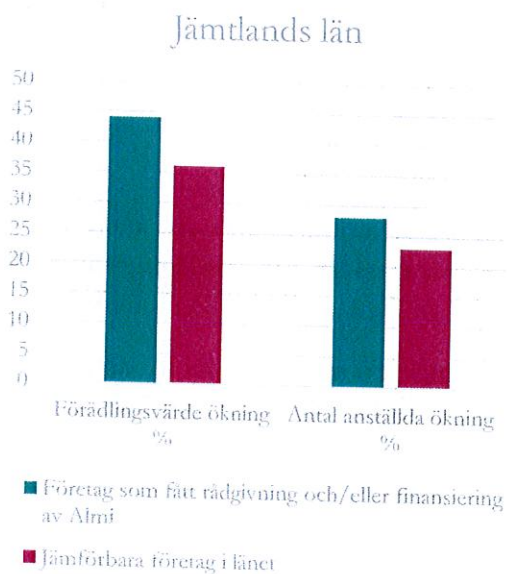
Av ägaranvisningen framgår mål och framgångsmått för bolaget samt att bolaget i samband med årsstämman till ägarna ska lämna en skriftlig rapport av hur målen har uppnåtts samt kommentera eventuella avvikelser.

Bolaget avger i och med denna PM den skriftliga rapport som ägaranvisningen föreskriver.

Mål och måluppfyllelse

1. Fördlingsvärdet för bolagets kunder ska utvecklas bättre än för jämförbara företag i regionen.

Årets effektmätning visar att företag som fått lån och/eller rådgivning av Almi har ökat fördlingsvärde mer än övriga små och medelstora företag i Västernorrland och Jämtlands län. Diagrammen nedan visar på ökning av fördlingsvärde och antal anställda mellan räkenskapsår 2011 till 2015 och grön stapel avser företag som fått en insats inom lån och/eller rådgivning av Almi 2012.



2. Minst 90 % av bolagets kunder ska rekommendera Almi.

94 % av bolagets kunder svarar att det är mycket sannolikt eller ganska sannolikt att man vill rekommendera Almi till andra. Undersökningen görs via elektronisk enkät som skickas till alla kunder som fått rådgivningsinsats eller lån av Almi.

3. Andelen kvinnor och personer med utländsk bakgrund ska, avseende antal lån samt andel kunder inom rådgivningsverksamheten, vara högre än den procentuella andel av antalet företag bland dessa grupper i regionen.

Målet överträffas inom både lån och rådgivning för angivna prioriterade grupper.

Målgrupp	Utfall Almi Lån	Utfall Almi Råd	Regionsnitt 2012 enligt SCB
	2016	2016	
Andel beviljade lån till kvinnor resp. unika kunder kvinnor inom rådgivning	31%	29%	25% *
Andel beviljade lån till personer med utländsk bakgrund resp. unika kunder med utländsk bakgrund inom rådgivning	28%	27%	7% **

* Andel kvinnor i företagsstocken enligt SCB

** Andel personer med utländsk bakgrund i företagsstocken enligt SCB

4. Medarbetarnas totalbetyg i den årliga medarbetarundersökningen avseende bolaget som arbetsplats ska vara minst 4,0 på en 5-gradig skala.

Årets medarbetarundersökning visar ett betyg på 4,4 på Almi som arbetsplats.

5. Bolaget ska sträva efter god mångfald bland medarbetarna. Bolagets styrelse ska därför fastställa långsiktiga mångfaldsmål avseende medarbetarnas ålder, etnicitet och genus.

De mål som styrelsen fastställt inför 2016 har uppnåtts. Medelålder i bolaget är 46 år, underrepresenterat kön ledning 50 %, medarbetare 46 %. Medarbetare med utländsk bakgrund har då det funnits relevanta sökanden beaktats särskilt vid rekrytering. Andelen medarbetare med utländsk bakgrund var vid årsskiftet 12 %.

6. Andelen kundtid ska uppgå till minst 80 procent.

Vi når målet med en kundtid på 82 %.

7. Bolagets styrelse ska fastställa mål avseende antal unika kunder och antal leveransmoduler inom affärsområde Råd samt antal lån och nyutlåningsvolym inom affärsområde Lån. Målen ska tas fram i samråd med ansvariga på moderbolaget.

Lån – Vi når 128 miljoner i nyutlåning mot mål 150 miljoner. Mål för antal lån var satt till 288, vi når 278 lån under 2016. Almi Mitt har högst effektivitet i koncernen med 4,6 lån per finansieringsrådgivare och månad, mål 4.

Rådgivning – Vi når 1 759 leveranser inom rådgivning mot mål 1 671 leveranser. Dessa leveranser fördelade sig mellan 776 unika kunder.

8. Fritt eget kapital i bolaget ska uppgå till en nivå som motsvarar 3 till 6 månaders driftskostnader.

Bolagets fria egna kapital motsvarade vid årsskiftet 8,3 månader.

9. Avkastningen i låneverksamheten ska under en period på rullande 12 kvartal vara minst 2 %.

Vi når målet, 5,15 % avkastning i låneverksamheten rullande 3 år.

Väsentliga insatser och sammanfattning

Tillväxtrådgivning - vi har under året genomfört tillväxtprocesser med 155 företag i syfte att identifiera tillväxthinder och genomföra affärsutvecklingsinsatser, coachning och strategigrupper där vi tagit in externa konsulter med spetskompetens på olika områden. Verksamheten har bedrivits med stöd i 2 mindre regionala projekt, Tillväxtstegen i Jämtlands län och Tillväxtstegen i Västernorrland.

Innovation – 243 innovativa idéer prövades under 2016, av dessa gick 198 vidare till utvecklingsfas och slutligen arbetar man med 77 (31%) av dessa idéer i kommersialiseringsfasen. Vårt samarbete med regionens inkubatorer stärks av att vi medfinansierar med tid i deras projekt för att bidra till utveckling av inkubatorstrukturerna och tillhörande aktiviteter och processer.

Lån - Efterfrågan på lån av Almi har varit fortsatt hög, av våra 278 beviljade lån har 166 lån gått till företag som varit igång mindre än 3 år. Tjänstesektorn är den dominerande branschen med ca 50 % av antal lån, följt av handel 25 % och tillverkande företag 10 %. Almi tillväxtlån har också ökat möjligheten att lånefinansiera bolag i tidiga riskfyllda skeden vilket har stor betydelse för entreprenörens möjligheter att lyckas med sin satsning och även behålla en rimlig andel i bolaget om man tar in externt riskkapital för sin tillväxtresa.

Samarbeten - Vi har ett nära samarbete med vårt dotterbolag Almi Invest Mitt och delar lokaler i Östersund, Sundsvall och Örnsköldsvik. Med kombinationen rådgivning, lån och riskkapital kan vi ofta göra bra lösningar för tillväxtbolag i tidiga skeden.

Vårt partnerskap inom Enterprise Europe Network skapar möjligheter att bidra i företagens internationaliseringsarbete, där har vi också ett nära samarbete med Business Sweden, EKN och Handelskammaren.

Vi har under året haft kontinuerliga möten med näringslivschefer och tjänstemän i regionens kommuner för samordning av insatser mot kommunens företag. Almi samverkar med och har delfinansierat Nyföretagarcentrum i regionen för att stärka rådgivning och mentorprogram mot nyföretagare.

Hållbarhet är ett prioriterat område inom Almi. Det innebär bl.a. att vi i våra kundmöten väcker frågor kring risker/ möjligheter i företagets verksamhet och affärsmodell. Vi har också genomfört ett seminarium inom Hållbarhetsanalys med efterföljande strategigrupsarbete samt individuella processer för förändringsarbete inom hållbarhet med stöd från externa konsulter. Bolaget genomförde under 2015 en miljöcertifiering med tillhörande miljöutbildning för all personal, den uppdateras årligen. Samtlig personal har i januari 2016 även genomgått utbildning i genus och mångfald vilket är en del av vår certifiering som genomförs löpande vart annat år.

Östersund den 13 februari 2017
Almi Företagspartner Mitt

Eva Högdahl
Verkställande direktör

Till fullmäktige i
Region Västernorrland
Region Jämtland Härjedalen

Till årsstämman i Almi Företagspartner
Mitt AB, org. Nr. 556750-3312

Granskningsrapport

Vi, av Regionfullmäktige i Jämtland Härjedalen och fullmäktige i Landstinget Västernorrland utsedda lekmannarevisorer, har granskat verksamheten i Almi Företagspartner Mitt AB.

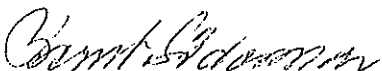
Styrelse och verkställande direktör svarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande bolagsordning, samverkansavtal, ägardirektiv och beslut samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorernas ansvar är att granska verksamhet och intern kontroll samt att pröva om verksamheten bedrivits i enlighet med respektive fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning och av bolagsstämma fastställda ägardirektiv. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vi bedömer även att bolagets interna kontroll har varit tillräcklig.

Som grund för våra synpunkter och bedömningar åberopar vi bifogad rapport från den yrkesrevisor som biträtt oss i vår granskning.

Östersund den 13 mars 2017


Bernt Söderman
Utsedd av fullmäktige i
Region Jämtland Härjedalen


Katarina Wiklund
Utsedd av fullmäktige i
Landstinget Västernorrland

Bilaga

Granskningspromemoria Almi- Företagspartner Mitt AB 2016, Dnr:Rev/30/2016.

REGION
JÄMTLAND
HÄRJEDALEN



Granskningspromemoria
ALMI- Företagspartner Mitt AB
2016

Jan-Olov Undvall

Innehållsförteckning

1	INLEDNING/BAKGRUND	3
1.1	BAKGRUND.....	3
1.2	SYFTE OCH REVISIONSFRÅGOR.....	3
1.3	REVISIONSKRITERIER.....	3
1.4	METOD	4
2	RESULTAT.....	4
2.1	HAR TILLRÄCKLIGA ÅTGÄRDER VIDTAGITS UTIFRÅN 2015 ÅRS GRANSKNING?	4
2.2	FINNS EN TILLFREDSSTÄLLANDE STYRNING I FORM AV ARBETSORDNING, RAPPORTERINGS INSTRUKTIONER, VD- INSTRUKTION ETC?	4
2.3	FINNS EN TILLFREDSSTÄLLANDE INTERN KONTROLL?	5
2.4	FINNS EN TILLFREDSSTÄLLANDE UPPFÖLJNING I FORM AV PROTOKOLL, RAPPORTER OCH BOKSLUT ETC?	5
3	KVALITETSSÄKRING	5
4	ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE	6

1 INLEDNING/BAKGRUND

1.1 BAKGRUND

Lekmannarevisorerna i Almi Företagspartner Mitt- AB har enligt Kommunallagen 9 kap. 9 § och aktiebolagen 10 kap. i uppgift att granska:

- Om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.
- Om bolagets interna kontroll är tillräcklig (denna del av uppdraget delas med yrkesrevisorn)

Då granskningen 2015 var en fördjupad granskning och risk- och väsentlighetsanalysen inför 2016 inte visade på några större risker har 2016 års granskning avgränsats till en grundläggande granskning.

1.2 SYFTE OCH REVISIONSFRÅGOR

Syfte

Granskningen har syftat till att övergripande ta reda på om styrelsen har haft en tillräcklig styrning, kontroll och uppföljning av att verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Revisionsfrågor

Granskning har följande revisionsfrågor:

- Har tillräckliga åtgärder vidtagits utifrån 2015 års granskning?
- Finns en tillfredsställande styrning i form av arbetsordning, rapporteringsinstruktioner, VD- instruktion etc?
- Finns en tillfredsställande intern kontroll?
- Finns en tillfredsställande uppföljning i form av protokoll, rapporter och bokslut etc?

1.3 REVISIONSKRITERIER

Uppfylls kraven på:

- Aktiebolagslag
- Bolagsordning
- Ägardirektiv
- Bolagsstämman beslut

1.4 METOD

Granskningen genomförs i enlighet med *"God revisionssed i kommunal verksamhet 2014"* och i dialog med bolagets auktoriserade revisor. Uppgifter inhämtas genom dokumentanalys och intervju med verkställande direktör. Substansgranskning utförs för att i erforderlig omfattning verifiera gjorda utsagor samt att system och rutiner fungerar på avsett sätt.

2 RESULTAT

2.1 HAR TILLRÄCKLIGA ÅTGÄRDER VIDTAGITS UTIFRÅN 2015 ÅRS GRANSKNING?

Föregående granskning visade att det fanns en förbättringspotential av kreditprocessen. Iakttagelsen grundar sig på den internrevision som ALMI-koncernen genomförde 2015 avseende två delområden¹. I den kreditrevision som genomfördes 2016 har omdömet för dessa delområden förbättrats². Av kreditrevisionen framgår att åtgärder genomförts på ett sätt som sammantaget förbättrar helhetsintrycket av kvalitén.

Den andra iakttagelsen från 2015 års granskning var att det fanns relativt många mål och vissa brister avseende målstruktur. En förändring av mål och målstruktur är under framtagande. Det ingår i det strategiarbete som bedrivs i koncernen och kommer efter förhandling med regionala ägare att framgå av ägaranvisning inför 2018.

Bedömning

- Tillräckliga åtgärder har vidtagits utifrån 2015 års granskning.

2.2 FINNS EN TILLFREDSSTÄLLANDE STYRNING I FORM AV ARBETSORDNING, RAPPORTERINGS INSTRUKTIONER, VD- INSTRUKTION ETC?

Styrelsen har under året fastställt följande styrdokument dokument:

- Arbetsordning
- Attest- och delegationsordning
- Rapporteringsinstruktioner
- VD- instruktioner
- Kreditmandat

Verksamhetens mål för 2016 återfinns både i ägaranvisningar och i verksamhetsplanen. De mål som anges i verksamhetsplanen utgörs i några fall av förtydliganden och preciseringar av de övergripande målen i ägaranvisningarna.

Bedömning

- Det finns en tillfredsställande dokumentstyrning.

¹ 2015 framkom kritik mot delområde "dokumentation och beslut", samt delområde kredituppföljning. För båda delområdena gavs bedömningen otillfredsställande. Den samlade kreditbedömningen blev B-

² I den kreditrevision som gjordes 2016 lämnades bedömningen tillfredsställande för delområde "dokumentation och beslut" och acceptabel för delområde kreditbedömning. Den samlade kreditbedömningen blev B.

2.3 FINNS EN TILLFREDSSTÄLLANDE INTERN KONTROLL?

Styrelsen har beslutat om en internkontrollplan. Det sker en riskanalys inför det årliga strategimötet. Ledningsgruppen och styrelsens bedömning var att fokusera kring följande fyra område:

- Beslutade förändringar slår inte igenom i verksamheten
- Bristande kvalitet och effektiv i försäljningen
- Att finansieringsprodukter inte passar prioriterade målgrupp
- Bristande kompetens

VD upplever att hon har kontroll på de risker som bolaget kan påverka. Vissa identifierade risker ligger dock utanför bolagets möjlighet till påverkan och ska hanteras på koncernnivå. Den interna kontrollen har följts upp vid ledningsgruppsmöten och vid ett styrelsemöte.

Bedömning

- Det finns en tillfredsställande intern kontroll.

2.4 FINNS EN TILLFREDSSTÄLLANDE UPPFÖLJNING I FORM AV PROTOKOLL, RAPPORTER OCH BOKSLUT ETC?

Styrelsen följer upp sin verksamhet via VD- rapport. Uppföljning vid kvartalsrapportering utgår målen från ägardirektiven. Låneverksamheten följs löpande upp vid styrelsesammanträden. Det sker en fortlöpande uppföljning av att skatter och avgifter är betalda.

Årsredovisningen visar på att flertalet av målen är uppfyllda. Återrapporteringen av målen är i huvudsak tydlig och lätt att förstå. För de mål som inte uppfyllts har VD lämnat tillfredsställande förklaringar.

Årets resultat visar på ett mindre underskott på 36 tkr.

Bedömning

- Styrelsen har en tillfredsställande uppföljning.

3 KVALITETSSÄKRING

Berörda uppgiftslämnare och verksamhetsansvariga har faktagranskat lämnade uppgifter som finns med i revisionsrapporten.

Projektledare svarar för kvalitetssäkring gentemot uppgiftslämnare och av de insamlade uppgifter som används i analysen. Projektledaren har det primära ansvaret för att den analys och de bedömningar och förslag som förs fram är tillräckligt underbyggda.

Ansvarig för kvalitetssäkring har det övergripande ansvaret för att kontrollera om granskningen har en tillräcklig yrkesmässig och metodisk kvalitet samt att det finns en överensstämmelse mellan revisionsfrågorna/kontrollmålen, metoder, fakta, slutsatser/bedömningar och framförda förslag.

4 ANSVARIGA FÖR GRANSKNINGENS GENOMFÖRANDE

Projektledare:

Jan-Olov Undvall
Jan-Olov Undvall
Certifierad revisor

Kvalitetssäkring:

Leif Gabrielsson
Leif Gabrielsson
Revisionsdirektör

Förslag till vissa beslut vid årsstämma

Almi Företagspartner Mitt AB

2017-05-10

Förslag till riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor till ledande befattningshavare

Stämman föreslås besluta

att fastställa de av styrelsen föreslagna riktlinjerna

(Styrelsens förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare bifogas i bilaga nr 1)

Arvoden

1(3)

Stämman föreslås besluta

- att arvodet till styrelsen utgår i en fast del samt en rörlig del per sammanträde,
- att den fasta delen utgör 22 000 per år för ledamot, 38 500 kr för vice ordf och 77 000 kr för ordf,
- att det rörliga arvodet uppgår till 1 100 kr för styrelsemöte med en sammanlagd mötestid om upp till två timmar, 2 200 kr för varje styrelsemöte med en sammanlagd mötestid om över två och upp till åtta timmar samt 3 300 kr för styrelsemöte med en sammanlagd mötestid om över åtta timmar,

Arvoden (forts)

2(3)

- att ordf eller ledamot kan erhålla särskilt arvode, som styrelsen fattar beslut om, för insatser som ligger utanför ramen för styrelsearbetet, att arvode utgår inte till ledamot som är anställd i Almi-koncernen ingående bolag,

Stämman noterar

- att styrelse och utskottsarvode kan utbetalas som lön, alternativt under vissa förutsättningar faktureras inom ramen för näringsverksamhet bedriven i styrelseledamots enskilda firma med F-skattsedel eller bolag. Styrelse- och utskottsarvode till styrelseledamot utgår, i den mån uppdraget utförs genom styrelseledamots enskilda firma eller bolag, med tillägg för belopp motsvarande de sociala avgifter som Almi Företagspartner Mitt AB därmed inte har att erlägga samt med nedjustering av den del av den ingående momsen som ej blir avdragsgill för bolaget. Avtal med styrelseledamots enskilda firma med F-skattsedel eller bolag om fakturering av styrelse- och utskottsarvode ska vara kostnadsneutralt för Almi Företagspartner Mitt AB.

Arvoden (forts)

3(3)

- att revisionsarvode utgår i enlighet med koncern-gemensam upphandlad överenskommelse.
- att lekmannarevisor erhåller arvode enligt räkning.
- att de nya arvodena utgår fr o m månaden efter den då beslut om arvodena tagits t o m den månad under vilken nästa årsstämma hålls.

5.

Val av styrelse

Stämman föreslås besluta

- att till ledamot av styrelsen och dess ordförande välja Hans Selling (omval),
- att till ledamot av styrelsen och dess vice ordförande välja Anders Frimert (omval) samt
- att till övriga ledamöter i styrelsen välja Ida Magnusson (omval), Göran Lundwall(omval), Maria Ludvigsson (omval), Susanne Wallner (omval), Anna-Karin Sjölund(omval), Kjell Bergkvist (omval)
- att adjungera Mattias Eriksson som personalrepresentant

6.

Val av valberedning

Stämman föreslås besluta

- att till valberedning välja Göran Lundwall [omval], Almi Företagspartner AB, eller den han i sitt ställe förordnar och notera att övriga ägare kommer att anmäla vilka personer som ska ingå i valberedningen.

7.

Revisorer

Stämman föreslås besluta

- att till revisionsbolag utse Deloitte AB, org nr 556271-5309 samt notera att bolaget utsett Daniel Wassberg, pers nr 800716-0594, till huvudansvarig revisor.
- att till lekmannarevisor utse Katarina Wiklund, Landstinget Västernorrland, samt Bernt Söderman, Region Jämtland Härjedalen

8.

Ägardirektiv

Stämman föreslås besluta

- att till originalprotokollet foga den ägaranvisning som delgavs bolaget hösten 2016 samt
- att notera att ägarna senare kommer att överlämna en ägaranvisning till styrelsen och att denna ska vara styrande för bolagets framtida verksamhet

Styrelsens förslag till riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare

Tillämpning

Bolaget ska tillämpa de riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande som regeringen beslutade om den 22 december 2016 vilka ersätter regeringens tidigare riktlinjer från 2009. Riktlinjerna ingår som en del av statens ägarpolicy.

Frågor om ersättning till de ledande befattningshavarna ska behandlas på ett medvetet, ansvarsfullt och transparent sätt. Den totala ersättningen ska vara rimlig, präglad av måttfullhet och väl avvägd samt bidra till en god etik och företagskultur. Riktlinjerna ska tillämpas i koncernens samtliga dotterföretag och riktlinjerna ska godkännas av årsstämman för respektive dotterföretag. I övriga företag ska bolaget i dialog med övriga ägare verka för att riktlinjerna tillämpas.

Ingångna avtal med ledande befattningshavare som väsentligen strider mot dessa riktlinjer bör omförhandlas.

Styrelsen i sin helhet är ansvarig för att fastställa ersättning till den verkställande direktören. Styrelsen ska säkerställa att såväl den verkställande direktörens som övriga ledande befattningshavares ersättning ryms inom de riktlinjer som beslutats av bolagsstämman. Styrelsen ska även säkerställa att den verkställande direktören ser till att bolagets ersättningar till övriga anställda bygger på ersättningsprinciperna i de riktlinjer som beslutats av bolagsstämman.

Ersättningsprinciper

Den totala ersättningen till ledande befattningshavare ska vara rimlig och väl avvägd. Den ska även vara konkurrenskraftig, takbestämd och ändamålsenlig samt bidra till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag utan präglas av måttfullhet. Detta ska vara vägledande också för övriga anställdas totala ersättning. Rörlig lön ska inte ges till ledande befattningshavare. Med beaktande av övriga principer i dessa riktlinjer är det emellertid möjligt att ge rörlig lön till övriga anställda.

Premien för ålders- och efterlevandepension ska vara avgiftsbestämd och inte överstiga 30 procent av den fasta lönen, såvida inte dessa förmåner följer en på bolaget tillämpad kollektiv pensionsplan. I ett sådant fall bestäms avgiften av pensionsplanens villkor. Eventuell utökning av en kollektiv pensionsplan över den lönenivå som täcks av planen ska vara avgiftsbestämd med en avgift om högst 30 procent av överskjutande lönedel. I anställningsavtal ingångna efter riktlinjernas ikraftträdande ska pensionsåldern inte understiga 65 år.

Ersättning vid arbetsoförmåga på grund av sjukdom ska följa villkor om sjuklön och sjukpension i tillämpat kollektivavtal eller, om bolaget inte har kollektivavtal, motsvara nivåer som gäller enligt

¹ I de fall dotterföretag i sin tur har dotterföretag är dessa skyldiga att verka för att dessa riktlinjer fastställs.

kollektivavtal som tillämpas i branschen. Eventuell utökning av en kollektiv sjukförsäkring över den lönenivå som täcks av kollektivavtal ska motsvara marknadspraxis.

I det fall lönevaxling erbjuds för att förstärka pensionsförmåner ska en sådan lösning vara kostnadsneutral för bolaget.

Vid uppsägning från bolagets sida ska uppsägningstiden inte överstiga sex månader. I anställningsavtal ingångna efter riktlinjernas ikraftträdande får avgångsvederlag lämnas med högst tolv månadslöner. Avgångsvederlaget ska betalas ut månadsvis och utgöras av enbart den fasta månadslönen utan tillägg för förmåner. Vid ny anställning, annat tillkommande avlönat uppdrag eller vid inkomst från näringsverksamhet ska ersättningen från det uppsägande bolaget reduceras med ett belopp som motsvarar den nya inkomsten under den tid då uppsägningslön och avgångsvederlag lämnas. Vid uppsägning från den anställdes sida ska inget avgångsvederlag lämnas. Avgångsvederlag betalas som längst ut intill avtalad pensionsålder och aldrig längre än till 65 års ålder.

Innan beslut om enskild ersättning fattas ska det säkerställas att det finnas skriftligt underlag som utvisar bolagets totala kostnad för beslutad ersättning.

Säkerställande och redovisning

Styrelsen ska inför årsstämman redovisa och utvärdera hur bolaget följt de riktlinjer som beslutades vid föregående årsstämma. Vidare ska bolagets revisor inför årsstämman granska om de riktlinjer som gällt sedan föregående årsstämma har följts. Styrelsens ordförande ska vid årsstämman muntligen redogöra för de ledande befattningshavarnas ersättningar och hur de förhåller sig till de av bolagsstämman beslutade riktlinjerna. Revisorns granskning ska därvidlag redovisas. Bolaget ska efterleva den koncerngemensamma process för säkerställande och redovisning som moderbolaget utarbetat. Resultatet av utvärderingen ska redovisas till moderbolaget efter att styrelsen inför årsstämman behandlat frågan.

Definitioner

- *Avgiftsbestämd pension:* (premiebestämd pension) att pensionspremien är bestämd som en viss procent av den nuvarande fasta lönen.
- *Dotterföretag:* de juridiska personer som avses i 1 kap. 11 § aktiebolagslagen.
- *Ersättning:* alla ersättningar och förmåner till den anställda, såsom lön, förmåner och avgångsvederlag. Även ersättning från företag i samma koncern ska inkluderas.
- *Förmåner:* olika former av ersättning för arbete som ges i annat än kontanter, exempelvis pension samt bil-, bostads- och andra skattepliktiga förmåner.
- *ITP:* industrins och handelns tilläggspension.
- *Kollektiv pensionsplan:* en förmånsbestämd eller premiebestämd plan som följer av kollektivavtal (eller om bolaget inte har kollektivavtal, en bolagsspecifik pensionsplan), och som tillämpas generellt för anställda i bolaget. Som kollektiv pensionsplan räknas även en på bolaget tillämpad

policy om alternativ ITP, eller motsvarande policy för andra kollektivavtalade planer än ITP, förutsatt att avgifterna i denna policy inte överstiger bolagets avgifter i den traditionella planen.

- *Ledande befattningshavare:* verkställande direktör och andra personer i bolagets ledning. Denna krets motsvaras av de personer som avses i 8 kap. 51 § aktiebolagslagen. Det omfattar exempelvis personer som ingår i ledningsgrupper eller liknande organ och chefer som är direkt underställda den verkställande direktören.
- *Premie och avgift:* försäkringspremie, eller annan avsättning, som finansierar en pensionsförmån.
- *Rörlig lön:* exempelvis incitamentsprogram, gratifikationer, ersättning från vinstandelsstiftelser, provisionslön och liknande ersättningar.

Näringsliv
Sven Winemark
Tfn: 063-14 76 4765 61
E-post: sven.winemark@regionjh.se

2017-04-11

RUN/263/2017

Ombudsinstruktion inför Almi Företagspartner Mitt AB årsstämma 2017

Ärendebeskrivning

Almi Företagspartner Mitt AB har inbjudit till årsstämma den 10 maj 2017.
Handlingar till årsmötet har inte kommit in än.
Anne-Marie Johansson har vid Regionfullmäktiges sammanträde den 26 november 2015 utsetts till ombud för Regionen i Almi Företagspartner Mitt AB:s årsstämma.
Eva Hellstrand utsågs den 26 november 2015 till ombudsansättare.

Förvaltningschefens förslag

Ordförande får efter hörande av vice ordförande meddela instruktioner till ombudet för Region Jämtland Härjedalens vid årsstämma för Almi Företagspartner Mitt AB 2017.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Chef Näringsliv, Sven Winemark, Ombud och ombudsansättare



15

Ombudsinstruktioner till årsstämma för
Naboer AB den 8 maj 2017
RUN/245/2017



NABOER

Kallelse Årsstämma/Generalforsamling 2017

Plats: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Datum: 2017-05-08, Måndag

Total programram ca: 11:30 – 15:00

11:30 – 12:30, Lunch

12:30 – 15:00, Årsstämma/Generalforsamling

Direkt efteråt årsstämman har vi ett ägarmöte där vi får information om pågående och planerade aktiviteter 2017 samt tar upp övriga frågor av ägarintresse. Anmäl gärna in frågor ni vill ta upp. Vi räknar med att detta möte ryms inom angiven tidsram.

Bilagor:

- Årsredovisning
- Dagordning

Anmälan senast 3/5 till lennart.adsten@naboer.se

Välkomna!

Lennart Adsten
VD Naboer AB



NABOER

Dagordning

Årsstämma för Naboer AB, Rådhuset, Trondheim, 8:e maj, 2017

- §1 Val av ordförande vid stämman
- §2 Upprättande och godkännande av röstlängd
- §3 Val av justeringsman och protokollförare
- §4 Prövning om årsstämman blivit behörigt sammankallad
- §5 Godkännande av dagordning
- §6 Presentation av verksamhetsåret 2016
- §7 Framläggande av årsredovisning och revisionsberättelse
- §8 Beslut om
 - a. Fastställande av resultaträkningen och balansräkningen
 - b. Disposition av aktiebolagets resultat enligt fastställd balansräkning
 - c. Ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och VD.
- §9 Fastställande av arvoden till styrelsen och revisorer
- §10 Val av styrelse
- §11 Val av valberedning
- §13 Mötet avslutas

Naboer AB är ett gränsöverskridande utvecklingsbolag med enbart offentliga ägare i Jämtlands län och Nord- och Sör-Trøndelags fylken. Bolaget verkar för att på ett operativt sätt, långsiktigt utveckla, vårda, förstärka och belysa banden mellan Jämtland och Trøndelag.

Syftet är att skapa gemensamma mervärden genom interregional utveckling.

www.naboer.se

**Bilaga från valberedningen med förslag till val av styrelse inför
årsstämma/generalforsamling i Naboer AB, 8 maj 2017.**

Valgkomiteens forslag

Ordinarie ledamöter

Kjetil Aarstad (Ordförande), Verdal kommune (omval/gjenvalg)
Thomas Hägg (Vice ordförande), Region Jämtland Härjedalen (nyval)
May-Britt Lagesen, Nord-Trøndelag fylkeskommune (omval/gjenvalg)
Rakel Skårslette Trondal, Sør Trøndelag fylkeskommune (omval/gjenvalg)
Jan Håvard Refsethås, Holtålen kommune (omval/gjenvalg)
Mona Modin Tjulin, Östersunds kommun (omval/gjenvalg)

Ersättare/vararepresentant

Ragnhild Kvalø, Nord-Trøndelag fylkeskommune (omval/gjenvalg)
Stig Klomsten, Sør Trøndelag fylkeskommune (omval/gjenvalg)
Håkan Larsson, Krokoms kommun (omval/gjenvalg)

Med vennlig hilsen valgkomitten/valberedningen

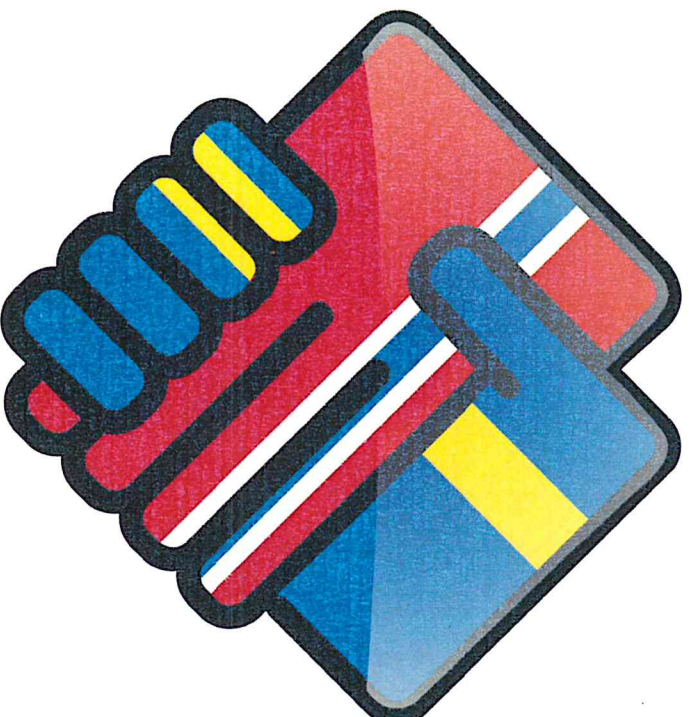
Kirsti Leirtrø, Sør-Trøndelag fylkeskommune
Ida Stuberg, Inderøy kommune
Gunnar Hellström, Krokoms kommun

NABOER AB

ORG.NR.556503-2322

ÅRSREDOVISNING

2016



Årsredovisning

Naboer Aktiebolag

Org.nr 556503-2322

Räkenskapsår 2016-01-01 - 2016-12-31

Årsredovisning för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31

Styrelsen och verkställande direktören för Naboer Aktiebolag avger härmed följande årsredovisning.

Innehåll	Sida
Förvaltningsberättelse	6
Resultaträkning	7
Balansräkning	8
Noter	10

Styrelsens säte: Östersund

Företagets redovisningsvaluta: Svenska kronor (SEK).

Alla belopp redovisas, om inget annat anges, i kronor (kr).

Förvaltningsberättelse

Verksamheten

Omsättningen i bolaget 2016 är 1 992 714 kr. Likviditeten i bolaget har genom året varit god och även soliditeten som slutade på 76%. Styrelsen och VD föreslår att årets resultat på 6 886 kr efter skatt, balanseras in i ny räkning.

Bolagshanteringen

Bolaget arrangerade årsstämma/generalförsamling 11 maj på Frösö Park i Östersund. Där valdes även en ny styrelse i Naboer AB och den består nu av:

Ordinarie ledamöterna Kjell Aarstad (Ordförande), Verdal kommune, Robert Utto (Vice ordförande), Region Jämtland Härjedalen, May-Britt Lagesen, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Rakel Skårsette Tronsdal, Sör-Trøndelag, fylkeskommune, Jan Håvard Refsethås, Holtålen kommune, Mona Modin Tjulin, Östersunds kommun, Ersättnare/vararepresentanter är Ragnhild Kvalø, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Stig Klomsen Sör-Trøndelag fylkeskommune, Håkan Larsson, Krokoms kommun

Styrelsen har haft tre möten under året och har till bolaget tagit fram bl a ett policydokument kring upphandlingsfrågor. Information till aktieägarna om verksamheten distribueras varje kvartal genom ett VD-brev samt löpande på www.naboer.se
Ekonomistyrningsverksamhet har under året genomfört retroaktiva granskningar på två tidigare inter-regprojekt. Granskningarna är slumpmässigt utvalda och de hittade inget som var oklart utan godkände allt.

Anställda i bolaget under året har varit Lennart Adsten, VD på heltid.

Verksamheten under 2016

En betydande del av Naboer AB:s gränsöverskridande verksamhet bygger på samarbete inom nätverk av offentliga instanser, föreningar och företag inom Jämtlands län och de båda fylkena i Trøndelag samt på produktutveckling som en följd av våra nätverkssamarbeten.

Gränsfallen

Under Naboer AB:s projektåtgärdsprojekt startade i januari ett svensk-norskt samarbetsprojekt som byggts fram utifrån de behovs som uttryckts från fjällnätverken. Det är ett treårigt interregprojekt "Fjällkunskap - den del av vårt natur och kulturarv". Projektet handlar om att i huvudsak till unga och fjällets gäster, sprida Fjällkunskap ur olika aspekter och teman. Kunskapsspridningen sker både i fjällmiljö, tätorter och digital miljö med lite nya metoder och konstellationer. Det är totalt 19 olika medfinansierar involverade och ännu fler samarbetspartners. Projektet består av en mängd olika aktivitetsområden som kan beskrivas så här:

Kategori 1: Insatser för barn och unga

Innehåller aktiviteterna

Aktivitet 1:1 Insatser för grundskolan nära tätort.

Aktivitet 1:2 Insatser för grundskolan åk 7-9 i fjällnära miljö.

Aktivitet 1:3 Insatser med öppna förskolan på Jamtli. Där arrangerar vi temaveckor om fjällen.

Aktivitet 1:7 Insatser kopplat till STF:s uppföljning av Barn i fjällmiljö - Get Real kids.

Aktivitet 2:1 Insatser kopplat till grundskola i Sör-Tröndelag

Aktivitet 2:2 Insatser kopplat till grundskolan i Nord-Tröndelag

Kategori 2: Insatser kopplat till event

Innehåller aktiviteterna

Aktivitet 1:4 Insatser kopplade till event utanför fjällmiljön bla Vårmarknaden på Jamtli.

Aktivitet 3:2 Initiera gränsfjällsdagar/grensefjällsdagene

Aktivitet 3:3 Insatser om renskötselns vardag och sydsamisk kultur

Aktivitet 3:7 Insatser kopplade till event i Fjällmiljö.

Kategori 3: Insatser kopplat övrig informationsspridning

Innehåller aktiviteterna

Aktivitet 1:8 Insatser kopplat till universitet, forskning

Aktivitet 3:1 Bildbank saknas

Aktivitet 3:4 Insatser rörande trycksaker om Fjällkunskap till fjällgästerna.

Aktivitet 3:5 Interaktiva informationsspridning av fjällkunskap

Aktivitet 3:6 Tillfälliga punktvisa informationsinsatser om projekt och temat fjällkunskap.

Kategori 4: Insatser kopplat till "nya förmedlingsmodeller" av Fjällkunskap

Innehåller aktiviteterna

Aktivitet 1:5 Pilotförsök Integration - fjällkunskap.

Aktivitet 1:6 Insatser kopplat till implementering och utveckling av Naturvårdsverkets nya

utbildningsunderlag i fjällkunskapsteman för grundskola. Detta tillsammans med Folkuniversitetet.

Många aktiviteter har redan genomförts och testats ut. Vi riktar in oss på mycket av det vi skapar ska kunna ligga i någon naturlig huvudmans händer efter projektperioden för att uppnå långsiktiga effekter och där är vi på god väg.

För den som är intresserad finns detaljerade rapporter för varje aktivitet men här är några exempel på genomförda händelser. Vi har byggt ut Vårmarknaden på Jamtli(ca 6000 besökare) med ett brett Fjällkunskapsprogram och vi fortsätter förädlade konceptet. Vi har i Sör- och Nord-Tröndelag skapat ett antal olika Fjällkunskapspaket för högstadieskolor. Samarbetspartners är DrTjonna/Besökscenter Nasjonalpark Femundsmarka, Fjelldriv AS och Rypetoppen. Dessa paket har redan, eller planeras distribueras genom Den Kulturelle Skolesekken, Kultur Tur och Fysiske skolesekken. En unik kombination mellan DKS och Kultur-Tur gör att klasserna i S-T även kan ansöka om medel till själva resan. På svensk sida har vi testat fram ett höstkoncept för skolorndomar på högstadiet och strax ska ett vår-vinter paket testas. Resultaten är lyckade och det innebär att Svenska Turistföreningen från hösten 2017 kommer kunna erbjuda dessa paket i sitt produktutbud och även på flera platser. Åredalens Folkhögskolas Fjälledarutbildning är också samarbetsparten där eleverna genom konceptet får träffa presumtiva arbetsgivare samt göra "praktik". På öppna förskolan på Jamtli har vi testat fram ett program på fjällemavecka för de yngsta. Det föll väl ut och vi ska även ta fram ytterligare någon variant innan planen är att det ska ligga i deras ordinarie program över året. Ytterligare en mycket spännande sak är där vi utvecklar en webbaserad kunskapsplattform för högstadiet. Det bygger på Fjällsäkerhetsrådets/Naturvårdsverket nya utbildningspaket "Friluftsliv i fjällen". Folkuniversitetet, projekt Fjällkunskap och Naturvårdsverket samverka i detta. Utbildningspaketet utvecklas genom följande åtgärder:

- Pedagogisk uppgradering(lektioner/teman, förtydliganden kring koppling mot LGR, röda tråden mm)
- Fördjupningsfrågor för självstudier och kunskapsstester.
- Övningsbanken för praktiska övningar byggs ut.

D. Instruktionsfilmer 15st produceras, höst och vinter.

E. Digitalisering av materialet och hosting av en hemsida där även system med bra externa länkar och filmer finns.

Vi vill bygga allt på nyckelord som : Lustfylt lärande, KASAM, Learning by doing.

Folkuniversitetet som är stiftelse med ett nationellt folkbildningsuppdrag åtar sig det långsiktiga huvudmannaskapet för ovanstående. Ursprungligt utbildningsmaterial äga av Naturvårdsverkets Fjällsäkerhetsråd. Utbildningsmaterialet förvaltas och vidareutvecklas genom en styrgrupp där Naturvårdsverket, Folkuniversitetet samt internregprojektet Fjällkunskap - en del av vårt natur och kulturarv ingår. Allt understöds genom att FU kommer att till april-maj 2017 utveckla en Fjällpedagogikkurs samt lansera studiecirklar i ämnet för att lärare så att de kan använda det digitala utbildningskonceptet på bästa sätt. Det är även styrgruppen som planerat detta. Det här år så intressant att finanspartners har gått in separat med medel så att projektmedlen inte behöver användas annat i form av arbetstid. Förhoppningsvis kan vi så småningom exportera delar till den norska sidan.

Projekt Fjällkunskap har tillsammans med Jämtlands Gymnasieförbund och de som arbetar med integration i Ragunda kommun och Åre dalens folkhögskola planerat och testat ett upplägg den 25 september. Målsättning med pilotupplägget: Vi ser alla att temat Fjällkunskap är ett utmärkt sätt att skapa en naturligt relation till vår region och dess samhälle för den invandrade målgruppen. Resultatet var lyckat och bärs nu vidare genom folkhögskolans försorg och kan komma att erbjudas alla kommuner. Informationsinsatser sker kontinuerligt både muntligt, skriftligt och digitalt i olika sammanhang. En sak att notera är att vi i Facebookmiljö lägger ut fjällkunskap med bestående relevans genom #Fjällkunskap (notera svorsk stavning för att vara unik). Det finns ca 130 artiklar utlagda vi årsskiftet. Två rekvisitioner är gjorda för projektet under året.

Dessutom är Naboer AB involverade i många andra sammanhang som berör fjällfrågorna. Kortfattat kan vi beskriva händelserna så här:

- Naboer AB har under senaste åren haft en central roll i utveckling av fjällsamarbeten i Sylarnaområdet. En viktig del i detta är föreningen "Gränsfjällen Sylarna i samverkan" som samlar det svensk-norska fjällnätverket Sylarnaområdet. Föreningen har växt under året och Naboer AB har gett support åt både föreningsarbetet och även deras aktiviteter som t ex Fjällforum och deras facebookside. Det arrangerades välbekanta Fjällforum den 26-27 april i Ånn och 18 oktober i Stjördal.
- Turismforskningsinstitutet ETOR har sedan ett par år samarbetat med Naboer AB och föreningen Gränsfjällen i Sylarna. Samarbetet att fördjupas ytterligare under 2016 där forskningen tydligt finns med på Fjällforums arena och de har fått hjälp att planera regionalt studiebesök i fjällvärlden samt Lennart Adsten har bistått i rollen som facilitator i deras forskningsprojekt.
- Bolaget har också en kontinuerlig dialog med STF och TT kring deras verksamhetsutveckling i gränsfjällen.
- Dialogen har fortsatt med Storlien/Merut/Rypetoppen/NTT och deras tankar på göra leder och destinationsutveckling på tvärs över gränsen.

Armfeldts karoliner

Planering av Markeringsåret 2018 (300 år) inom karolinentemat har fortsatt. Naboer AB har deltagit på många möten. Den 12 januari 2016 genomfördes ett uppstatsmöte/stormöte i Ånn där alla som har planer kring Markeringsåret 2018 hade möjlighet att presentera dessa. En bred inbjudan skickades ut från Jämt-Trönderska föreningen Armfeldt Karoliner (JTAK) och Lennart Adsten var moderator. Hela 65

personer från olika föreningar och myndigheter var på plats. Det var en stor vilja att skapa ett gemensamt interregprojekt i frågan. Styrelsen i Naboer AB har beslutat att bolaget ska understödja att en ansökan kan komma på plats. Det har varit många turer och förseningar kring detta men vid årsskiftet så började en ansökan ta form "*Fokus fred 300 årsmarkering av karolinerbas fälttåg*" där Jamtli och Trondheims kommune planeras bli projektägare. Projektets innehåll kan i detta skede beskrivas i tre större delar. **A: Programhantering och marknadsföring.** Koordinera det övergripande programmet och marknadsföra det.

B: Lokala aktiviteter. Stimulera till igångsättande och bidra till lokala aktiviteter. Vägledning är:

Interregionala mervärden, freden i fokus, "förstå dagens konflikter i världen genom vår egen historia", barn- och ungdomsperspektivet, attraktivt att ta del av.

C: Huvudmarkeringen. En huvudmarkering genom ett nytt gemensamt och attraktivt arrangemang 18 augusti 2018 i Trondheim. Målsättning är att den interregionala delen ska vara stark. Planering sker tillsammans, arrangemanget genomförs tillsammans med svensk/norsk/finnsk publik. Båda kungahusen är inviterade.

St Olavsloppet 2.0 en utvecklingsplan

Arbetet med att vidta åtgärder för St Olavsloppets långsiktiga utveckling har fortsatt och Naboer AB har även i vanlig ordning bidragit med visst administrativt stöd till loppet generellt. Planen är att svenska delen av St Olavsloppet, i samverkan med partners, 2017 bidrar en förening och även ett aktiebolag. Därigenom blir de inte heller så beroende av Naboer AB's support på olika sätt. Allt enligt den plan vi jobbat för de senaste åren.

Bolaget har sitt säte i Östersund.

Lennart Adsten /MD Naboer AB

Flerårsöversikt (tkr)	2016	2015	2014	2013
Nettoomsättning	1 993	1 610	3 022	2 570
Resultat efter finansiella poster	7	-167	-55	-68
Balansomslutning	3 070	2 512	2 654	2 933
Soliditet (%)	76	93	93	86

För definitioner av nyckeltal, se Not 1 Redovisningsprinciper.

Förändring av eget kapital	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	340 000	20 000	2 026 428	-49 423	2 337 005
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:			-49 423	49 423	0
Årets resultat				6 886	6 886
Belopp vid årets utgång	340 000	20 000	1 977 005	6 886	2 343 891

Resultatdisposition

Styrelsen föreslår att till förtogande stående vinstmedel (kronor):

balanserad vinst	1 977 005
årets vinst	6 886
	1 983 891
disponeras så att	1 983 891
i ny räkning överföres	1 983 891

Resultaträkning		Not	2016-01-01 -2016-12-31	2015-01-01 -2015-12-31
	1			
<i>Rörelseintäkter, lagerförändringar m. m.</i>				
Nettoomsättning			1 992 714	1 609 764
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m.m.			1 992 714	1 609 764
<i>Rörelsekostnader</i>				
Övriga externa kostnader			-631 074	-484 810
Personalkostnader	2		-1 370 228	-1 310 478
Summa rörelsekostnader			-2 001 302	-1 795 288
Rörelseresultat			-8 588	-185 524
<i>Finansiella poster</i>				
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter			15 474	18 601
Summa finansiella poster			15 474	18 601
Resultat efter finansiella poster			6 886	-166 923
<i>Bokslutsdispositioner</i>				
Förändring av periodiseringsfonder			0	117 500
Summa bokslutsdispositioner			0	117 500
Resultat före skatt			6 886	-49 423
Årets resultat			6 886	-49 423

Balansräkning	Not 1	2016-12-31	2015-12-31
---------------	----------	------------	------------

TILLGÅNGAR

Omsättningsstillgångar

<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	0	10 800	
Övriga fordringar	275 332	120 798	
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	335 452	68 429	
Summa kortfristiga fordringar	610 784	200 027	

<i>Kassa och bank</i>			
Kassa och bank	2 458 747	2 312 307	

Summa kassa och bank	2 458 747	2 312 307	
Summa omsättningsstillgångar	3 069 531	2 512 334	

SUMMA TILLGÅNGAR	3 069 531	2 512 334	
-------------------------	------------------	------------------	--

Balansräkning	Not 1	2016-12-31	2015-12-31
---------------	----------	------------	------------

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital

Bundet eget kapital

Aktiekapital

340 000

340 000

Reservfond

20 000

20 000

Summa bundet eget kapital

360 000

360 000

Fritt eget kapital

Balanserat resultat

1 977 005

2 026 427

Årets resultat

6 886

-49 423

Summa fritt eget kapital

1 983 891

1 977 004

Summa eget kapital

2 343 891

2 337 004

Kortfristiga skulder

Leverantörsskulder

31 709

4 923

Övriga skulder

108 152

92 190

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

585 779

78 217

Summa kortfristiga skulder

725 640

175 330

SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER

3 069 531

2 512 334

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag.

Nyckeltalsdefinitioner

Nettoomsättning

Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Resultat efter finansiella poster

Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, men före extraordinära intäkter och kostnader.

Balansomslutning

Företagets samlade tillgångar.

Soliditet (%)

Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutning.

Not 2 Medelantalet anställda

	2016	2015
Medelantalet anställda	1	1

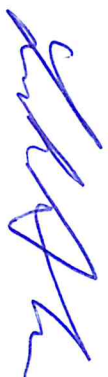
Naboer Aktiebolag
Org.nr 556503-2322

11 (11)

Not 3 Ställda säkerheter och Eventualförpliktelser
Bolaget har inga ställda säkerheter eller eventualförpliktelser.

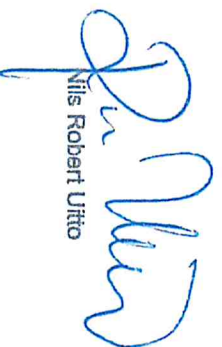
Östersund den 23/3 -2017


Kjersti Aarstad
Ordförande


Lennart Adsten
Verkställande direktör


May Britt Lagesen


Mona Helén Modin Tjulin


Nils Robert Utto


Jan Håvard Rensethås


Rakel Therese Trondal Skårsette

Min revisionsberättelse har lämnats den 24/3 -2017


Helena Huss
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Naboer AB, org.nr 556503-2322

Rapport om årsredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Naboer AB för räkenskapsåret 2016-01-01 - 2016-12-31.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrksetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheter, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Naboer ABs finansiella ställning per den 31 december 2016 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Naboer AB för 2016-01-01 - 2016-12-31.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar resultatet enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Östersund den 24/3 2017
Ernst & Young AB


Helena Huss
Auktoriserad revisor

2017-04-12

Sekretariatet
James Winoy
Tfn: 063-14 76 47
E-post: james.winoy@regionjh.se

RUN/245/2017

Ombudsinstruktioner till årsstämma för Naboer AB den 8 maj 2017

Ärendebeskrivning

Naboer AB har kallat till årsstämma måndagen den 8 maj 2017. Ombudet för Region Jämtland Härjedalen ska delge Regionens ställningstagande till ärenden på stämmans dagordning. De aktuella ärendena är:

Fastställande av resultaträkning och balansräkning, disposition av aktiebolagets resultat, ansvarsfrihet, fastställande av arvode och val samt val av styrelse.

Göran Furstenberg utsågs vid Regionfullmäktiges sammanträde den 23 november 2016 till ombud för Region Jämtland Härjedalen i Naboer ABs årsstämma. Thomas Andersson utsågs den 26 november 2015 till ombudsersättare.

Regiondirektörens förslag

Region Jämtland Härjedalens ombud vid årsstämma för Naboer AB år 2017 bemyndigas att rösta för att styrelsen i bolaget beviljas ansvarsfrihet samt på årsstämman i övrigt framlagda förslag under förutsättning att revisorerna så rekommenderar i sin revisionsrapport.

Utdrag till

Chef Näringsliv, Sven Winemark



16

Ombudsinstruktion inför Coompanion
Jämtlands läns årsstämma 2017

RUN/96/2017

Sekretariatet
James Winoy
Tfn: 063-14 76 47
E-post:

2017-04-11

RUN/96/2017

Ombudsinstruktion inför Coompanion Jämtlands läns årsstämma 2017

Ärendebeskrivning

Coompanion Jämtlands län har kallat till årsstämma den 24 april 2017. Ombudet för Region Jämtland Härjedalen skall delge Region Jämtland Härjedalens ställningstagande på stämmans dagordning/paragrafer.

Ann-Marie Johansson utsågs vid Regionstyrelsens sammanträde den 26 november 2015 till ombud för Regionen i Coompanions årsstämma. Jenny Persson utsågs också den 26 november 2015 till ombudersättare.

Förvaltningschefens förslag

Region Jämtland Härjedalens ombud vid årsstämma för Coompanion Jämtlands län den 24 april 2017 bemyndigas att rösta för att styrelsen i föreningen beviljas ansvarsfrihet samt för på årsstämman i övrigt framlagda förslag under förutsättning att revisorerna så rekommenderar i sin revisionsrapport.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Martina Lundholm
Områdeschef Näringsliv

Utdrag till

Organisation/person som protokollsutdrag och/eller yttrande ska skickas till.

Från:  **Region Jamtland Harjedalen**
Coompanion Jämtlands län<jamtland@coompanion.se>

Ärende: Fwd: Årsmöte Coompanion Jämtlands län

Till:

Kopia:



Årsmöte 2017

Coompanion Jämtlands län hälsar alla medlemmar och övriga intresserade
välkomna till årsmöte

Datum: måndagen den 24 april

Klockslag: 18:30

Plats: Tingssalen i Gamla Tingshuset, Östersund

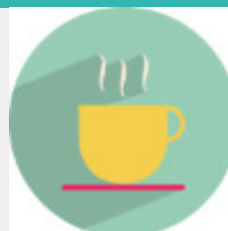
[Anmäl dig till årsmötet här](#)



Kontakta oss för att ta del av
handlingar till mötet. Det kan du göra i
samband med din anmälan till
årsmötet eller genom att klicka [här](#).



Samuel Permans gata 13
831 31 Östersund.
*Ingång från Samuel Permans
gata och från Rådhusgatan.*



Vi bjuder på fika från det
nystartade [kooperativet](#)
[Nerv](#) som driver café
Tingshuset.

Årets kooperativ 2017!

I över 10 år har Coompanion Jämtlands län delat ut priset "Årets Kooperativ i Jämtlands län".
Prisutdelningen sker i samband med årsmötet. Vinnaren nomineras även till "Årets Kooperativ
Sverige"

Dagordning

§12 Motioner till stämman (inga motioner)

	inlämnade
§1 Val av mötesordförande	§13 Bestämmande av arvoden till styrelsen och revisorerna
§2 Fastställande av röstlängd	
§3 Val av sekreterare samt två justerings-personer tillika rösträknare	§14 Val av styrelse
§4 Fråga om kallelsen till stämman skett enligt stadgarna	a) val av ordförande
§5 Styrelsens årsredovisning	b) val av sex ordinarie ledamöter
§6 Revisorernas berättelse	c) val av sex ersättare
§7 Fastställande av resultat- och balansräkning	§15 Val av revisorer
§8 Disposition av årets resultat enligt den fastställda resultat- och balansräkningen	a) val av två revisorer
§9 Fråga om ansvarfrihet för styrelsen	b) val av två revisorsersättare
§10 Av styrelsen till föreningsstämman hänskjutna frågor	§16 Val av valberedning
a) förslag till stadgeändring	a) val av tre ledamöter
b) verksamhetsplan och budget	b) val av tre ersättare
§11 Beslut om uttaxering av fast årlig ersättning för nästkommande år	§17 Föreningsstämmans avslutning

Kort om Coompanion....

Coompanion har funnits i länet i närmre 30 år och vi har lång och bred erfarenhet av ekonomiska föreningar och kooperativa lösningar. Coompanion kan hjälpa till att utveckla företaget, och vi arbetar i nätverk med andra aktörer för lokal och regional näringslivsutveckling.

Vi erbjuder kostnadsfri rådgivning i att starta företag tillsammans till dig/er som är boende i någon av Jämtlands läns kommuner.

Mer information om oss finner ni på vår [hemsida](#) och [Facebooksida](#).



[Postman](#)



1x1spacer.gif



18

Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals
folkhögskolor

RUN/257/2017

Sekretariatet
James Winoy
Tfn: 063-14 76 47
E-post: james.winoy@regionjh.se

2017-04-13

RUN/257/2017

Folkhögskoleplan för Birka och Bäckedals folkhögskolor

Ärendebeskrivning

Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott tillika skolstyrelse beslutade den 29 november 2016 §181 att utarbeta en plan för Region Jämtland Härjedalens folkhögskolor, Birka och Bäckedal, under våren 2017. Efter studier av planer i andra regioner, skolornas verksamhetsplaner och i dialog med skolornas rektorer föreligger nu ett utkast till plan.

Förvaltningschefens förslag

Regional utvecklingsnämndens arbetsutskott tillika skolstyrelse för Birka och Bäckedals folkhögskolor antar föreslagen "Folkhögskoleplan för folkhögskolorna Birka och Bäckedal".

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Marina Gregorsson
Välfärd, Klimat och kompetens

Utdrag till

Marina Gregorsson, Håkan Lundmark

Datum:

Dnr:

FOLKHÖGSKOLEPLAN 2017 - 2020

Folkhögskoleplan för Region Jämtland Härjedalens folkhögskolor Birka och Bäckedal,

Antagen av Regionala utvecklingsnämnden

Allmänt

Region Jämtland Härjedalen är huvudman för två folkhögskolor, Birka i Ås och Bäckedal i Sveg och lämnar också ekonomiskt bidrag till Åredalens folkhögskola som är rörelseägd.

Skolornas arbete leds av rektor och regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott utgör skolstyrelse. Skolorna ingår i regionala utvecklingsförvaltningens område för Valfärd klimat och kompetens.

Staten och folkhögskolan

Staten lämnar stöd till folkhögskolorna i enlighet med SFS 2015:218. Syftet är att:

1. stödja verksamhet som bidrar till att stärka och utveckla demokratin,
2. bidra till att göra det möjligt för en ökad mångfald, att påverka människor i sin livssituation och skapa engagemang att delta i samhällsutvecklingen,
3. bidra till att utjämna utbildningsklyftor och höja bildnings- och utbildningsnivån i samhället
4. bidra till att bredda intresset och öka delaktigheten i kulturlivet.

Folkbildningsrådet beslutar vilka skolor som ska få statsbidrag och fördelar tillgängliga medel mellan dem.

Folkhögskolornas verksamhet är inte reglerad i skollag eller skolförordning och skolhuvudmannen har därför stor frihet att utforma verksamheten.

Det regionala utvecklingsarbetet och folkhögskolornas roll

Region Jämtland Härjedalen har det regionala tillväxtansvaret och utformningen av den regionala utvecklingsstrategin RUS. Ett av de prioriterade områdena är *Kompetens och kunskapsutveckling*.

Det finns fyra mål för detta område:

- Fler i högre utbildning

- Länets elever uppnår gymnasieexamen. Färre avhopp.
- Fler näringslivsanpassade utbildningar
- Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling

Folkhögskolorna har en viktig roll i att uppfylla dessa mål då de är en betydelsefull länk i regionens samlade arbete med att utveckla tillgängligheten av det livslånga lärandet. Birka och Bäckedals folkhögskolor ska vara ett komplement och ett alternativ till samhällets övriga utbildningsinsatser. Det ska ge individen möjlighet till allsidig personlig utveckling och förmåga att nå sin fulla potential. Skolorna bidrar också till regionens kompetensförsörjning och kompetensutveckling genom sina utbildningar inom respektive ämnes- och temaområden.

Birka och Bäckedal har också ett viktigt uppdrag i att bidra till att utveckla regionens kulturliv genom längre och kortare kurser samt genom olika event som konserter, föreläsningar och andra arrangemang.

Ett annat viktigt uppdrag är att bidra till arbetet med att förbättra integration och mångfald i regionen så att de som flyttar hit känner sig väl mottagna här.

Även inom andra viktiga områden som besöksnäring och attraktivitet samt miljö och hållbarhet ska folkhögskolorna bidra till måluppfyllelse genom sina utbildningar, folkbildande insatser och olika evenemang. Folkhögskolorna ska också vara en aktör som främjar jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Birka och Bäckedals folkhögskolor ska också vidareutveckla sin förmåga att vara såväl en fysisk som virtuell arena för folkbildningen i regionen. De digitala verktygen vid skolorna ska utvecklas och möjliggöra flexibla och distansoberoende kursupplägg så att fler kan få tillgång till skolornas utbud. Såväl Birka som Bäckedal har också en fantastisk fysisk miljö att erbjuda sina studerande och besökare vilket också ska användas till att erbjudas som mötesplats för olika evenemang och konferenser.

Ledning och Organisation

Birka och Bäckedals skolstyrelse är Regionala utvecklingsnämndens arbetsutskott.

Utöver Region Jämtland Härjedalens verksamhetsplanering och budgetarbete ska skolorna också årligen redovisa aktuell verksamhet för skolstyrelsen. Om någon av de längre utbildningarna ska avslutas eller nya påbörjas ska detta tas upp i skolstyrelsen. Skolornas arbete leds av rektor som beslutar om verksamheten i enlighet med fastställd delegationsordning. Varje skola har en egen ledningsgrupp.

En gemensam regional ledningsgrupp för Birka och Bäckedals folkhögskolor ska finnas där skolornas rektorer, övriga chefer samt berörd områdeschef vid Region Jämtland Härjedalen ingår. Gruppen som leds av områdeschef för Velfärd, klimat och kompetens har att hantera skolornas strategiska utvecklingsfrågor och samverkan mellan skolorna och andra externa aktörer. Till ledningsgruppen kan också rektor vid Åredalens folkhögskola inbjudas att delta.

Det är viktigt för skolornas verksamhet att personalen ges möjlighet att utveckla den speciella folkbildningspedagogik som kännetecknar folkhögskolorna. Detta ska ske genom kompetensutvecklingsinsatser och dialog inom personalgruppen. Skolornas rektorer förutsätts också ha genomgått den speciella rektorsutbildningen för folkhögskolor. Om ny rektor anställs som saknar denna fortbildning ska den påbörjas inom ett år.

Samverkan

Det uppdras till den regionala ledningsgruppen och skolornas rektorer att utveckla samarbetet mellan Birka och Bäckedal vad avser marknadsföring av utbildningar, administration, IT, fastighetsfrågor och övrigt där samverkan ger mervärden.

Folkhögskolorna ska också samverka med lärcentra i regionen kring frågor som rör utveckling och utbud av det livslånga lärandet. Med de många utbildningssystem vi har i landet med olika huvudmän (stat, regioner, kommuner) finns en mångfald som ger fantastiska möjligheter men också kräver betydande samverkan mellan aktörerna för att individen ska uppfatta det som den palett av möjligheter som det faktiskt är under hela livet.

Folkhögskolorna behöver utveckla såväl sin egenart som tämligen fri och flexibel skolform som att utveckla samverkan med den kommunala skolan. I synnerhet med den kommunala vuxenutbildningen men även med yrkeshögskolan och universiteten då dessa i många fall är kommuniserande kärn med folkhögskolorna.

Deltagarinflytande och studeranderätt

Rektorerna ska, i samarbete med deltagare och personal och med utgångspunkt i den studeranderättsliga standarden, utarbeta goda rutiner för deltagarinflytande och studeranderätt.

Ekonomi och personal

Skolorna finansieras av statsbidrag från Folkbildningsrådet, regionbidrag från Region Jämtland Härjedalen samt externa intäkter.

Skolorna följer Folkbildningsrådets anvisningar och ska i övrigt ha tydliga och gemensamma rutiner för ekonomiarbetet i samverkan och under ledning av regionens ekonomiavdelning.

Personalfrågor sköts av skolledningen utifrån fastställd delegationsplan och i samverkan med Region Jämtland Härjedalens personalavdelning utifrån fastställda riktlinjer och avtal.



19

Förlängning av Projekt UVAS (Unga som
varken arbetar eller studerar)

RUN/451/2015



Välfärd, klimat och kompetens
Håkan Lundmark
Tfn: 063-14 76 4765 50
E-post: halan.lundmark@regionjh.se

2017-04-11

RUN/451/2015

Förlängning av Projekt UVAS (Unga som varken arbetar eller studerar)

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen, regional utveckling är sedan 2015 projektägare för projektet UVAS (unga som varken arbetar eller studerar). Projektet är finansierat av ESF, socialfonden programområde 3 med 14.081 tkr och med kommunernas medfinansiering 6.988 tkr för perioden 150601 – 171231. Samtliga kommuner i regionen medverkar och arbetsförmedlingen och försäkringskassan deltar som samverkanspartner.

ESF har nu gjort en ny utlysning med möjlighet till förlängning av pågående PO3 projekt till 30 juni 2018. Ansökan ska vara inlämnad senast 27 april 2017. Efter dialog i projektet och med ansvariga i kommunerna framkommer behov och en vilja att förlänga projektet med 6 månader i huvudsak med befintlig inriktning men med möjlighet att i projektets aktiviteter höja åldern för deltagarna till 29 år. Beslut om ev. förlängning fattas av ESF som ett tilläggsbeslut vilket innebär att det inte blir en ordinarie ansökan.

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet beslutar ansöka hos Socialfonden om förlängning av projekt UVAS till 30 juni 2018.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Marina Gregorsson
Välfärd, klimat och kompetens

Utdrag till

Chef Velfärd, klimat och kompetens, Håkan Lundmark



20

Regionalt avtal om samordning av
Lärcentra i Jämtlands län
RUN/259/2017



Sekretariatet
James Winoy
Tfn: 063-14 76 47
E-post: james.winoy@regionjh.se

2017-04-13

RUN/259/2017

Regionalt avtal om samordning av Lärcentra i Jämtlands län

Ärendebeskrivning

Länets kommuner och dåvarande Regionförbundet Jämtlands län har sedan 2012 ett gemensamt avtal om samverkan kring samordningen av Lärcentra. Det har nu blivit dags att revidera detta avtal och ett utkast till nytt avtal har därför tagits fram i samråd mellan ansvariga för kommunernas lärcentra och berörda vid Region Jämtland Härjedalen, regional utveckling.

Förändringarna i nya avtalet handlar mest om en mera formaliserad text och en anpassning till hur verksamheten ser ut idag. Statistikstödet har lyfts ut och kommunerna betalar extra för det stödet.

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet föreslår Regional utvecklingsnämnden

”Samarbetsavtal Lärcentra i Jämtland Härjedalen” tecknas.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Mariana Gregorsson
Välfärd, klimat och kompetens

Utdrag till

Chef Välfärd, klimat och kompetens, Håkan Lundmark

2017-04-10

Dnr: RUN

Samarbetsavtal Lärcentra i Jämtland Härjedalen

Bakgrund

Lärcentra i Jämtland Härjedalen är en strategiskt viktig aktör för regionens kompetensförsörjning och kompetensutveckling. Verksamheten är viktig då det gäller att nå flera av målen i den Regionala utvecklingsstrategin, framför allt målen *Fler i högre utbildning*, *Näringslivsanpassade utbildningar* samt *Livslångt lärande för tillväxt och personlig utveckling*.

Detta samarbetsavtal avser regional samordning för Lärcentra i Jämtland Härjedalen. Det innefattar den verksamhet som bedrivs vid kommunernas lärcentra vars syfte är att för medborgarna tillhandahålla och utveckla en arena för det livslånga lärandet.

Kommunerna äger och driver sina lokala Lärcentra och samordning sker genom Region Jämtland Härjedalen, regional utveckling. Samverkan och dialog mellan parterna sker kring frågor som t ex rör kommunal vuxenutbildning, studie och yrkesvägledning, validering, service och stöd till studerande och särskilda behov av stödinsatser för vissa studerande.

Parter i detta samarbetsavtal är Region Jämtland Härjedalen och kommunerna Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda, Strömsund, Åre och Östersund.

1 Avtalets parter

Region Jämtland Härjedalen org. nr 232100-0214 nedan benämnd regionen ochkommun org. nrnedan benämnd kommunen.

2 Avtalshandlingar

Avtalet består av detta dokument

3 Tjänsteinnehåll

Avtalet innebär att Region Jämtland Härjedalen mot avtalad ersättning tillhandahåller samordnings- och utvecklingsresurser med uppgift att

- Förbereda, genomföra, leda och följa upp möten med kommunernas Lärcentra. Antal möten och utformningen av dessa bestäms gemensamt.
- Omvärldsbevakning vad avser regionens behov av kompetensförsörjning och kompetensutveckling i samverkan med den regionala kompetensplattformen. Analyser kring kompetens- och utbildningsbehov. Initiera och samordna utbildningsinsatser i syfte att möta behoven.

- Samordna och driva utvecklingsarbeten inom ramen för vuxnas lärande t ex genom projekt och genom nätverksarbete med branscher och utbildningsanordnare.
- Samordna regional studie- och yrkesvägledning inom lärcentra.
- Initiera och samordna samverkan med folkhögskolor, yrkeshögskolan och lärosäten för fler till högre utbildning.
- Stöd till kommunerna vad avser statistikservice för uppföljning och utvärdering av Yrkesvux och ev. övriga utbildningar inom Komvux. För detta arbete erhåller regionen särskild ersättning som bestäms mellan parterna varje år senast 1 januari.
- Samverkan kring distansoberoende teknik och flexibelt lärande.
- Representera Lärcentra i regionen i dialogen med lärosäten för att tillgodose regionens behov av högre utbildning genom distansoberoende och flexibla kurser och program.
- Samordna och följa upp verksamhetsplanering och årliga handlingsprogram för Lärcentra.

4 Kostnad

Kostnad för samordningsfunktionen 2017 är 850 000 kr och fördelas mellan kommunerna enligt befolkningsunderlaget 31 december föregående år.

För de särskilda statistiktjänster som kommunerna vill avropa inom ramen för samarbetet betalas en särskild ersättning som man kommer överens med regionen om varje år före 1 januari avtalsåret.

Fakturerings sker helårsvis under första delen av avtalsåret.

5 Avtalstid

Avtalet gäller från 1 januari till 31 december 2017 och förlängs därefter automatiskt med 1 år i taget såvida inte någon av parterna säger upp avtalet. Uppsägningstiden är 6 månader.

6 Informationsplikt

I det fall en part avser att säga upp avtalet så föreligger informationsplikt gentemot övriga kommuner och Region Jämtland Härjedalen. Part ska i god tid före avtalets uppsägning informera ovanstående om avsikten att säga upp avtalet.

Skälen till informationsplikten är att antalet parter kan förändra förutsättningar och avgiftsnivåer för övriga ingående avtalspartners.

7 Överlåtelse av avtal

Avtalet får inte överlåtas till annan fysisk eller juridisk person utan motpartens medgivande

8 Omförhandling

Part får begära omförhandling av bestämmelser i upprättat avtal om ändrade förhållanden uppkommer som väsentligt motverkar parternas gemensamma förutsättningar. Begäran om

omförhandling ska ske så snart det åberopade förhållandet blivit känt för den part som åberopar omförhandlingsrätten och befriar inte part från skyldighet att fullgöra berörd avtalsförbindelse.

9 Hävning

Part får häva ingånget avtal om motparten icke fullgör sina åtagande och avtalsbrott är av väsentlig betydelse.

10 Force majeure

Varje omständighet som part inte kan råda över såsom brand, strömavbrott, krig, mobilisering, arbetskonflikt och andra händelser som kan definieras som force majeure utgör befrielsegrunder om de inträffar efter avtalsdagen och avtalets fullgörande därigenom förhindras. Giltig befrielsegrund föreligger inte vid strejk, blockad, eller annan form av avtalskonflikt till följd av att part inte fullgjort sina skyldigheter enligt lag eller kollektivavtal, eller vid händelser som kan hänföras till parternas organisation eller verksamhet såsom personalbrist, transportförsening, fel eller försening av leverans från leverantör och därmed jämförliga förhållanden.

11 Tvist

Tvist mellan parterna i anledning av ingånget avtal skall i första hand lösas i samförstånd mellan parterna. Går inte detta ska tvisten lösas av Östersunds tingsrätt med tillämpning av svensk rätt.

Ovanstående avtal är upprättat i 2 likalydande exemplar där parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Region Jämtland Härjedalen

kommun

Fördelning kostnader Lärcentra 2017

Kommun	Befolkning i procent 31 dec 2016	Debiteras kr
Berg	5,5	46 750
Bräcke	5,1	43 350
Härjedalen	7,9	67 150
Krokom	11,5	97 750
Ragunda	4,2	35 700
Strömsund	9,2	78 200
Åre	8,6	73 100
Östersund	48,0	408 000
Summa	100,0	850 000



21

Svar på remiss av promemoria
Reduktionsplikt för minskning av
växthusgasutsläpp från bensin och
dieselbränsle

RUN/195/2017

Promemoria

Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle

Promemorians huvudsakliga innehåll

Av budgetpropositionen för 2017 framgår att en viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen måste ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att andelen sådana bränslen successivt kan öka. Ett förslag om ett reduktionspliktssystem som, i kombination med ändrade skatteregler, syftar till att minska växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel har utarbetats av en arbetsgrupp inom Regeringskansliet. I denna promemoria finns förslag till en ny lag om minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle. I promemorian finns även förslag till ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordons-skatt, samt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Bestämmelserna ska i huvudsak träda i kraft den 1 juli 2018.

Innehållsförteckning

1	Lagtext	5
1.1	Förslag till lag om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.....	5
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.....	9
1.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.....	10
1.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.....	11
1.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	12
1.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	14
1.7	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)	23
1.8	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	24
2	Ärendet och dess beredning	28
3	EU-rätten och nationella styrmedel för biodrivmedel	28
3.1	Förnybartdirektivet.....	28
3.2	Krav på minskade växthusgasutsläpp i bränslekvalitetsdirektivet.....	30
3.3	Lagstadgad skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel – pumplagen.....	31
3.4	EU-rätten och lagen om skatt på energi	31
4	Stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedel.....	35
5	Reduktionspliktens omfattning	37
6	Den som är skattskyldig för bensin och dieselbränsle bör omfattas av reduktionsplikten.....	41
7	Reduktionsnivåer	43
8	Överlåtelse av utsläppsminskning.....	48
9	Tillsyn och tillsynsmyndighet.....	49
10	Redovisning av reduktionsplikt	51
11	Förseningsavgift och reduktionspliktsavgift	52
12	Överklagande	54

13	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelse	55
14	Beskattningen av flytande drivmedel.....	55
14.1	Beskattningen av bensen och dieselbränsle samordnas med det nya reduktionspliktssystemet	55
14.2	Beskattningen av bensen och dieselbränsle.....	57
14.3	Beskattningen av biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten	66
15	Följdändringar av fordonsskatten för lätta dieselfordon	69
16	Kontrollstationer	70
17	Konsekvensanalys.....	71
17.1	Nollalternativ.....	71
17.2	Alternativa utformningar av reduktionsplikten	71
17.2.1	Frågan om reduktionspliktens omfattning	71
17.2.2	Frågan om minskade utsläpp från produktion av bensen och dieselbränsle samt användning av el	72
17.2.3	Frågan om flexibilitetsmekanismer	73
17.3	Övergripande konsekvenser av förslaget.....	73
17.3.1	Vilka berörs av förslaget?.....	73
17.3.2	Offentligfinansiella effekter	74
17.3.3	Priseffekter på drivmedel till följd av föreslagna regelförändringar.....	76
17.3.4	Effekter för miljön.....	81
17.3.5	Förenlighet med EU-rätten	82
17.3.6	Påverkan på trygg energiförsörjning	82
17.3.7	Ikraftträdande	82
17.4	Konsekvenser för företag och näringsliv till följd av reduktionspliktens införande	82
17.4.1	Kostnader för att uppfylla reduktionsplikten inklusive administrativa kostnader	83
17.4.2	Påverkan på näringsliv till följd av ändrade drivmedelskostnader	84
17.4.3	Förbättrade förutsättningar för biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp	85
17.4.4	Påverkan på konkurrensförutsättningar mellan företag	86
17.4.5	Hur påverkas små företag?	86
17.5	Konsekvenser för hushåll	86
17.5.1	Effekter av förändrad drivmedelsskatt och fordonsskatt	86
17.5.2	Konsekvenser för hushåll vid införande av E1087	
17.6	Konsekvenser för myndigheter och domstolar	88
17.6.1	Energimyndigheten.....	88
17.6.2	Skatteverket	88
17.6.3	Domstolarna	88
17.7	Övrigt	89

18	Författningskommentar.....	89
18.1	Förslaget till lag om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.....	89
18.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.....	93
18.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.....	94
18.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:598) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen.....	94
18.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	94
18.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	95
18.7	Förslaget till lag om ändring vägtrafikskattelagen (2006:227)	97
18.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt	98
Bilaga 1	Sammanfattning av rapporten Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel (ER 2016:30).....	99

1 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

1.1 Förslag till lag om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I syfte att bidra till att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom luftfart, med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 införs genom denna lag en skyldighet att minska växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel.

2 § I denna lag betyder

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,

biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter av biologiskt ursprung från jordbruk, skogsbruk och därmed förknippad industri inklusive fiske och vattenbruk, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

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

koldioxidekvivalent: den mängd dikväveoxid eller metan som medför en lika stor klimatpåverkan som ett kilogram koldioxid,

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,

reduktionsplikt: skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser i ett livscykelperspektiv per energienhet från reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel,

reduktionspliktig bensin: bensin som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel,

reduktionspliktig energimängd: den energimängd reduktionspliktig bensin, dock ej alkylatbensin enligt 5 § drivmedelslagen (2011:319), eller reduktionspliktigt dieselbränsle som inte har försetts med märk- och färgämnen enligt 2 kap. 8 § lagen (1994:1776) om skatt på energi och som motsvarar de volymer av respektive bränsle som skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen om skatt på energi,

reduktionspliktigt dieselbränsle: dieselbränsle som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel, och

växthusgas: koldioxid, metan, och dikväveoxid.

5

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) prövar frågor enligt denna lag och utövar tillsyn över att lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Reduktionsplikt

4 § Den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 1 och 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi för reduktionspliktig energimängd har en reduktionsplikt och ska skriftligen anmäla detta till tillsynsmyndigheten senast två veckor efter det att reduktionsplikten började.

5 § Den som har en reduktionsplikt ska minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, för

1. bensin med minst 2,6 procent, och
2. dieselbränsle med minst 19,3 procent.

6 § Reduktionsplikten får endast uppfyllas genom inblandning av biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Överlåtelse av utsläppsminskning

7 § Om den som har en reduktionsplikt har minskat utsläppen mer än vad som anges i denna lag får överskottet från föregående kalenderår överlåtas och tillgodoräknas någon annan som har en reduktionsplikt för samma bränsle och år om aktörerna skriftligen har kommit överens om det.

Redovisning av reduktionsplikt

8 § Den som har en reduktionsplikt ska senast den 1 april varje år redovisa till tillsynsmyndigheten hur reduktionsplikten har uppfyllts under det föregående kalenderåret. Överlåtelse av utsläppsminskning ska särskilt redovisas till myndigheten.

Förseningsavgift och reduktionspliktsavgift

9 § En förseningsavgift på 1 000 kronor ska tas ut av den som har en reduktionsplikt om denne inte lämnar en sådan redovisning som avses i 8 § senast vid den tidpunkt som anges i den bestämmelsen.

Tillsynsmyndigheten får sätta ned eller avstå från att ta ut en förseningsavgift om det finns synnerliga skäl.

10 § En reduktionspliktsavgift ska tas ut av den som har en reduktionsplikt om denne inte har uppfyllt denna plikt för ett kalenderår.

Avgiften ska motsvara högst 7 kronor per kilogram koldioxid eller koldioxidekvivalenter som saknas vid uppfyllande av reduktionsplikten.

Tillsynsmyndigheten får sätta ned eller avstå från att ta ut en reduktionspliktsavgift om det finns synnerliga skäl.

Indrivning

11 § Om en förseningsavgift eller en reduktionspliktsavgift inte har betalats efter betalningsuppsmaning ska avgiften lämnas för indrivning. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Skyldighet att spara uppgifter

12 § Den som har eller har haft en reduktionsplikt ska spara uppgifter som har betydelse för reduktionsplikten i sju år från utgången av det kalenderår som uppgifterna avser.

Tillsyn

13 § Den som har eller har haft en reduktionsplikt ska på tillsynsmyndighetens begäran lämna de upplysningar och de handlingar som myndigheten behöver för tillsynen.

14 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för tillsynen och för att se till att den som har en reduktionsplikt fullgör sina skyldigheter enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Bemyndiganden

15 § Regeringen får meddela föreskrifter om förseningsavgift och om reduktionspliktsavgift.

16 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. hur reduktionsplikten ska uppfyllas,
2. beräkning av den reduktionspliktiga energimängden,
3. beräkning av växthusgasutsläpp och koldioxidekvivalenter,
4. överlåtelse av utsläppsminskning, och
5. redovisning av reduktionsplikt och av överlåtelse om utsläppsminskning.

Överklagande

17 § Tillsynsmyndighetens beslut om förseningsavgift enligt 9 §, reduktionspliktsavgift enligt 10 § och om föreläggande enligt 14 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
2. År 2018 ska den reduktionspliktiga energimängden omfatta månaderna juli–december.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:xxx)
om reduktionsplikt i fråga om
växthusgasutsläpp genom inblandning av
biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.1.

Föreslagen lydelse

5 §

Den som har en reduktionsplikt ska minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, för

- | | |
|--|--|
| 1. bensin med minst 2,6 procent, och | |
| 2. dieselbränsle med minst 19,3 procent. | 2. dieselbränsle med minst 20 procent. |

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:xxx)
om reduktionsplikt i fråga om
växthusgasutsläpp genom inblandning av
biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 1.2.

Föreslagen lydelse

5 §

Den som har en reduktionsplikt ska minska utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, för

- | | |
|--|--|
| 1. bensin med minst 2,6 procent, | 1. bensin med minst 4,2 procent, |
| och | och |
| 2. dieselbränsle med minst 19,3 procent. | 2. dieselbränsle med minst 21 procent. |

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Härigenom föreskrivs att 3 a kap. 2 § lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a kap.

2 §¹

Kontrollsystemet ska visa att ett biodrivmedel som läggs till grund för avdrag enligt 7 kap. 3 a, 3 c, 3 d eller 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi

1. inte är livsmedelsbaserat, eller
2. är livsmedelsbaserat men har producerats i en anläggning som tagits i drift före den 31 december 2013 och inte är fullständigt avskriven.

Kontrollsystemet ska visa att ett biodrivmedel som läggs till grund för avdrag enligt 7 kap. 3 a, 3 b, eller 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi

1. inte är livsmedelsbaserat, eller
2. är livsmedelsbaserat men har producerats i en anläggning som tagits i drift före den 31 december 2013 och inte är fullständigt avskriven.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:838

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi att 7 kap. 3 a § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3 a §¹

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 63 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 92 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om

1. motorbränslet eller beståndsdelen omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

2. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd, och

3. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare.

Första stycket gäller dock inte för biogas.

1. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2018.

¹ Senaste lydelse 2016:791.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Häri genom föreskrivs i fråga om lagen (1994:1776) om skatt på energi¹
dels att 7 kap. 3 d § ska upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 11 a §, 2 kap. 1 och 1 b §§, 7 kap. 3 a och 3 c §§, ska ha
följande lydelse
dels att det ska införas en ny paragraf, 7 kap. 3 b §, av följande lydelse.

Lydelse enligt promemorian Vissa Föreslagen lydelse
punktskattefrågor inför
budgetpropositionen för 2018

1 kap.

11 a §

I fråga om energiskatt och koldioxidskatt på bränslen samt energiskatt på elektrisk kraft förstås med stödordning sådant statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt som utgörs av skattebefrielse för vart och ett av de ändamål som anges i följande bestämmelser i denna lag:

1. 6 a kap. 1 § 9 a och 17 a,
2. 6 a kap. 1 § 9 b och 3 §,
3. 6 a kap. 1 § 10,
4. 6 a kap. 1 § 11,
5. 6 a kap. 1 § 13,
6. 6 a kap. 1 § 17 b,
7. 6 a kap. 2 a § första stycket 1,
8. 6 a kap. 2 a § första stycket 2,
9. 6 a kap. 2 b och 2 c §§,
10. 7 kap. 3 a, 3 c och 3 d §§,
11. 7 kap. 4 §,
12. 11 kap. 9 § första stycket 6 och 14 § första stycket 1,
13. 11 kap. 9 § första stycket 7 och 14 § första stycket 2,
14. 11 kap. 9 § första stycket 8,
15. 11 kap. 12 §,
16. 11 kap. 12 a §,
17. 11 kap. 12 b §,

I fråga om energiskatt och koldioxidskatt på bränslen samt energiskatt på elektrisk kraft förstås med stödordning sådant statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt som utgörs av skattebefrielse för vart och ett av de ändamål som anges i följande bestämmelser i denna lag:

1. 6 a kap. 1 § 9 a och 17 a,
2. 6 a kap. 1 § 9 b och 3 §,
3. 6 a kap. 1 § 10,
4. 6 a kap. 1 § 11,
5. 6 a kap. 1 § 13,
6. 6 a kap. 1 § 17 b,
7. 6 a kap. 2 a § första stycket 1,
8. 6 a kap. 2 a § första stycket 2,
9. 6 a kap. 2 b och 2 c §§,
10. 7 kap. 3 a och 3 b §§,
11. 7 kap. 4 §,
12. 11 kap. 9 § första stycket 6 och 14 § första stycket 1,
13. 11 kap. 9 § första stycket 7 och 14 § första stycket 2,
14. 11 kap. 9 § första stycket 8,
15. 11 kap. 12 §,
16. 11 kap. 12 a §,
17. 11 kap. 12 b §,

¹ Senaste lydelse av 7 kap. 3 d § 2016:791.

18. 11 kap. 10 §,
19. 9 kap. 5 och 5 a §§.

18. 11 kap. 10 §,
19. 9 kap. 5 och 5 a §§.

Nuvarande lydelse

2 kap.

1 §²

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1. 2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
	a) miljöklass 1 – motorbensin	3 kr 72 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 31 öre per liter
	– alkylatbensin	1 kr 93 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	4 kr 52 öre per liter
	b) miljöklass 2	3 kr 75 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	6 kr 34 öre per liter
2. 2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 53 öre per liter	2 kr 59 öre per liter	7 kr 12 öre per liter
3. 2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
	a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro- cent destillat vid 350°C,	846 kr per m ³	3 204 kr per m ³	4 050 kr per m ³
	b) inte har för- setts med märk- och färg-ämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig miljöklass 1	2 355 kr per m ³	3 204 kr per m ³	5 559 kr per m ³

² Senaste lydelse 2015:747.

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 2	2 634 kr per m ³	3 204 kr per m ³	5 838 kr per m ³
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 779 kr per m ³	3 204 kr per m ³	5 983 kr per m ³
4.	2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för		
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 kg	3 370 kr per 1 000 kg	3 370 kr per 1 000 kg
	b) annat ändamål än som avses under a	1 087 kr per 1 000 kg	3 370 kr per 1 000 kg	4 457 kr per 1 000 kg
5.	2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för		
	a) drift av motordrivet fordon, fartyg eller luftfartyg	0 kr per 1 000 m ³	2 399 kr per 1 000 m ³	2 399 kr per 1 000 m ³
	b) annat ändamål än som avses under a	935 kr per 1 000 m ³	2 399 kr per 1 000 m ³	3 334 kr per 1 000 m ³
6.	2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	643 kr per 1 000 kg	2 788 kr per 1 000 kg
7.	2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 75 öre per liter	2 kr 59 öre per liter
				6 kr 34 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt. I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt

3 eller 4 § har förvärvat skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Energiskatt och koldioxidskatt ska, om inte annat följer av andra stycket eller 1 b §, betalas för följande bränslen med angivna belopp:

	KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
			Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
1.	2710 11 41, 2710 11 45 eller 2710 11 49	Bensin som uppfyller krav för			
		a) miljöklass 1 – motorbensin	3 kr 85 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 42 öre per liter
		– alkylatbensin	1 kr 95 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	4 kr 52 öre per liter
		b) miljöklass 2	3 kr 89 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 46 öre per liter
2.	2710 11 31, 2710 11 51 eller 2710 11 59	Annan bensin än som avses under 1 eller 7	4 kr 72 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	7 kr 29 öre per liter
3.	2710 19 21, 2710 19 25, 2710 19 41– 2710 19 49 eller 2710 19 61– 2710 19 69	Eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen, m.m. som			
		a) har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volympro- cent destillat vid 350°C,	867 kr per m ³	3 284 kr per m ³	4 151 kr per m ³
		b) inte har för- setts med märk- och färgämnen och ger minst 85 volympro- cent destillat vid 350°C, till- hörig			
		miljöklass 1	2 334 kr per m ³	2 191 kr per m ³	4 525 kr per m ³
		miljöklass 2	2 632 kr per m ³	2 191 kr per m ³	4 823 kr per m ³

KN-nr	Slag av bränsle	Skattebelopp		
		Energiskatt	Koldioxidskatt	Summa skatt
	miljöklass 3 eller inte tillhör någon miljöklass	2 786 kr per m ³	2 191 kr per m ³	4 977 kr per m ³
4. 2711 12 11–2711 19 00	Gasol m.m. som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 kg	3 455 kr per 1 000 kg	3 455 kr per 1 000 kg
		1 114 kr per 1 000 kg	3 455 kr per 1 000 kg	4 569 kr per 1 000 kg
5. 2711 11 00, 2711 21 00	Naturgas som används för a) drift av motordrivnet fordon, fartyg eller luftfartyg b) annat ändamål än som avses under a	0 kr per 1 000 m ³	2 459 kr per 1 000 m ³	2 459 kr per 1 000 m ³
		959 kr per 1 000 m ³	2 459 kr per 1 000 m ³	3 418 kr per 1 000 m ³
6. 2701, 2702 eller 2704	Kol och koks	659 kr per 1 000 kg	2 858 kr per 1 000 kg	3 517 kr per 1 000 kg
7. 2710 11 31	Flygbensin med en blyhalt om högst 0,005 gram per liter	3 kr 89 öre per liter	2 kr 57 öre per liter	6 kr 46 öre per liter

I fall som avses i 4 kap. 1 § 7 och 8 samt 12 § 4 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränslets olika användningssätt. I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 a och b och 12 § 5 tas skatt ut med ett belopp som motsvarar

1. skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats utan skatt,

2. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt första stycket 3 a har förvärvats med skatt,

3. skatten som gäller för annat bränsle enligt första stycket, om sådant bränsle i annat fall än som avses i 1 har förvärvats utan skatt,

4. skatten som gäller för det bränsle enligt första stycket som det använda bränslet anses likvärdigt med enligt 3 eller 4 §, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats utan skatt, och

5. skillnaden mellan de skattebelopp som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a respektive bränsle enligt första stycket 3 b, om bränsle enligt 3 eller 4 § har förvärvats med skatt som motsvarar skatten som gäller för bränsle enligt första stycket 3 a.

I fall som avses i 4 kap. 1 § 10 c tillämpas tredje stycket 1–3 avseende flygfotogen (KN-nr 2710 19 21).

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 b §³

För kalenderåret 2017 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

För bränslen som avses i

1. 1 § första stycket 3 a samt 4–6 ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket,

2. 1 § första stycket 1, 2, 3 b och 7 ska

a) koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket, och

b) energiskatt betalas med belopp som motsvarar summan av de i 1 § angivna energiskatte- och koldioxidskattebeloppen multiplicerade med jämförelsetalet enligt tredje stycket med ett årligt tillägg av två procentenheter, med avdrag för det omräknade koldioxidskattebeloppet enligt a.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2015.

Beloppen enligt andra stycket 1, 2 a och 2 b avrundas var för sig till hela kronor och ören.

För kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår ska energiskatt och koldioxidskatt betalas med belopp som motsvarar de i 1 § angivna skattebeloppen efter en årlig omräkning enligt andra stycket. Regeringen fastställer före november månads utgång de omräknade skattebelopp som ska tas ut för påföljande kalenderår.

Med jämförelsetal avses det värde, uttryckt i procent, som anger förhållandet mellan det allmänna prisläget i juni månad året närmast före det år beräkningen avser och prisläget i juni 2017.

³Senaste lydelse 2015:747.

7 kap.**3 a §**

För andra bränslen än de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

Avdrag får göras upp till ett belopp som motsvarar skatten på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Första stycket gäller endast om

1. motorbränslet eller beståndsdelan omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bio-bränslen och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

2. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd, och

3. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare.

För bränslen som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 och som till mer än 98 volymprocent framställts av biomassa och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent.

Första stycket gäller dock inte för biogas.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 b §⁴

För andra bränslen än biogas eller de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 63 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 92 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnistända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

3 c §⁵

För bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2 och som den skattskyldige förbrukat eller sålt som motorbränsle får den skattskyldige, på den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa, göra avdrag för

1. energiskatt med 88 procent och koldioxidskatt med 100 pro-

Avdrag enligt 3 a och 3 b §§ medges endast om

*1. motorbränslet eller beståndsdelens omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bio-
bränslen och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,*

2. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd,

⁴ Tidigare 7 kap. 3 b § upphävd genom 2014:1496.

⁵ Senaste lydelse 2016:791.

cent om beståndsdelen utgörs av etanol, och

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent om beståndsdelen utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 och som framställts av biomassa.

Om ett bränsle som framställts av biomassa utgör ett bränsle som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1 eller 2, får i stället avdrag göras för energiskatt med 100 procent och för koldioxidskatt med 100 procent för den andel av motorbränslet som bränslet utgör.

Första och andra styckena gäller endast om

1. motorbränslet eller beståndsdelen omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen och av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag,

2. stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd, och

3. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare.

Om beståndsdelen utgörs av etanol medges skattebefrielse enligt denna paragraf endast om den skattskyldige har framställt eller anskaffat denna etanol eller motsvarande mängd etanol, vilken vid import eller framställning inom EU har hänförts till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol).

och

3. uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för förhållanden som hänförs till tiden före ikraftträdandet.

1.7 Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

10 §¹

Bränslefaktorn är 2,37.

Bränslefaktorn är 2,49.

Miljötillegget är

a) 500 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången före utgången av år 2007, och

b) 250 kronor för fordon som blivit skattepliktiga för första gången efter utgången av år 2007.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för vägtrafikskatt som avser tid före den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2014:1502.

1.8 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga

Fordonsskatt				
Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0	– 900	913	0
	901	–	1 129	214
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0	– 900	2 298	0
	901	–	2 863	564
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	889	0
	1 301	– 1 600	1 098	187
	1 601	– 3 000	1 660	147
	3 001	– 3 500	3 713	0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	2 496	0
	1 301	– 1 600	2 665	66
	1 601	– 3 000	2 863	198
	3 001	– 3 500	5 642	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
C Lätta lastbilar och personbilarklass II				
1.	Lätta lastbilar och person- bilar klass II som inte kan drivas med diesellojja	0 – 1 300	889	0
		1 301 – 1 600	1 098	187
		1 601 – 3 000	1 660	147
		3 001 –	3 713	0
2.	Lätta lastbilar och person- bilar klass II som kan drivas med diesellojja	0 – 1 300	2 496	0
		1 301 – 1 600	2 665	66
		1 601 – 3 000	2 863	198
		3 001 –	5 642	0

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram		Skatt, kronor	
			grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Personbilar klass I				
1. Personbilar klass I som inte kan drivas med dieselolja	0	– 900	913	0
	901	–	1 129	214
2. Personbilar klass I som kan drivas med dieselolja	0	– 900	2 630	0
	901	–	2 940	579
B Lätta bussar				
1. Lätta bussar som inte kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	889	0
	1 301	– 1 600	1 098	187
	1 601	– 3 000	1 660	147
	3 001	– 3 500	3 713	0
2. Lätta bussar som kan drivas med dieselolja	0	– 1 300	2 653	0
	1 301	– 1 600	2 737	68
	1 601	– 3 092	2 940	203
	3 001	– 3 500	5 794	0

¹ Senaste lydelse 2014:1503.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grundbelopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen

C Lätta lastbilar och personbilarklass II

1. Lätta lastbilar och personbilar klass II som inte kan drivas med dieselloja	0	– 1 300	889	0
	1 301	– 1 600	1 098	187
	1 601	– 3 000	1 660	147
	3 001	–	3 713	0
2. Lätta lastbilar och personbilar klass II som kan drivas med dieselloja	0	– 1 300	2 563	0
	1 301	– 1 600	2 737	68
	1 601	– 3 000	2 940	203
	3 001	–	5 794	0

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för fordonsskatt som avser tid före den 1 juli 2018.

2 Ärendet och dess beredning

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 bensen och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel har utarbetats av en arbetsgrupp inom Regeringskansliet. I denna promemoria finns förslag till en ny lag om minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle och förslag till ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen samt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. Förslagen har utarbetats bl.a. med utgångspunkt i de bedömningar och ställningstaganden som Energimyndigheten, tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen, redovisat i rapporten Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensen och diesel (ER 2016:30). Rapporten, som tagits fram inom ramen för det uppdrag att samordna omställningen till en fossilfri transportsektor som Energimyndigheten fick i regleringsbrevet för 2016, redovisades till regeringen i november samma år. En sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 1*.

Energimyndigheten har även i uppdrag att årligen rapportera till regeringen om överkompensation föreligger för skattebefriade biodrivmedel. Rapporten för 2016 (som finns tillgänglig hos Miljö- och energidepartementet dnr M2017/00481/Ee) har beaktats vid utarbetandet av förslagen i denna promemoria. Perstorp AB har inkommit med en begäran till Finansdepartementet om att skattesatserna för biodrivmedel justeras den 1 juli 2017 (dnr Fi2017/00551/S2).

3 EU-rätten och nationella styrmedel för biodrivmedel

3.1 Förnybartdirektivet

I artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara

energikällor (förnybartdirektivet) anges att varje medlemsstat ska se till att andelen energi från förnybara energikällor när det gäller alla former av transporter 2020 är minst 10 procent av den slutliga energianvändningen i transporter i medlemsstaten.

Om energi från biodrivmedel och flytande biobränslen ska räknas med i det nationella målet måste de hållbarhetskriterier som regleras i artikel 17 och 18 i direktivet vara uppfyllda. Hållbarhetskriterierna ska garantera att biodrivmedel och andra flytande biobränslen har framställts på ett hållbart sätt.

Direktivets hållbarhetskriterier kan översiktligt delas upp i två delar – krav på minsta växthusgasminskning och markkriterier.

När det gäller växthusgasminskningen så anses biodrivmedel eller flytande biobränslen som hållbara endast om användningen av dessa bränslen medför en minskning av utsläppen av växthusgaser med minst 50 procent i förhållande till utsläppen om fossila bränslen i stället hade använts. Minskningen avser de utsläpp som uppstår under produktionskedjan. Produktionskedjan omfattar den produktionsprocess som börjar med odling av biomassan, inbegripet framställning av gödsel för odlingen, och som pågår fram till och med användningen av biodrivmedlet eller det flytande biobränslet.

När det gäller markkriterierna får råvaran som används för att producera biobränslet inte komma från mark med högt kolinnehåll eller mark med hög biologisk mångfald.

För biodrivmedel och flytande biobränslen som framställts av avfall eller restprodukter gäller kravet på minskade växthusgasutsläpp men beräkningen görs från den plats där avfallet eller restprodukten uppstod. Huvudregeln är därför att markkriterierna inte gäller för avfall och restprodukter. Det är bara i fråga om restprodukter från jordbruk, vattenbruk, fiske eller skogsbruk som direkt har uppkommit i sådan verksamhet som dessa kriterier gäller.

Av artikel 19 och bilaga V i direktivet framgår hur växthusgaspåverkan av biodrivmedel och flytande biobränslen ska beräknas. I korthet ska beräkningen göras genom användningen av normalvärden om sådana har fastställts i bilaga V eller genom faktiska eller beräknade värden som tagits fram enligt metoder som finns i samma bilaga.

I Sverige har förnybartdirektivets krav på hållbarhet genomförts genom lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (hållbarhetslagen), förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (hållbarhetsförordningen) och genom Energimyndighetens föreskrifter om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (STEMFS 2011:2). Enligt hållbarhetslagen ska den som är skattskyldig för ett biodrivmedel genom ett hållbarhetsbesked visa att ett bränsle är att anse som hållbart. Hållbarhetsbeskedet utfärdas av Energimyndigheten och innebär att den skattskyldige har ett kontrollsystem som ska säkerställa att de använda eller levererade biobränslena är hållbara.

Flera artiklar i förnybartdirektivet har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (ILUC-direktivet). Ändringarna be-

rör bl.a. kraven på minskning av växthusgasutsläpp i artikel 17 liksom vissa definitioner exempelvis av avfall och restprodukter. I promemorian Genomförande av ändringar i förnybartdirektivet ILUC finns förslag på hur det ändrade direktivet ska genomföras i Sverige.

Förnybartdirektivet omarbetas för närvarande. Den 30 november 2016 presenterade Europeiska kommissionen (kommissionen) ett förslag till ändring av direktivet. Kommissionen föreslår bl.a. att samtliga medlemsstater ska införa en plikt för drivmedelsleverantörer att säkerställa att en viss andel av den totala mängden drivmedel de levererar ska utgöras av avancerade biodrivmedel eller andra biodrivmedel som räknas upp i bilaga IX till direktivet, förnybara flytande eller gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung, avfallsbaserade fossila drivmedel eller förnybar elektricitet. Ett flertal ändringar föreslås även i reglerna om hållbarhetskriterier.

3.2 Krav på minskade växthusgasutsläpp i bränslekvalitetsdirektivet

I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen (bränslekvalitetsdirektivet) anges att drivmedelsleverantörer ska minska sina utsläpp av växthusgaser med minst 6 procent till 2020 jämfört med en fastställd lägsta standard för bränslen baserad på växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från fossila bränslen under 2010. Direktivets bestämmelser har genomförts i Sverige genom drivmedelslagen (2011:319) och drivmedelsförordningen (2011:346). Drivmedelsleverantörerna kan uppfylla kravet på minskade utsläpp genom att använda biodrivmedel i stället för fossila drivmedel, eller genom att vidta åtgärder för att minska utsläppen från bensen och dieselbränsle vid utvinning av olja och gas eller vid produktionen av det fossila drivmedlet. Det är även möjligt att tillgodoräkna sig minskade växthusgasutsläpp från användning av el i vägfordon eller användning av biodrivmedel i luftfart. För att biodrivmedel ska få användas för att uppfylla kravet på minskade utsläpp av växthusgaser måste de uppfylla hållbarhetskriterierna i förnybartdirektivet.

Utsläpp av växthusgaser från fossila drivmedel i ett livscykelperspektiv ska, enligt bilaga I del 2 punkt 5 i rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen (tillämpningsdirektiv till bränslekvalitetsdirektivet), beräknas genom viktade normalvärden för bensen, dieselbränsle samt ett antal andra drivmedel. För bensen är det viktade normalvärdet 93,3 gram koldioxidkvivalenter per megajoule ($\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$) och för dieselbränsle är det viktade normalvärdet 95,1 $\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$. Utsläpp av växthusgaser från biodrivmedel i ett livscykelperspektiv beräknas på samma sätt som i förnybartdirektivet dvs. genom användningen av normalvärden om sådana har fastställts enligt direktivets bilaga V eller genom faktiska eller beräknade värden som tagits fram enligt metoder som finns i samma bilaga.

I bränslekvalitetsdirektivet anges också vissa begränsningar av hur mycket etanol och fettsyrametylestrar (Fame) som får blandas in i bensin respektive dieselbränsle. Det är tillåtet att blanda in upp t.o.m. 10 volymprocent etanol i bensin samt maximalt 7 volymprocent Fame i dieselbränsle. Bensin som saluförs i Sverige får alltså inte innehålla mer än 10 volymprocent etanol. Den som saluför bensin som innehåller mer än 5 volymprocent etanol eller har en syrehalt som överstiger 2,7 viktprocent, s.k. E10, är skyldig att informera konsumenterna om detta. Direktivet har även i denna del genomförts i Sverige genom drivmedelslagstiftningen. För inblandning av syntetisk bensin eller syntetiskt dieselbränsle såsom hydrerad vegetabilisk olja, HVO, finns inget tak i lagen. Beroende på biodrivmedlens kemiska egenskaper kan dock drivmedelslagens krav på t.ex. viss minsta densitet i det färdiga drivmedlet innebära ett indirekt tak.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (ILUC-direktivet) har rapporteringskraven i förhållande till bränslekvalitetsdirektivet ändrats. Detta medför att vissa ändringar måste göras i drivmedelslagen. Ett sådant arbete pågår.

Enligt drivmedelslagen ska den som tillverkar eller yrkesmässigt för in bensin till Sverige se till att det finns tillgång till bensin med en högsta syrehalt av 2,7 viktprocent och en högsta etanolhalt av 5 volymprocent.

3.3 Lagstadgad skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel – pumplagen

Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, (pumplagen), infördes 2006 för att driva på utvecklingen mot nya distributionsnät för biodrivmedel. Pumplagen innehåller krav på att alla drivmedelsförsäljningsställen som säljer mer än 1 500 kubikmeter bensin eller dieselbränsle per år ska tillhandahålla minst ett förnybart drivmedel. Ett förnybart drivmedel definieras i lagen som ett drivmedel, med undantag för elektricitet, avsett för transportändamål och som helt eller till övervägande del har framställts från förnybara energikällor enligt definitionen i förnybartdirektivet.

3.4 EU-rätten och lagen om skatt på energi

Allmänt om energi- och punktskattedirektiven och hur de genomförts i svensk lagstiftning

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet) är ett unionsgemensamt ramverk för hur medlemsstaterna ska utforma sin nationella beskattning av bränslen och el.

De bränslen som omfattas av energiskattedirektivet svarar för den övervägande delen av den totala bränsleförbrukningen inom EU. Det rör sig om alla drivmedel, såväl fossila som sådana som har framställts av biomassa. I fråga om uppvärmningsbränslen omfattar energiskatte-direktivet främst fossila bränslen men även vissa biobränslen, som t.ex. vegetabiliska och animaliska oljor och fetter samt biogas.

I denna promemoria behandlas beskattningen av flytande drivmedel. Med bensin avses enligt energiskattedirektivet produkter som omfattas av följande nummer i den kombinerade nomenklaturen i EU:s tulltaxa (KN-nr): 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 och 2710 11 59. Med dieselbränsle avses på motsvarande sätt produkter enligt KN-nr 2710 19 41 till 2710 19 49. Av artikel 2.5 i energiskattedirektivet framgår att hänvisningar till KN-nr i direktivet avser den version av tulltaxan som gäller 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, jfr 1 kap. 2 § lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE).

Det är upp till medlemsstaterna att bestämma sina nationella skattebelopp för bensin respektive dieselbränsle. Utgångspunkten är att medlemsstaternas nationella beskattning av bränsle ska uppfylla vissa i direktivet föreskrivna minimiskattenivåer. Samtidigt innehåller direktivet krav på obligatorisk skattebefrielse i vissa situationer samt möjligheter för medlemsstaterna att ge skattenedsättning och fullständig eller partiell skattebefrielse i andra situationer.

De svenska energi- och koldioxidskattebeloppen för bensin och dieselbränsle finns i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 och 3 LSE. Andra flytande drivmedel ska enligt artikel 2.3 i energiskattedirektivet beskattas i nivå med likvärdigt bränsle för vilket en minimiskattenivå är angiven i direktivet, jfr 2 kap. 3 och 4 §§ LSE. Medlemsstaterna ges i artikel 16 i direktivet möjlighet att skattebefria bränslen som framställts av biomassa. Detta är grunden för den skattebefrielse som i dag gäller för olika flytande och gasformiga biodrivmedel enligt 7 kap. 3 a samt 3 c och d §§ LSE. En sådan skattebefrielse kan dock vara att anse som statligt stöd enligt EU-rätten, se avsnitt 3.4.

Sedan 1994 sker en årlig indexomräkning av energi- och koldioxid-skattesatserna i LSE i syfte att realvärdesäkra dem. Senast i november varje år ska regeringen, med stöd av bestämmelser i LSE, i förordning lägga fast det kommande kalenderårets koldioxid- och energiskattesatser med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen. För bensin och dieselbränsle görs för 2017 och framåt även en årlig omräkning av energiskattesatserna som beaktar utvecklingen av bruttonational-produkten.

Rådets direktiv 2008/118/EG av den 16 december 2008 om allmänna regler för punktskatt och om upphävande av direktiv 92/12/EEG innehåller bl.a. regler om vem som är skyldig att betala skatt på EU-harmoniserade bränslen och när skattskyldigheten inträder. Dessa regler har genomförts i 4 och 5 kap. LSE. Ett uppskovsförfarande gäller för hanteringen av bl.a. bensin och dieselbränsle. Detta innebär att vissa godkända aktörer i egenskap av upplagshavare har möjlighet att tillverka, flytta och förvara dessa drivmedel utan att skattskyldighet inträder för varorna. Under vissa förutsättningar kan också en aktör godkännas som registre-

rad varumottagare eller tillfälligt registrerad varumottagare och får då under skatteuppskov ta emot EU-harmoniserade bränslen. Reglerna om att godkända upplagshavare och varumottagare är skattskyldiga finns i 4 kap. 1 § 1 och 2 LSE.

EU:s statsstödsregelverk

I artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) anges att statligt stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. I vissa fall kan dock statligt stöd anses vara förenligt med den inre marknaden. Av artikel 107.3 c framgår exempelvis att statligt stöd kan anses vara förenligt med den inre marknaden för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

Planer på nya stöd eller stödssystem eller ändringar av befintliga sådana (med vissa undantag) ska anmälas till Europeiska kommissionen (kommissionen) enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget. Medlemsstaterna får inte införa dessa stödåtgärder förrän kommissionen granskat dem (genomförandeförbudet). Stöd som kommissionen betraktar som statligt stöd och som har lämnats utan att det har anmälts i förväg eller som har anmälts men genomförts innan det har godkänts, dvs. står i strid med genomförandeförbudet, ska som regel betalas tillbaka med ränta.

EUF-fördraget utgör en överordnad rättskälla i förhållande till rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet). I de delar som energiskattedirektivet harmoniserat lagstiftningen inom EU kan beskattningen dock inte längre utgöra statligt stöd. I artikel 26 i energiskattedirektivet klargörs att skatteåtgärder som uppfyller energiskattedirektivets bestämmelser kan omfattas av EU:s regler om statligt stöd. Genom att skattebefrielse för biodrivmedel är en möjlighet och inte en skyldighet enligt energiskattedirektivet kan den svenska beskattningen av biodrivmedel omfattas av reglerna om statligt stöd.

Kommissionen har i sitt meddelande om riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2020 (EEAG) angett villkoren för när stöd för energi- och miljöändamål kan anses vara förenliga med artikel 107.3 c i fördraget. Riktlinjerna tillämpas av kommissionen vid beslut i statsstödsärenden fr.o.m. den 1 juli 2014.

Det framgår av EEAG att stöd till investeringar i biobränsleanläggningar i princip endast kan beviljas till förmån för avancerade biobränslen. När det gäller möjligheterna att ge stöd till investeringar i ny och befintlig kapacitet för livsmedelsbaserade biobränslen finns det stora begränsningar. Investeringsstöd tillåts enbart för omvandling av anläggningar för livsmedelsbaserade biobränslen till avancerade biobränsleanläggningar. Driftstöd för livsmedelsbaserade biodrivmedel tillåts enbart för anläggningar som tagits i drift före den 31 december 2013 och till dess att anläggningen har avskrivits fullständigt, men i inga händelser

senare än 2020. Av EEAG framgår också att stöd inte kan anses vara förenligt med den inre marknaden om stödet beviljas för biobränslen som omfattas av en leverans- eller inblandningsskyldighet, såvida inte en medlemsstat kan visa att stödet begränsas till biobränslen som är för dyra för att släppas ut på marknaden.

Både koldioxidskatten och energiskatten är att anse som miljörelaterade skatter. Nedsättning av eller befrielse från skatterna kan vara utformade så att åtgärderna definitionsmässigt utgör statsstöd enligt reglerna i fördraget. Kommissionen har genom beslut den 15 december 2015 i statsstödsärendena SA.43301 respektive SA.43302 godkänt nu gällande skatteåtgärder för flytande biodrivmedel t.o.m. utgången av 2018 och för biogas som används som drivmedel t.o.m. utgången av 2020. Besluten har förenats med de villkor som krävs enligt EEAG vilket inkluderar krav på att det säkerställs att biodrivmedelsproducenter inte överkompenseras. Ett stöd som ges för bränslen som framställts av biomassa får kompensera endast för merkostnaderna för framställningen av bränslet i förhållande till det fossila bränsle som ersätts. Om stödet överstiger merkostnaderna för framställningen av biobränslet inträder s.k. överkompensation.

Enligt rådets förordning (EU) nr 2015/1589 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i Fördraget om europeiska unionens funktionssätt omfattar genomförandeförbudet allt nytt statligt stöd. Ändringar, inklusive förlängningar, av befintliga stöd som inte är av formell eller administrativ art måste också godkännas av kommissionen innan de får genomföras.

Konsekvenserna av att inte respektera genomförandeförbudet hanteras i lagen (2013:388) om tillämpningen av Europeiska unionens statsstödsregler. Nytt statligt stöd som lämnas utan ett godkännande av kommissionen ska medlemsstaten återkräva från stödmottagaren med ränta så att konkurrensförhållandet återställs.

Närmare om dagens nationella skatteregler för biodrivmedel

De skattelättnader som i dag tillämpas för drivmedel som framställts av biomassa är följande. Av 7 kap. 3 a § första stycket 3 LSE framgår att en skattskyldig får göra avdrag för hela energiskatten och hela koldioxidskatten för biodrivmedel (dvs. en beståndsdel som framställts av biomassa) under förutsättning att motorbränslet inte utgör bensin eller dieselbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 LSE. Om biodrivmedlet utgör fettsyrametylester (Fame) följer dock av 7 kap. 3 a § första stycket 1 LSE att avdraget för energiskatten är begränsat till 63 procent och om biodrivmedlet utgör etanol för gnisttända motorer följer av 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE att avdraget är begränsat till 92 procent. Vidare framgår av 7 kap. 3 c § andra stycket och 7 kap. 3 d § andra stycket LSE att en skattskyldig får göra avdrag för skatt på bränslen som har samma KN-nr som fossil bensin eller fossilt dieselbränsle men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerad vegetabilisk olja (HVO), eller syntetiska motorbränslen. För dessa biodrivmedel får avdrag göras för hela energiskatten och hela koldioxidskatten.

För låginblandning i bensen får avdrag enligt 7 kap. 3 c § LSE också göras för hela koldioxidskatten och 88 procent av energiskatten om beståndsdelen utgörs av etanol och med 100 procent av energiskatten om det rör sig om annan beståndsdelen som utgörs av biomassa. För låginblandning i dieselbränsle gäller motsvarande möjlighet att göra avdrag enligt 7 kap. 3 d § LSE med hela koldioxidskatten och 36 procent av energiskatten om beståndsdelen utgörs av Fame och med 100 procent av energiskatten om det rör sig om en annan beståndsdelen som framställts av biomassa. Full befrielse från både energiskatt och koldioxidskatt på biogas följer av 6 a kap. 2 c § och 7 kap. 4 § LSE.

En förutsättning för samtliga fall av avdragsrätt för skatt på motorbränslen som framställts av biomassa är att bränslet omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen samt av ett anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag. För biogas gäller dock detta krav endast för motorbränsle för transportändamål. Om de EU-rättsliga kraven på hållbarhet, se avsnitt 3.1. Vissa särskilda statsstödskrav är också införda som villkor för skattebefrielse i LSE. Det rör sig om att stödmottagaren inte är ett företag utan rätt till statligt stöd och att uppgift lämnas om avdragets fördelning på stödmottagare (se prop. 2015/16:159 s. 42 f. och 59 f. om den närmare innebörden av dessa regler).

4 Stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedel

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 rena biodrivmedel samt biogas så att dessa biodrivmedels konkurrenskraft gentemot sina fossila motsvarigheter kan behållas.

Förslag: En lag om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen 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.

Skälen för bedömningen: Av budgetpropositionen för 2017 framgår att en viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att

skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen måste ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att andelen sådana bränslen successivt kan öka. De styrmedel som syftar till att främja en sådan utveckling måste vara stabila och långsiktiga inte minst för att producenter av biodrivmedel ska kunna fatta nödvändiga beslut om investeringar i produktionsanläggningar. Sverige har särskilt goda förutsättningar för en storskalig produktion av biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp från t.ex. skogliga restprodukter och restprodukter från pappers- och massabruk. Av denna anledning har regeringen utlovat förslag till nya styrmedel som kan träda i kraft under mandatperioden. Av regeringens förslag *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige* framgår att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Vidare ska Sverige år 2045 ha uppnått netto-nollutsläpp av växthusgaser.

Mot denna bakgrund föreslås att en reduktionsplikt införs. En reduktionsplikt innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser per energienhet från reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Det långsiktiga målet med reduktionsplikten är att bidra till regeringens mål inom det klimatpolitiska ramverket och om en fossilfri fordonsflotta genom att byta ut fossil bensin och fossilt dieselbränsle mot biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv. Detta förutsätter en successiv skärpning av reduktionspliktens krav över tid. Av avsnitt 7 framgår att reduktionsnivåer kommer att fastställas i lag för åren 2018 till 2020. Då det ännu är för tidigt att fastställa exakta reduktionsnivåer för åren därefter avser regeringen att återkomma till denna fråga. I syfte att skapa ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden föreslås i samma avsnitt en indikativ reduktionsnivå för 2030 i relation till syftet att bidra till att nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030. Det bör därmed vara målet om 70 procent minskade utsläpp som säkerställer den långsiktiga efterfrågan på biodrivmedel och därmed möjligheterna till investeringar i nya projekt. Reduktionsnivåerna för åren efter 2020 ska utvärderas i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att lagen bidrar till målet och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra – se avsnitt 16.

Då en reduktionsplikt i nuläget inte bedöms kunna kombineras med skattenedsättning måste de bränslen som omfattas av denna beläggas med full skatt. En reduktionsplikt har förutsättningar att utgöra ett långsiktigt styrmedel, inte minst eftersom den till skillnad från dagens skattenedsättning inte utgör statligt stöd och därmed inte är beroende av kommissionens tidsbegränsade godkännanden. En fördel med en reduktionsplikt jämfört med skattebefrielse är också att den främjar biodrivmedel med låga utsläpp av växthusgaser, såsom avancerade biodrivmedel baserade på skoglig råvara. Reduktionsplikten behöver dock kompletteras med fortsatt skattebefrielse för vissa biodrivmedel som inte omfattas av plikten, jfr avsnitt 14.3.

5 Reduktionspliktens omfattning

Förslag: Reduktionsplikt innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser per energienhet reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Reduktionsplikten får endast uppfyllas genom inblandning av biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna enligt lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Reduktionspliktig energimängd är den energimängd reduktionspliktig bensin, dock ej alkylatbensin enligt drivmedelslagen, eller reduktionspliktigt omärkt dieselbränsle som motsvarar den volym av dessa bränslen som skattskyldighet har inträtt för under det föregående kalenderåret. Bensin är 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. Dieselbränsle är ett bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45. Reduktionspliktig bensin är bensin som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel. Reduktionspliktigt dieselbränsle är dieselbränsle som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel. KN-nr är nummer enligt 2002 års version av EU:s tulltaxa. Växthusgas är koldioxid, metan och dikväveoxid. Biodrivmedel är vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift. Biomassa är den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter av biologiskt ursprung från jordbruk, skogsbruk och därmed förknippad industri inklusive fiske och vattenbruk, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om hur reduktionsplikten ska uppfyllas och om beräkning av den reduktionspliktiga energimängden.

Skälen för förslaget

Bränslen som omfattas av reduktionsplikten

Reduktionspliktens huvudsyfte är att minska växthusgasutsläppen från de motorbränslen som används i Sverige. Reduktionsplikten bör dock inte inkludera alla motorbränslen som används. Gasformiga biodrivmedel, rena biodrivmedel eller bensin och dieselbränsle med höga inblandningar av biodrivmedel, s.k. höginblandade drivmedel, skulle bli dyrare och ha svårt att konkurrera om de skulle omfattas av en reduktionsplikt. Det rör sig främst om biogas, fettsyrametylester (Fame) i ren form, s.k. B100, E85, ED95 och hydrerad vegetabilisk olja (HVO) i ren form, s.k. HVO100. Om dessa bränslen skulle omfattas av reduktionsplikten skulle detta sannolikt leda till att försäljningen av dem sjunker drastiskt eller helt upphör. De investeringsbeslut som tagits i fordonsparker och infrastruktur skulle då kunna gå om intet. Reduktionsplikten bör därför inte omfatta dessa drivmedel utan endast bensin och dieselbränsle.

Biogas, E85, ED95 och B100 har andra KN-nr än bensin och dieselbränsle och omfattas av denna anledning inte av reduktionsplikten. För att det ska bli tydligt i den nu föreslagna lagen att rena biodrivmedel med samma KN-nr som bensin och dieselbränsle inte omfattas av reduktionsplikten bör det anges i lagen att reduktionsplikten endast gäller reduktionspliktig bensin och reduktionspliktigt dieselbränsle. Dessa begrepp bör därför definieras och det bör sättas en gräns för hur hög inblandningen får vara. Gränsen bör vara så hög som möjligt men samtidigt ge marginal för att nödvändiga fossila tillsatser ska kunna blandas in i det rena biodrivmedlet. Reduktionspliktig bensin bör därför vara bensin som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel. Reduktionspliktigt dieselbränsle bör vara dieselbränsle som innehåller högst 98 volymprocent biodrivmedel. Det bör också definieras vad som avses med växthusgas. Växthusgas är koldioxid, metan och dikväveoxid.

Definitioner av bensin och dieselbränsle

Bensin och dieselbränsle bör ha samma betydelse som i drivmedelslagen (2011:319). Reduktionsplikten kommer därför att omfatta bränslen som är avsedda för motordrift och som uppfyller ett antal specificerade s.k. KN-nr, dvs. 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. Genom att bensin och dieselbränsle definieras utifrån KN-nr, skapas en tydlig koppling till drivmedelslagen och även till lagen (1997:1776) om skatt på energi (LSE).

Särskilda krav på biodrivmedel som får användas för att uppfylla reduktionsplikten

Utsläppen av växthusgaser bör minskas genom inblandning av biodrivmedel. Biodrivmedel bör ha samma betydelse som i drivmedelslagen och i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (hållbarhetslagen), men med skillnaden att endast vätskeformiga bränslen avses. Gasformiga biodrivmedel bedöms inte kunna blandas in eller ingå i bensin eller dieselbränsle och kan därför inte användas för att uppfylla reduktionsplikten. Biodrivmedel bör därför definieras som vätskeformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för motordrift. Det föreslås också en definition av biomassa som är densamma som i hållbarhetslagen. Biomassa är den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter av biologiskt ursprung från jordbruk, skogsbruk och därmed förknippad industri inklusive fiske och vattenbruk, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

För att biodrivmedel ska kunna räknas som förnybar energi i det nationella målet i artikel 3 förnybartdirektivet måste de vara hållbara. Reduktionsplikten bör inte heller av miljöskäl kunna uppfyllas med annat än hållbara biodrivmedel. Detta överensstämmer även med hur minskade växthusgasutsläpp får tillgodoräknas enligt krav som finns i drivmedelsförordningen (2011:346). Reduktionsplikten bör därför endast få uppfyllas med biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna enligt håll-

barhetslagen. Hållbarhetskriterierna anses uppfylla enligt nämnda lag om ett biodrivmedel omfattas av ett s.k. hållbarhetsbesked. Kontroll av om ett biodrivmedel omfattas av ett hållbarhetsbesked bör göras inom ramen för den tillsyn som föreslås i avsnitt 9.

Reduktionsplikten bör inte kunna uppfyllas genom inblandning med färdigbearbetad E85 och ED95 som har importerats med specialtillstånd, s.k. BUT-tillstånd (bearbetning under tullkontroll). BUT-tillstånden innebär tillstånd att importera etanol för bearbetning till E85 och ED95 från länder utanför EU till en lägre tullsats än vad som övrigt gäller för etanol och ett par svenska företag har sådana tillstånd. Ett villkor för tillstånden är att den råvara som importeras inte används till annat än E85 eller ED95. För att inte äventyra BUT-tillstånden bör det säkerställas att färdigbearbetad E85 och ED95 inte får användas för att uppfylla reduktionsplikten. En reglering av detta bör dock inte finnas i föreskrifter på lagnivå. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas i förordning eller i myndighetsföreskrifter. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om hur reduktionsplikten ska uppfyllas föreslås därför.

Hur stor den inblandade energimängden biodrivmedel måste vara beror på hur stora utsläpp av växthusgaser i ett livscykelperspektiv som inblandade biodrivmedel har per megajoule. Eftersom de biodrivmedel som används måste uppfylla kraven i hållbarhetslagen och omfattas av ett hållbarhetsbesked finns minimikrav för hur höga växthusgasutsläpp biodrivmedel som används för att uppfylla reduktionsplikten får ha. En reduktionsplikt gynnar utvecklingen av biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp. Bedömningen är därför att biodrivmedel med betydligt lägre växthusgasutsläpp än minimikraven enligt hållbarhetslagstiftningen kommer att användas.

Reduktionspliktig energimängd

Reduktionspliktig energimängd bör vara den energimängd reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle som motsvarar den volym av dessa bränslen som skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. LSE som ska omfattas av reduktionsplikten. Reduktionsplikten innebär inte att varje liter bensin eller dieselbränsle ska innehålla en viss andel biodrivmedel för att minska växthusgasutsläppen, utan beräkningen görs på den totala reduktionspliktiga energimängden under ett kalenderår. Förslaget om att reduktionsplikten ska uppfyllas kalenderårsvis gör det möjligt att variera mängden biodrivmedel i bensin eller dieselbränsle till olika användare, i olika leveranser och över året. Detta innebär att eventuella variationer mellan sommar- och vinterkvalitet eller oförutsedda händelser och förändringar på marknaden lättare kan hanteras.

Den reduktionspliktiga energimängden bör avse all reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle som skattskyldighet har inträtt för med två undantag. Alkylatbensin bör inte omfattas. Alkylatbensin är en särskilt miljöanpassad bensin utvecklad för mindre arbetsmaskiner, skotrar och för marint bruk i tvåtaktsmotorer. Användningen av alkylatbensin är begränsad till en liten nischmarknad, eftersom densi-

teten i alkylatbensin är för låg för att uppfylla bränslestandarderna för konventionella bensinbilar. Bränslestandarderna för alkylatbensin tillåter inte heller inblandning av etanol eller andra oxygenater. Alkylatbensin bör därför inte omfattas av reduktionsplikt och detta bör tydligt anges i definitionen av reduktionspliktig energimängd.

Inte heller märkt dieselbränsle bör omfattas. I LSE finns regler om beskattningen av dieselbränsle och eldningsolja. Av 2 kap. 1 § första stycket 3 a LSE följer att sådant bränsle som har försetts med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C beskattas med en lägre energiskatt än sådant bränsle som inte har försetts med dessa tillsatser eller ger ett högre destillat. Ett förbud mot användning av märkta oljeprodukter i motordrivna fordon och i flertalet båtar finns i 2 kap. 9 § LSE. De oljeprodukter som märks omfattas vanligen av andra KN-nr än de som ryms i definitionen av dieselbränsle enligt förslaget till den nya lagen om reduktionsplikt. Detsamma gäller oljor som ger mindre än 85 volymprocent destillat. Det kan dock inte uteslutas att märkning även sker av en produkt som ryms inom KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45.

Det huvudsakliga användningsområdet för märkt olja är uppvärmning. Så vitt avser motordrift används märkt dieselbränsle inom viss sjöfart samt i spårbunden trafik och i stationära motorer. Då reduktionsplikten har till huvudsakligt syfte att bidra till en fossilfri fordonsflotta bör inte stationära motorer ingå. Även sådan sjöfart som använder märkt dieselbränsle bör undantas från reduktionsplikt då det finns risk att priset på marina dieselbränslen för fartyg, om de omfattas av reduktionsplikten, kommer bli dyrare än de bränslen som erbjuds i näraliggande 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. Detta kan leda till negativa effekter för miljön eftersom det skulle innebära ökade transporter av raffinerat bränsle från svenska raffinaderier till hamnar utanför Sveriges gränser. Bedömningen görs också 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. Det finns betydande administrativa fördelar med att undanta märkt dieselbränsle från definitionen av reduktionspliktig energimängd jämfört med att undanta användningsområdena sjöfart, spårbunden trafik och stationära motorer från lagstiftningen. Det underlättar också för tillsynsmyndigheten att bedriva tillsyn över lagstiftningen.

Då flygbensin och flygfotogen, liksom olika typer av bunker- och tjockoljor som till viss del används i den yrkesmässiga utrikes sjöfarten, faller under andra KN-nr än de som ingår i definitionen av dieselbränsle i den föreslagna lagen kommer inte användningen av dessa bränslen att påverkas av reduktionsplikten. Som nämnts ovan undantas dessutom en del av sjöfarten samt spårbunden trafik och användning i stationära motorer genom att märkt dieselbränsle inte omfattas. Genom formuleringen avsedd för motordrift kommer därutöver vissa användningar av

sådan bensin och sådant dieselbränsle som genom sina KN-nr skulle omfattas av reduktionsplikten inte att beröras. Det gäller främst bränslen som används för uppvärmning eller för annat ändamål än motordrift eller uppvärmning. Det sistnämnda kan t.ex. röra sig om bensin som används som rengöringsmedel inom sjukvården. Sammantaget kommer reduktionsplikten enligt förslaget alltså att omfatta reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt omärkt dieselbränsle enligt de KN-nr som anges i förslaget och som används i alla typer av motordrivna fordon, oavsett om det är fråga om transporter på väg eller arbetsmaskiner och andra motorredskap, samt för den övervägande delen av den inrikes sjöfarten.

Beräkning av reduktionspliktig energimängd

Bestämmelser om hur beräkningen av den reduktionspliktiga energimängden ska göras är detaljerade och bör därför framgå av föreskrifter på lägre nivå än lag. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Inriktningen för bestämmelser om beräkningen bör vara följande. För att beräkna reduktionspliktig energimängd bensin och dieselbränsle samt för att beräkna om reduktionsplikten har uppfyllts är det nödvändigt att känna till energiinnehållet i bensin, dieselbränsle och olika typer av biodrivmedel. Ett drivmedels energiinnehåll avser dess lägre värmevärde. Det finns stora administrativa fördelar med att använda fastställda normalvärden för energiinnehållet i bensin, dieselbränsle och biodrivmedel, då det är betungande att mäta energiinnehållet i varje leverans av drivmedel. Normalvärdena bör vara de normalvärden som anges i bilaga III till förnybartdirektivet. Dessa omfattar bensin, dieselbränsle och samtliga biodrivmedel på den svenska marknaden. Om en ny typ av biodrivmedel inte skulle omfattas av ett fastställt normalvärde bör det finnas en metod för hur beräkningen ska göras. Det bör även regleras hur beräkningen ska göras vid samtidig bearbetning av bioråvara och fossil råvara till ett drivmedel samt hur stor del av ett biodrivmedels energimängd som kan anses som förnybar när fossila insatsvaror används i produktionen.

6 Den som är skattskyldig för bensin och dieselbränsle bör omfattas av reduktionsplikten

Förslag: Den som enligt lagen om skatt på energi i egenskap av upplagshavare eller varumottagare är skattskyldig för skatt på bränslen som motsvarar reduktionspliktig energimängd har en reduktionsplikt och ska skriftligen anmäla detta till tillsynsmyndigheten senast två veckor efter det att reduktionsplikten började.

Skälen för förslaget: Av administrativa skäl är det lämpligt att knyta reduktionsplikten till skattskyldigheten. I lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen och drivmedels-

lagen (2011:319) är rapporteringskraven knutna till skattskyldigheten för att det ska gå att identifiera vilka mängder som aktören ska rapportera. Genom att koppla reduktionsplikten till den punkt där skattskyldigheten för bränslet inträder ökar också träffsäkerheten i systemet samtidigt som antalet företag som har en reduktionsplikt minimeras. Det bör därför vara den som är skattskyldig enligt 4 kap. 1 § 1 och 2 lagen om skatt på energi (LSE) för den reduktionspliktiga energimängden, dvs. den energimängd reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle som motsvarar den volym av dessa bränslen som skattskyldighet har inträtt för under ett kalenderår enligt 5 kap. lagen om skatt på energi, som ska omfattas av reduktionsplikten. Detta innebär i praktiken att det är den som regelmässigt i egenskap av upplagshavare eller, mer undantagsvis, varumottagare deklarerar skatt som också är den som har reduktionsplikten. Det rör sig om drivmedelsleverantörer eller förbrukare av större mängder drivmedel, som är godkända som upplagshavare. Reduktionsplikten börjar när skattskyldigheten inträder för ett bränsle som ingår i den reduktionspliktiga energimängden.

Den som har en reduktionsplikt bör ha en anmälningsplikt så att tillsynsmyndigheten får kännedom om vilka som omfattas av lagstiftningen. Det bör därför införas en bestämmelse i lagen om att den som har en reduktionsplikt skriftligen ska anmäla detta till tillsynsmyndigheten senast två veckor efter det att reduktionsplikten började.

7 Reduktionsnivåer

Förslag: Den som har en reduktionsplikt ska fr.o.m. 1 juli 2018 minska utsläppen från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, för bensin med minst 2,6 procent, och för dieselbränsle med minst 19,3 procent.

Den som har en reduktionsplikt ska fr.o.m. den 1 januari 2019 minska utsläppen från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, för bensin med minst 2,6 procent, och för dieselbränsle med minst 20 procent.

Den som har en reduktionsplikt ska fr.o.m. den 1 januari 2020 minska utsläppen från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle, för bensin med minst 4,2 procent, och för dieselbränsle med minst 21 procent.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om beräkning av växthusgasutsläpp och av koldioxidekvivalenter.

Regeringens bedömning: För att nå reduktionspliktens syfte att bidra till att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom luftfart, med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 bedöms att reduktionsnivån för 2030 bör ligga på 40 procent. Reduktionsnivåerna för åren efter 2020 ska ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsnivån och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimateffektivt till målet och ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra.

Skälen för förslaget

Separata reduktionsnivåer för bensin och dieselbränsle

Växthusgasminskningar genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränsle sker i nuläget inte till samma kostnad för de respektive bränslena. Det är också svårt att förutse hur marknaden för biodrivmedel kommer att förändras utifrån pris, ändring av tekniska standarder och andra påverkansfaktorer.

Reduktionsplikten kan antingen utformas med separata reduktionsnivåer för bensin och dieselbränsle eller med en gemensam reduktionsnivå för båda bränslena.

En gemensam reduktionsplikt för bensin och dieselbränsle innebär att växthusgasminskningar sker på det sätt som innebär lägst kostnad per minskat gCO₂eq/MJ. Om det blir brist på biodrivmedel för inblandning i det ena fossila drivmedlet blir det också lättare att kompensera genom en

ökad inblandning av biodrivmedel i det andra fossila drivmedlet om reduktionsplikten är gemensam.

Det finns dock flera nackdelar med en gemensam reduktionsplikt. Det är viktigt att övergången från skattebefrielse till reduktionsplikt som styrmedel genomförs på ett ordnat sätt. Bedömningen är att separata reduktionsnivåer underlättar betydligt i detta avseende. Försäljningsmixen av bensin och dieselbränsle skiljer sig avsevärt åt mellan olika drivmedelsbolag. Till följd av de begränsningar för inblandning av biodrivmedel som följer av bränslekvalitetskrav och att produktionen av biodrivmedel som kan blandas in utan begränsning i dag är starkt koncentrerad till dieselbränslen, skulle en gemensam reduktionsnivå ge konkurrensfördelar för bolag med hög andel försäljning av dieselbränsle. Med hänsyn till dessa tekniska begränsningar och att marknaden består av ett fåtal stora aktörer bedöms denna problematik i dagsläget inte kunna lösas exempelvis genom handel med certifikat mellan bolagen. En separat reduktionsnivå för bensin skulle också förenkla införandet av en E10 kvalitet på marknaden, dvs. en bensinkvalitet med inblandning av upp till 10 procent biodrivmedel. Utifrån detta bedöms det finnas starka skäl att införa separata reduktionsnivåer för bensin och dieselbränsle. Vid den kontrollstation som föreslås genomföras 2019, se avsnitt 16, bör det dock analyseras om det finns anledning att vid en senare tidpunkt övergå till en gemensam reduktionsnivå, t.ex. om risken för konkurrenssnedvridning minskat genom ökade möjligheter till produktion av biobensin.

Beräkning av växthusgasutsläpp

Det är växthusgasutsläppen från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med växthusgasutsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle som ska minska. Hur beräkningen av dessa utsläpp ska göras är detaljerade och bör därför framgå av föreskrifter på lägre nivå än lag. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Även i fråga om beräkningen av koldioxidekvivalenter bör ett bemyndigande meddelas.

Inriktningen för kommande bestämmelser om beräkningen bör vara följande. För beräkningen av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle bör de viktade normalvärden som framgår av bilaga I del 2 punkt 5 i tilläggsdirektivet till bränslekvalitetsdirektivet användas. Samma viktade normalvärden kommer användas vid rapportering enligt drivmedelslagen vilket minskar den administrativa bördan. De viktade normalvärdena är 93.3 gCO₂eq/MJ för bensin och 95.1 gCO₂eq/MJ för dieselbränsle. För att beräkna växthusgasutsläppen för biodrivmedel bör samma beräkningsmetod som framgår av bilaga V förnybartdirektivet och som har genomförts i hållbarhetslagstiftningen användas. Biodrivmedel som inte uppfyller hållbarhetskriterierna för biodrivmedel och flytande biobränslen ska anses ha samma växthusgasutsläpp per megajoule som det fossila drivmedel i vilket det blandas in. Detsamma ska gälla för fossila drivmedelskomponenter, additiv och tillsatser som inte utgör bensin eller dieselbränsle men som ingår i reduktionspliktig mängd bensin eller dieselbränsle.

Utgångspunkter för beräkning av reduktionsnivån

Reduktionsplikten uppfyllnad beror på växthusgasutsläppen ur ett livscykelperspektiv från de biodrivmedel som blandas in i bensinen och dieselbränslet. För att beräkna reduktionsnivån i förhållande till vilka volymer som är rimliga att föra ut på marknaden krävs därför att beräkningen tar utgångspunkt i ett visst genomsnittligt utsläpp av växthusgaser för biodrivmedel.

Den genomsnittliga utsläppsminskningen rapporteras för olika biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (hållbarhetslagen). Det finns därmed redan i dag information om utsläppen från varje parti biodrivmedel som levereras. I rapporteringen för 2015 var de genomsnittliga utsläppen av växthusgaser i ett livscykelperspektiv 19,6 gCO₂eq/MJ för HVO, 43,5 gCO₂eq/MJ för Fame och 33,4 gCO₂eq/MJ för etanol. Utsläppen kan skilja sig åt betydligt inom varje kategori av biodrivmedel då det är möjligt att minska utsläppen genom att t.ex. använda råvaror som ger upphov till låga utsläpp vid odling eller genom åtgärder vid produktionen av bränslet.

Det bedöms rimligt att anta att de genomsnittliga utsläppen av växthusgaser ur ett livscykelperspektiv från biodrivmedel som inblandas i bensin och dieselbränsle kommer att minska i och med införandet av en reduktionsplikt eftersom utsläppen kommer att prissättas. Ju högre livscykelutsläppen är desto större volym biodrivmedel måste drivmedelsleverantören blanda in. Både HVO från tallolja och etanol från vete kan som exempel produceras med utsläpp kring 8–10 gCO₂eq/MJ. Även producenter av Fame torde kunna sänka sina utsläpp vid rätt marknadsförutsättningar. Erfarenheter från Tyskland har också visat att de genomsnittliga växthusgasutsläppen från biodrivmedel minskar betydligt vid införande av en reduktionsplikt.

Kraven på utsläppsminskning höjdes den 1 januari 2017. Biodrivmedel anses som hållbara enligt hållbarhetslagen endast om de har en utsläppsminskning om 50 procent eller mer, vilket motsvarar högst 41,9 gCO₂eq/MJ. De biodrivmedel som inte klarar detta krav kommer försvinna från marknaden. Det höjda kravet innebär också att det inte längre är möjligt att använda ett normalvärde för utsläppen från Fame tillverkad av raps. Då faktiska beräkningar krävs kommer de genomsnittliga utsläppen från Fame att minska redan under 2017.

Utifrån ovan nämnda förutsättningar uppskattas de genomsnittliga utsläppen vara högst 29 gCO₂eq/MJ för Fame, 21 gCO₂eq/MJ för etanol och 17 gCO₂eq/MJ för HVO under de första åren systemet är i drift. Dessa värden har använts som utgångspunkt vid beräkningen av reduktionsnivåerna som föreslås i denna promemoria.

Reduktionsnivåer bör sättas fr.o.m. 2018 och fr.o.m. 2020

Som framgår ovan är det antaganden om genomsnittliga växthusgasutsläpp för biodrivmedel som måste ligga till grund för beräkningen av reduktionsnivåerna. Utvecklingen på biodrivmedelsmarknaden bl.a. avseende vilka volymer som är rimliga att föra ut på marknaden är avgörande för reduktionsnivåerna. Flera av EU:s styrande dokument kommer också att förändras efter 2020 vilket har stor betydelse för utveck-

lingen på biodrivmedelsmarknaden. Förnybartdirektivet omarbetas för närvarande och kommissionen har bl.a. föreslagit att samtliga medlemsstater ska införa en plikt för drivmedelsleverantörer att säkerställa att en viss andel av den totala mängden drivmedel de levererar ska utgöras av bl.a. avancerade biodrivmedel eller andra biodrivmedel som räknas upp i bilaga IX till direktivet. De nuvarande riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi gäller bara för åren fram t.o.m. utgången av 2020 och kommer därför också att ses över. Mot bakgrund av detta bedöms det inte som rimligt att sätta nivåer för reduktionen som sträcker sig bortom 2020. Inledningsvis bör därför en bestämmelse tas in i lagen som anger nivån för reduktionen fr.o.m. den 1 juli 2018. Det bör också tas in bestämmelser som anger nivån för reduktionen fr.o.m. den 1 januari 2019 och fr.o.m. 1 januari 2020, jfr avsnitt 13.

En indikativ reduktionsnivå för 2030

I syfte att skapa ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden bör det anges en indikativ reduktionsnivå för 2030. Hur stort behovet är av biodrivmedel för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 är bundet till hur transportsystemet i övrigt utvecklas i samhället. Detta är i sin tur beroende av hur transportarbetet utvecklas och vilka trafikslag som används, i vilken utsträckning fordon energieffektiviseras samt i vilken takt som transportsektorn elektrifieras. Vilka åtgärder som bedöms ge bäst förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra bör noga analyseras. Flera utredningar har tittat på frågan om hur transportsystemet kan komma att utvecklas. Bland annat har Trafikverket i rapporten *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen (2016:043)* beräknat hur transportsektorn kan komma att utvecklas i fyra olika scenarier för begränsad klimatpåverkan. I det så kallade klimatscenariot förutsätts både ett minskat transportarbete och tekniska åtgärder såsom energieffektivisering, elektrifiering och användning av biodrivmedel. I det så kallade teknikscenariot används endast tekniska åtgärder. I klimatscenariot minskar energianvändningen till 36 TWh 2030, varav 22 TWh fossila drivmedel, 4 TWh förnybar el och 10 TWh biodrivmedel. I teknikscenariot beräknas det totala energibehovet i vägtrafiken till 49 TWh 2030, varav 22 TWh fossila drivmedel, 5 TWh förnybar el och 22 TWh biodrivmedel. Scenarierna har varit utgångspunkten för de beräkningar av reduktionsnivå för 2030 som Energimyndigheten, tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen, redovisat i rapporten *Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel, ER 2016:30 (SOFT-rapporten)*. Myndigheterna föreslår utifrån Trafikverkets klimatscenario en reduktionsnivå på 25 procent för 2030.

Trafikverkets klimatscenario är beroende av att kraftfulla insatser genomförs för att minska transportarbetet, möjliggöra stora överflyttningar mellan trafikslagen, öka energieffektiviseringen av fordon och elektrifiera transportsektorn. Om sådana insatser inte genomförs i den utsträckning som Trafikverket räknat med kommer reduktionsnivån för 2030 att behöva vara högre än vad som anges i SOFT-rapporten. Med

hänsyn till osäkerheten i om de omfattande förändringar som klimatscenariot förutsätter kommer hinna genomföras i tid görs bedömningen att en indikativ reduktionsnivå för 2030 bör ligga på 40 procent. Reduktionsnivåerna för åren efter 2020 ska ses över i regelbundna kontrollstationer i syfte att se till att reduktionsplikten bidrar till målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra – se vidare avsnitt 16.

Reduktionsnivån för bensin

Bensin får enligt drivmedelslagen innehålla maximalt 10 volymprocent etanol. Bensin som innehåller mer än 5 volymprocent ska märkas särskilt vid tankstationen (E10). I princip all blyfri 95-oktanig bensin innehåller i dag 5 volymprocent etanol (E5). Den 98-oktaniga bensinen innehåller ofta mindre eller ingen inblandning av etanol. Införandet av en reduktionsplikt innebär att en ny bensinkvalitet, E10, introduceras på den svenska marknaden. Då E10 introduceras kommer det sannolikt att ske på de flesta tankstationer i landet. Bedömningen är att E10 främst kommer att ersätta dagens 95-oktaniga bensin medan den 98-oktaniga bensinen sannolikt kommer att innehålla upp till 5 volymprocent etanol, precis som i dag.

När reduktionsnivån för bensin sätts är det viktigt att beakta att det måste finnas tid för drivmedelsleverantörerna till nödvändig anpassning av tankstationer och i viss mån depåer till den nya bensinkvaliteten. Det bör vara en mjuk övergång från skattebefrielsen till reduktionsplikten så att drivmedelsleverantörerna kan välja att fortsätta med dagens inblandning av 5 procent etanol i bensin men använda etanol med lägre växthusgasutsläpp eller välja att öka inblandningen av etanol eller etyltertiärbutyleter (ETBE) i bensin. Som tidigare nämnts uppskattas de genomsnittliga utsläppen ur ett livscykelperspektiv vara högst 21 gCO₂eq/MJ för etanol under de första åren systemet är i drift.

Sammantaget bedöms det som rimligt att reduktionsnivån för bensin fr.o.m. 1 juli 2018 ska vara 2,6 procent. Från och med 1 januari 2020 bör reduktionsnivån för bensin öka till 4,2 procent. Detta bedöms innebära att reduktionsplikten inte längre kan uppfyllas genom en E5 kvalitet. Drivmedelsleverantörerna måste antingen gå över till E10 kvalitet på vissa stationer, öka inblandningen av ETBE i bensin eller blanda in biobensin.

Reduktionsnivån för dieselbränsle

Enligt drivmedelslagen (2011:319) får dieselbränsle innehålla maximalt 7 volymprocent fettsyrametylester (Fame). Det finns däremot ingen begränsning för andelen syntetisk biodiesel såsom hydrerad vegetabilisk olja (HVO) så länge bränslekvalitetskraven på lägsta densitet följs. Av de volymer dieselbränsle som rapporterades enligt drivmedelslagen 2015 utgjorde Fame ca 5,4 volymprocent och HVO ca 14,8 volymprocent. För 2016 beräknas enligt Energimyndighetens kortsiktsprognos från hösten 2016 (ER 2016:14) andelen HVO öka till 18,9 volymprocent. En del av volymen dieselbränsle innehåller dock inte något biodrivmedel överhuvudtaget. Detta bedöms som särskilt vanligt i sådana verksamheter

som i dag har hel eller delvis skattebefrielse, såsom arbetsfordon inom skogsbruk, jordbruk, gruvnäring och användning i skepp och tåg.

Då det av bränslekvalitetsskäl inte är möjligt att blanda in mer än 7 procent Fame kommer reduktionsplikten i övrigt uppfyllas genom inblandning av HVO. Den sålda volymen HVO har ökat mycket kraftigt i Sverige de senaste åren, i synnerhet i relation till volymerna i övrigt på den europeiska marknaden. Det bedöms dock fortsatt finnas förutsättningar för att volymerna HVO ska kunna successivt öka under åren 2018–2020. Energimyndigheten prognosticerar i sin kortsiktsprognos från hösten 2016 att andelen biodrivmedel i dieselbränsle 2018 kommer vara cirka 25 procent. Reduktionsnivån för 2018 bör, för att inte störa marknaden då reduktionsplikten införs, utgå ifrån den prognosticerade andelen biodrivmedel i dieselbränsle. Som tidigare nämnts uppskattas de genomsnittliga utsläppen ur ett livscykelperspektiv vara högst 29 gCO₂eq/MJ för Fame och 17 gCO₂eq/MJ för HVO under de första åren systemet är i drift.

Sammantaget bedöms det som rimligt att reduktionsnivån för dieselbränsle fr.o.m. 1 juli 2018 ska vara 19,3 procent, fr.o.m. 1 januari 2019 ska vara 20 procent och fr.o.m. 1 januari 2020 ska vara 21 procent. Det kan dock finnas anledning att i det slutliga lagförslaget uppdatera reduktionsnivåerna utifrån eventuella förändringar för andelen biodrivmedel i dieselbränsle som förväntas för 2018 i kommande prognoser.

8 Överlåtelse av utsläppsminskning

Förslag: Om den som har en reduktionsplikt för reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle har minskat utsläppen mer än vad som anges i lagen om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle får överskottet från föregående kalenderår överlåtas och tillgodoräknas någon annan som har en reduktionsplikt för samma bränsle och år om aktörerna skriftligen har kommit överens om det.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om överlåtelse av utsläppsminskning.

Skälen för förslaget: För att reduktionsplikten ska bli så kostnadseffektiv som möjligt bör det finnas möjlighet för aktörer att på ett enkelt sätt överlåta minskade växthusgasutsläpp till en annan aktör som omfattas av reduktionsplikten. För att överlåtelse ska vara möjlig är det rimligt att ställa krav på att den aktör med reduktionsplikt som överlåter utsläppsminskningar ska ha minskat sina växthusgasutsläpp med minst den procentandel som lagen anger. Det är således bara ett överskott som ska kunna överlåtas och det ska bara kunna tillgodoräknas samma bränsle som det kommer ifrån, exempelvis ska ett överskott som avser dieselbränsle bara kunna tillgodoräknas i en reduktionsplikt som avser dieselbränslen. Överlåtelse av utsläppsminskningar ska avse ett och samma kalenderår. Det är alltså inte möjligt att spara utsläppsminskningar till

nästföljande kalenderår. Det bör också ställas krav på att det ska finnas en skriftlig överenskommelse om överlåtelse mellan aktörerna.

Information om hur stor växthusgasutsläppsminskning som överläts och till vilken aktör ska ha kommit in till tillsynsmyndigheten senast vid rapporteringstillfället, jfr avsnitt 9. Detta ger aktörerna möjlighet att avtala om överlåtelse av utsläppsminskningar efter det att kalenderåret är slut eftersom det är först vid denna tidpunkt som reduktionsplikts uppfyllnad utifrån lagens krav beräknas. Det är även möjligt att göra överenskommelser under kalenderåret, t.ex. om ett mindre företag vill avtala med sin leverantör om att denne ska uppfylla kraven åt det mindre företaget genom att minska utsläppen mer än vad som krävs. Det kan behövas detaljerade bestämmelser om överlåtelse av utsläppsminskning exempelvis om hur ett sådant överskott ska beräknas. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

9 Tillsyn och tillsynsmyndighet

Förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor enligt lagen och utövar tillsyn över att lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen följs.

Den som har eller har haft en reduktionsplikt ska på tillsynsmyndighetens begäran lämna de upplysningar och de handlingar som myndigheten behöver för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för tillsynen och för att se till att den som har en reduktionsplikt fullgör sina skyldigheter enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Den som har eller har haft en reduktionsplikt ska spara uppgifter som har betydelse för reduktionsplikten i sju år från utgången av det kalenderår som uppgifterna avser.

Skälen för förslaget

Den myndighet som regeringen utser prövar frågor enligt lagen

Det bör utses en myndighet för att pröva de frågor om reduktionsplikt som aktualiseras enligt den nu föreslagna lagen. Detta kommer att göras genom bestämmelser på förordningsnivå. Inriktningen är att Statens energimyndighet (Energimyndigheten) bör utses. Energimyndigheten bedöms vara bäst lämpad för uppgiften både i fråga om sakkunskap och av administrativa skäl, inte minst när det gäller samordning av rapportering. Myndigheten är redan tillsynsmyndighet och tar emot rapportering enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Myndigheten är även tillsynsmyndighet och tar emot rapportering enligt drivmedelslagen (2011:319) i frågor som avser minskning och rapportering av växthusgasutsläpp. Båda dessa frågor har

ett nära samband med det reduktionspliktssystem som föreslås och det finns stora samordningsvinster om en och samma myndighet har ansvaret för hanteringen. Energimyndigheten är även ansvarig för officiell statistik i enlighet med vad som anges i förordningen (2001:100) om den officiella statistiken, vilket bl.a. innefattar drivmedel. Myndigheten ansvarar också för att ta fram underlag kring statsstödsärenden för biodrivmedel och är ansvarig myndighet för Sveriges årliga rapporteringar om andel förnybar energi. Energimyndigheten har även genom tillsyn av elcertifikatsystemet erfarenhet av kvotpliktssystem och prövning av avgifter när en plikt som ålagts en aktör inte uppfylls.

Tillsyn

Det krävs tillsyn för att säkerställa att de krav som ställs i lagen eller som meddelas i anslutning till lagen följs. En tillsynsmyndighet bör därför utses. Myndigheten bör utses av regeringen och det bör vara samma myndighet som utses för att pröva frågor enligt lagen. Av samma skäl som redovisats ovan talar mycket för att Energimyndigheten är bäst lämpad för att bli tillsynsmyndighet.

Tillsynsmyndigheten bör få meddela de förelägganden som behövs för tillsynen och för att se till att den som har en reduktionsplikt fullgör sina skyldigheter enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Ett beslut om föreläggande bör kunna förenas med vite. Allmänna bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

Skyldighet att lämna uppgifter och handlingar

Om en effektiv tillsyn ska kunna utövas måste tillsynsmyndigheten få tillgång till upplysningar och handlingar av den som har eller har haft en reduktionsplikt. Det bör därför regleras i lagen att den som har eller har haft en reduktionsplikt på myndighetens begäran ska lämna de upplysningar och de handlingar som myndigheten behöver för tillsynen.

Skyldighet att spara uppgifter

För att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva tillsyn och uppgiftsskyldigheten ska fungera bör det införas en bestämmelse om skyldighet att spara uppgifter. Bestämmelsen bör rikta sig mot den som har eller har haft en reduktionsplikt. Det är uppgifter av betydelse för reduktionsplikten som bör sparas, exempelvis uppgifter om bränslevolymer som har hanterats och utsläppsminskningar hos levererade biodrivmedel. Vissa uppgifter som behövs för upprättandet av punktskattedeklarationer kan också ha betydelse för reduktionsplikten. Skyldighet att bevara sistnämnda uppgifter följer i viss mån redan av skattelagstiftningen och bokföringslagen. Uppgifterna som avses i den nu föreslagna lagen bör sparas i sju år vilket är i överensstämmelse med bokföringslagen (1999:1078) och den generella dokumentationsskyldighet som följer av 9 kap. 1 § skatteförfarandeförordningen (2011:1261).

10 Redovisning av reduktionsplikt

Förslag: Den som har en reduktionsplikt ska senast den 1 april varje år redovisa till tillsynsmyndigheten hur reduktionsplikten har uppfyllts under det föregående kalenderåret. Överlåtelse av utsläppsminskning ska särskilt redovisas till myndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisning av reduktionsplikt och av överlåtelse av utsläppsminskning.

Skälen för förslaget: Enligt förslagen i denna promemoria bör reduktionsplikten uppfyllas för ett kalenderår. Huruvida reduktionsplikten har uppfyllts bör redovisas för varje kalenderår i efterhand. Överlåtelse av utsläppsminskning bör särskilt redovisas. Redovisningen bör göras till tillsynsmyndigheten.

Reduktionspliktiga företag kommer i hög utsträckning att vara samma företag som omfattas av rapporteringsskyldighet till Energimyndigheten enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (hållbarhetslagen) och drivmedelslagen (2011:319). Det är också i hög utsträckning samma uppgifter som redovisas vid dessa rapporteringar som kommer att behöva redovisas för att visa hur reduktionsplikten har uppfyllts. För att minimera de administrativa kostnaderna för företagen och för tillsynsmyndigheten bör rapporteringarna samordnas så långt det är möjligt. Därför är det också lämpligt att sätta redovisningsdatumet till den 1 april varje år eftersom detta datum sammanfaller med datumet då rapportering enligt hållbarhetslagen och drivmedelslagen ska göras.

Detaljerade föreskrifter om redovisning av reduktionsplikten och av överlåtelse av utsläppsminskning kan behöva meddelas. Sådana föreskrifter bör dock inte finnas på lagnivå. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. I avsnitt 10 finns förslag på ett sådant bemyndigande.

11 Förseningsavgift och reduktionspliktsavgift

Förslag: En förseningsavgift på 1000 kronor ska tas ut om den som har en reduktionsplikt inte redovisar hur reduktionsplikten har uppfyllts senast den 1 april varje år. Tillsynsmyndigheten får sätta ned eller avstå från att ta ut en förseningsavgift om det finns synnerliga skäl.

En reduktionspliktsavgift ska tas ut om den som har en reduktionsplikt inte har uppfyllt denna plikt för ett kalenderår. Avgiften ska motsvara högst 7 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter som saknas vid uppfyllande av reduktionsplikten. Med koldioxidekvivalenter avses den mängd dikväveoxid eller metan som medför en lika stor klimatpåverkan som ett kilogram koldioxid. Tillsynsmyndigheten får sätta ned eller avstå från att ta ut en förseningsavgift om det finns synnerliga skäl.

Om en förseningsavgift eller en reduktionspliktsavgift inte har betalats efter betalningsuppmaning ska avgiften lämnas för indrivning. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Regeringen får meddela föreskrifter om förseningsavgift och reduktionspliktsavgift.

Skälen för förslaget

Förseningsavgift

För att säkerställa att den årliga redovisningen av hur reduktionsplikten har uppfyllts kommer in i tid bör en förseningsavgift tas ut om så inte sker. Avgiften bör i lagen bestämmas till 1 000 kronor. Vissa bestämmelser exempelvis i fråga om uttaget av avgiften kan dock behöva meddelas i förordning. Regeringen bör därför få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om förseningsavgiften. Föreskrifterna är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas av regeringen.

Reduktionspliktsavgift

För att säkerställa att reduktionsplikten uppfylls krävs det en ekonomisk sanktion i form av en reduktionspliktsavgift som ska betalas i förhållande till det antal kilogram koldioxidekvivalenter som den reduktionspliktige inte har minskat utsläppen med. Avgiften bör vara tillräckligt hög för att den som har en reduktionsplikt ska finna det mer fördelaktigt att blanda in tillräckligt med biodrivmedel än att låta bli och tvingas betala avgiften. Avgiften ska inte vara ett lönsammare alternativ än att uppfylla reduktionsplikten. Avgiften bör dock inte vara högre än att den kan skapa en viss flexibilitet i systemet och kunna betalas om omständigheterna tidvis kräver det. Reduktionspliktsavgiften innebär på så sätt också ett tak för hur hög drivmedelskostnaden för en slutkonsument kan bli om de yttre omständigheterna kraftigt förändras.

Reduktionsplikten ska uppfyllas per kilogram minskade utsläpp av koldioxid. Det är därför inte möjligt att avgiften beräknas utifrån en volym biodrivmedel, eftersom det har betydelse vilka utsläpp av växthusgaser som biodrivmedlet ger upphov till. Detta innebär att reduktionspliktsavgiften bör sättas per kilogram koldioxidekvivalenter.

Grundkonstruktionen av reduktionspliktsavgiften bör bestämmas i lag genom att ett maximalt belopp för avgiften anges. Regeringen bör meddela föreskrifter om exakt avgiftsnivå inom den ram som lagen fastställer. Syftet med detta är att på förordningsnivå kunna reglera reduktionspliktsavgiften om marknadsförutsättningarna ändras även om avsikten är att avgiftsnivån ska vara stabil. Förändringar av avgiftens storlek kan dock vara nödvändiga om avgiften inte längre fyller syftet att göra det mer fördelaktigt att blanda in biodrivmedel än att betala reduktionspliktsavgift. Detta kan exempelvis inträffa om prisbilden på biodrivmedel ändras eller vid förändringar av de genomsnittliga växthusgasutsläppen för en viss typ av biodrivmedel. Regeringen bör därför få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om reduktionspliktsavgiften. Föreskrifter om avgiften är av det slaget att de med stöd av ett normgivningsbemyndigande kan meddelas av regeringen.

För att bestämma reduktionspliktsavgiften är det nödvändigt att ta hänsyn till dels merkostnaden per liter för att blanda in biodrivmedel i bensin och dieselbränsle, dels de genomsnittliga utsläppen av växthusgaser per megajoule som olika typer av biodrivmedel ger upphov till. Merkostnaden för att blanda in biodrivmedel i bensin och dieselbränsle är beroende av världsmarknadspriset för bränslet, de skatter och tullavgifter som belastar bränslet samt vilken merkostnad drivmedelsleverantören betalar för att få ett biodrivmedel med lägre växthusgasutsläpp. Minskade utsläpp av koldioxid per megajoule sker för närvarande inte till samma kostnad för dieselbränsle och bensin.

Sammantaget bedöms det som rimligt att i lag ange den maximala avgiften till 7 kronor per kilo koldioxidekvivalenter som den som har en reduktionsplikt inte har uppfyllt plikten med. Avgiften bör på förordningsnivå närmare korrespondera med kostnaden för att minska utsläppen av koldioxid per megajoule för respektive drivmedel med en säkerhetsmarginal för t.ex. oväntade höjningar av världsmarknadspriset på biodrivmedlet. Inriktningen är att avgiften som bestäms i förordningen bör vara 5 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter om reduktionsplikten inte har uppfyllts för bensin samt 4 kronor per kilogram koldioxidekvivalenter om reduktionsplikten inte har uppfyllts för dieselbränsle.

Om det finns synnerliga skäl ska tillsynsmyndigheten kunna sätta ned eller avstå från att ta ut förseningsavgiften och reduktionspliktsavgiften

Tillsynsmyndigheten bör få möjlighet att sätta ned eller avstå från att ta ut såväl förseningsavgiften som reduktionspliktsavgiften om det finns synnerliga skäl. Med synnerliga skäl avses mycket högt ställda krav, exempelvis oförutsedda yttre händelser eller andra omständigheter som gör att det är orimligt att kräva att en redovisning kommer in i tid eller att reduktionsplikten uppfylls.

Om en aktör är skyldig att betala en avgift enligt drivmedelslagen (2011:319) för att de krav på utsläppsminskningar som regleras i den

lagen inte har uppfyllts bör det anses finnas synnerliga skäl för att minska reduktionspliktsavgiften med samma belopp för att undvika dubbla avgifter.

När det gäller möjligheten att sätta ned reduktionspliktsavgiften är bedömningen att den i första hand bör sättas ned till den kostnad som andra aktörer har för att uppfylla reduktionsplikten.

Indrivning

En bestämmelse bör tas in i den föreslagna lagen som anger att en förseningsavgift eller en reduktionspliktsavgift som inte har betalats efter betalningsuppsmaning ska lämnas för indrivning samt att verkställighet enligt utsökningsbalken får ske vid indrivning.

12 Överklagande

Förslag: Tillsynsmyndighetens beslut om förseningsavgift, reduktionspliktsavgift och om förelägganden får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätt.

Skälen för förslaget: Det system för reduktionsplikt som föreslås i denna promemoria innebär inte att tillsynsmyndigheten kommer att fatta beslut om huruvida reduktionsplikt föreligger eller inte i varje enskilt fall. Reduktionsplikten är kopplad till skattskyldigheten för reduktionspliktig energimängd. Den som har en reduktionsplikt ska anmäla detta till tillsynsmyndigheten senast två veckor efter det att reduktionsplikten började, jfr avsnitt 6. Tillsynsmyndigheten kommer att begära redovisning av reduktionspliktens uppfyllande från den skattskyldige. Uppgifterna som lämnas vid rapporteringen kommer antingen att godtas och reduktionsplikten anses uppfylld eller kommer uppgifterna att resultera i att aktören får betala en reduktionspliktsavgift. Detta innebär att frågan om huruvida en aktör omfattas av en reduktionsplikt eller inte kommer att prövas inom ramen för prövningen av reduktionspliktsavgiften. Det är därför viktigt att tillsynsmyndighetens beslut om reduktionspliktsavgift får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma bör gälla för tillsynsmyndighetens beslut om förseningsavgift och om föreläggande. Det bör krävas prövningstillstånd för överklagande till kammarrätt.

13 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelse

Förslag: 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.

Skälen för förslaget: För att underlätta införandet av reduktionsplikten bör ikraftträdandedatum sättas efter övergången till sommarkvalitet för bensin och dieselbränsle. Den övergången sker från och med den 16 maj i Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län samt från och med den 1 maj i övriga Sverige. Detta framgår av drivmedelslagen (2011:319). Ikraftträdandedatum bör därför sättas till den 1 juli 2018. Detta innebär att reduktionsplikten endast kommer att gälla tiden fr.o.m. den 1 juli t.o.m. den 31 december det första året. Därmed finns behov av att reglera i en övergångsbestämmelse hur reduktionsplikten ska uppfyllas detta år.

När det gäller den bestämmelse som avser de höjda reduktionskraven 2019 och 2020 bedöms inte övergången till sommarkvalitet ha samma betydelse eftersom reduktionsplikten ska uppfyllas på årsbasis. De bestämmelserna bör därför träda i kraft den 1 januari 2019 respektive den 1 januari 2020.

14 Beskattningen av flytande drivmedel

14.1 Beskattningen av bensin och dieselbränsle samordnas med det nya reduktionspliktssystemet

Bedömning: En förutsättning för att kunna införa ett reduktionspliktsystem som ett långsiktigt styrmedel är att bensin och dieselbränsle beskattas på ett sådant sätt som inte innebär att statligt stöd i EU-rättslig mening anses ges för de andelar av motorbränslet som framställts av biomassa.

Generell koldioxidskatt och energiskatt, uttryckt i kronor per liter respektive kubikmeter, för samtliga de produkter som beskattas som bensin respektive som omärkt dieselbränsle anses inte innefatta statligt stöd. En sådan beskattning kan därför kombineras med ett reduktionspliktssystem.

Skälen för bedömningen: Beskattningen av drivmedel är harmoniserad inom EU genom rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003

om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet), jfr avsnitt 3.4.

Av artikel 1.4 i energiskattedirektivet följer att både energiskatten och koldioxidskatten är sådana skatter som omfattas av direktivet. Den totala svenska punktskatten på drivmedel består således av två komponenter, en energiskatt och en koldioxidskatt. Medlemsstaterna är enligt artikel 7 i energiskattedirektivet skyldiga att beskatta bensen och dieselbränsle med belopp som minst uppgår till de minimiskattenivåer som för olika motorbränslen anges i bilaga I, tabell A. Minimiskattenivåerna är uttryckta per volymenhet (1 000 liter) och uppgår för blyfri bensen till 359 euro, för blyad bensen till 421 euro och för dieselbränsle till 330 euro.

Nedsättning av eller befrielse från energiskatten och/eller koldioxidskatten kan vara utformad så att åtgärderna definitionsmässigt utgör statligt stöd enligt reglerna i fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, förkortat EUF-fördraget, jfr avsnitt 3.4.

Det är angeläget att skatteregler och åtgärder är hållbara och försvarbara i ett EU-rättsligt perspektiv. Det är också viktigt att ge stabila villkor för de aktörer som producerar och handlar med biodrivmedel. I denna promemoria föreslås, som utvecklas i tidigare avsnitt, att ett reduktionspliktssystem införs eftersom detta styrmedel på ett kostnadseffektivt sätt bedöms säkerställa låginblandade volymer av biodrivmedel i bensen och dieselbränsle på marknaden.

En förutsättning för att kunna införa ett reduktionspliktssystem som ett långsiktigt styrmedel är att bensen och dieselbränsle, dvs. de bränslen som omfattas av den reduktionspliktiga energimängden, beskattas på ett sådant sätt som inte innebär att statligt stöd i EU-rättslig mening ges för de andelar av motorbränslet som framställts av biomassa.

Generell koldioxidskatt och energiskatt, uttryckt i kronor per liter respektive kubikmeter, för samtliga de produkter som beskattas som bensen respektive som dieselbränsle innebär att en och samma energiskattesats respektive koldioxidskattesats gäller för samtliga produkter som enligt energiskattedirektivet ska beskattas med belopp som minst uppgår till angiven minimiskattenivå. En sådan enhetlig beskattning kan därför inte anses innefatta statligt stöd i EU-rättslig mening och bedöms därför kunna kombineras med den föreslagna reduktionsplikten.

Förslag utifrån vad som angetts ovan presenteras och utvecklas mer i detalj i följande avsnitt.

14.2 Beskattningen av bensin och dieselbränsle

Bedömning: Punktskatt på bensin och omärkt dieselbränsle tas även i fortsättningen ut i form av energiskatt respektive koldioxidskatt, uttryckt i kronor per volymenhet (liter respektive kubikmeter). Vid bestämmandet av koldioxidskattesatserna på bensin och omärkt dieselbränsle tas hänsyn till det genomsnittliga innehållet av beståndsdelar som framställts av biomassa i bensin respektive i dieselbränsle som bedöms bli en följd av reduktionspliktssystemet och en justering av bränslets emissionsfaktorer för att bättre spegla reella utsläpp. Schablonen för hur stor andel av bensin respektive dieselbränsle som utgörs av biomassa bör uppdateras inför ikraftträdandet av de reduktionspliktsnivåer i reduktionsplikten som föreslås gälla fr.o.m. den 1 januari 2020.

Förslag: Rätten till avdrag i punktskattedeklarationen slopas för energiskatt och koldioxidskatt på de beståndsdelar av bensin och dieselbränsle som framställts av biomassa. Koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som bensin sänks med 0,09 kronor per liter, dvs. från 2,66 kronor per liter till 2,57 kronor per liter. Koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som omärkt dieselbränsle sänks med 1 093 kronor per kubikmeter, dvs. från 3 284 kronor per kubikmeter till 2 191 kronor per kubikmeter. Energiskatten sänks med 0,21 kronor per liter, dvs. från 4,06 kronor per liter till 3,85 kronor per liter på bensin och med 307 kronor per kubikmeter från 2 641 till 2 334 kronor per kubikmeter omärkt dieselbränsle, miljöklass 1. Motsvarande sänkningar uttryckt i kronor per liter respektive kronor per kubikmeter görs av energi- och koldioxidskatterna för bensin och omärkt dieselbränsle som tillhör övriga miljöklasser. Samtliga sänkningar av energi- och koldioxidskattesatserna anges i förhållande till den prognosticerade skattenivå som genom gällande indexeringsregler av energi- och koldioxidskatterna på bensin och dieselbränsle bedöms gälla fr.o.m. den 1 januari 2018.

Energiskatte- och koldioxidskattesatserna för samtliga bränslen framgår av lagen om skatt på energi. Indexomräkning av dessa skattesatser för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår sker genom en förordning som utfärdas av regeringen med stöd av bestämmelser i lagen om skatt på energi.

Ändringarna träder i kraft den 1 juli 2018.

Bakgrunden till bedömningen och förslaget: Koldioxidskatten syftar till att minska utsläppen av växthusgaser från förbränning av bränslen som innehåller fossilt kol. Detta uppnås genom att öka kostnaderna för förbränning av bränslen som innehåller fossilt kol och därigenom släpper ut fossil koldioxid. Målet med koldioxidskatten har ända sedan den infördes 1991 varit att minska utsläppen av fossil koldioxid genom att beskatta det fossila kolinnehållet i bränslet. Koldioxidskatten är nu det primära styrmedlet för att utanför EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) på ett kostnadseffektivt sätt uppfylla de internationella

åtagandena samt det nationella målet om 40 procents minskning av utsläppen av växthusgaser fram till 2020. Koldioxidskatten stödjer principen om att förorenaren betalar, vilket är en av grundpelarna i EU:s miljöpolitik att integrera externa miljökostnader i priset på varor och tjänster.

Syftet med den svenska koldioxidskatten är således att vara ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att bidra till att nå gemenskapsrättsliga och nationella mål för att minska utsläppen av växthusgaser från sektorer som inte omfattas av EU ETS. Andra nära sammanlänkade mål för koldioxidskattesystemet är att bidra till EU:s mål och nationella mål på området för andelen förnybar energi. När användningen av hållbara biobränslen ökar kan fossila bränslen ersättas, vilket innebär att utsläppen av växthusgaser från bränslen som innehåller fossilt kol minskar.

Kraven på reduktion av utsläpp av växthusgaser, så vitt gäller dieselbränsle, föreslås enligt 2 § lagen om reduktionsplikt gälla för sådant bränsle som är avsett för motordrift och omfattas av KN-nr 2710 19 41 eller 2710 19 45. Beskattningen av bränslen som omfattas av dessa KN-nr regleras i 2 kap. 1 § första stycket 3 LSE. Sådana bränslen kan antingen vara försedda med märk- och färgämnen (punkten 3 a) eller vara omärkta (punkten 3 b). Användningsområdet för omärkt dieselbränsle är drift av motordrivna fordon samt båtar. Såvitt gäller motordrift får märkt olja användas i stationära motorer, i tåg eller annat spårbundet transportmedel, i skepp samt i båt för vilka fiskelicens som inte är begränsad till fiske enbart i enskilt vatten har meddelats enligt fiskelagen eller efter särskilt medgivande till bl.a. Försvarmakten och Kustbevakningen. Det dieselbränsle som kommer att omfattas av reduktionspliktssystemet är därför omärkt dieselbränsle som ger minst 85 volymprocent destillat vid 350°C, dvs. bränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE, jfr avsnitt 5.

Skälen för förslaget

Beskattning som inte innebär statligt stöd

Som framgår av avsnitt 4, föreslås ett reduktionspliktssystem införas. För att reduktionspliktssystemet ska ha förutsättning att vara ett långsiktigt styrmedel bör bensin och omärkt dieselbränsle, dvs. de bränslen som omfattas av den reduktionspliktiga energimängden, beskattas på ett sätt som inte innebär att statligt stöd i EU-rättslig mening ges för de andelar av motorbränslet som framställts av biomassa. Rätten till avdrag i punktskattedeklarationen föreslås därför slopas för energiskatt och koldioxidskatt på de beståndsdelar av bensin och dieselbränsle som framställts av biomassa. Om ett bränsle utgör bensin eller dieselbränsle som till mer än 98 volymprocent framställts av biomassa, och därför inte omfattas av reduktionspliktssystemet, föreslås dock fortsatt skattebefrielse som utgör statligt stöd för detta bränsle, jfr avsnitt 14.3. Nedan avses således med bensin och dieselbränsle sådant bränsle som inte omfattas av förslaget i avsnitt 14.3.

I och med att rätten till avdrag slopas upphör det statliga stödet till dessa biodrivmedel i bensin och dieselbränsle. Som ett villkor för skattebefrielsen för låginblandad etanol i bensin gäller i dag att sådan etanol eller motsvarande mängd etanol vid import eller framställning inom EU har hänförts till KN-nr 2207 10 00 (odenaturerad etanol). I och

med att avdragsrätten slopas upphör även detta s.k. tullvillkor. Pris-effekterna på bensin till följd av detta behandlas i avsnitt 17.3.

I och med att statligt stöd inte längre ges till biodrivmedel i bensin eller dieselbränsle så omfattas dessa volymer biodrivmedel därför inte längre av de särskilda krav som följer av EU:s statsstödsregler, som t.ex. rapportering till kommissionen om överkompensation uppstått och offentliggörande och information om företag på en webbplats.

Någon skattemässig skillnad görs inte heller längre mellan ohållbara och hållbara beståndsdelar av biomassa som ingår i vad som definitions-mässigt är bensin eller dieselbränsle. Dessa bränslen beskattas i sin helhet till följd av förslaget på ett och samma sätt. Kraven som hittills gällt om att ett motorbränsle eller beståndsdel av ett motorbränsle som framställt av biomassa skulle omfattas av ett hållbarhetsbesked enligt 3 kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biodrivmedel upphör alltså att gälla för inblandning i bensin respektive dieselbränsle. Detsamma gäller kravet på anläggningsbesked enligt 3 a kap. samma lag. De EU-rättsliga reglerna om hållbarhetskriterier redovisas närmare i avsnitt 3.1.

En förutsättning för att skattereglerna ska anses vara generellt utformade och inte innefatta statligt stöd är att företag som är i samma faktiska och rättsliga situation behandlas lika utifrån skattesystemets logik. Under de intensiva diskussioner som regeringen haft med företrädare för Europeiska kommissionen under flera års tid har tydligt framkommit att kommissionens uppfattning är att den differentiering mellan biodrivmedel och fossila drivmedel som följer av dagens svenska koldioxid-skatteregler inte är objektivt motiverad utifrån det svenska skattesystemets logik. Kommissionens synsätt innebär att skatten är selektiv och därmed ett statligt stöd. Kommissionen anser att de argument som lagts fram för att skatten inte utgör statligt stöd är miljöpolitiska hänsyn som kan ligga till grund för ett godkännande av statligt stöd. Detta förutsätter dock att kommissionen bedömer att villkoren för skattedifferentieringen är förenliga med EU:s statsstödsregler. Statsstödsreglerna medger normalt inte att två styrmedel som ska uppnå samma syfte kombineras. I syfte att skapa en lösning som ligger inom ramen för kommissionens tolkning av statsstödsreglerna och som kan träda i kraft under mandatperioden kan därför en skattemässig särbehandling mellan biodrivmedel och fossila drivmedel inte kombineras med en reduktionsplikt.

Hänsyn tas till inblandningen av biodrivmedel vid beräkningen av koldioxidskatten på bensin och omärkt dieselbränsle

Att prissätta utsläpp av fossil koldioxid och låta förorenaren betala är fortsatt en grundbult i den svenska klimatpolitiken. Koldioxidskatten bör även fortsatt att styra mot målet om minskade utsläpp av växthusgaser. Reduktionspliktssystemet säkerställer på årsbasis en i lagen om reduktionsplikt angiven minskning av utsläppen av växthusgaser. Hänsyn bör därför tas till det genomsnittliga innehållet av beståndsdelar i bensin respektive i dieselbränsle, som framställt av biomassa och därmed inte innehåller något fossilt kol när koldioxidskattesatserna på bensin och dieselbränsle bestäms. Eftersom reduktionspliktssystemet endast syftar till att omfatta dieselbränsle i motordrivna fordon bör den nämnda omstän-

digheten endast beaktas vid fastställandet av koldioxidskattesatsen för omärkt dieselbränsle enligt 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE, jfr 2 kap. 9 § LSE om användningsområdet för sådant bränsle samt avsnitt 5 om omfattningen av området för reduktionspliktssystemet. Koldioxidskatten för bensin respektive omärkt dieselbränsle kommer alltså att uttryckas i visst belopp per liter respektive kubikmeter. Detta är den enhetliga norm som gäller för hela den bränslemängd som beskattas som bensin respektive omärkt dieselbränsle, i linje med den EU-harmoniserade logik som gäller enligt rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (energiskattedirektivet). Hur en medlemsstat väljer att beräkna denna generella skattenivå saknar betydelse i sammanhanget.

Reduktionspliktssystemet kommer fr.o.m. den 1 juli 2018 att garantera en viss reduktion av växthusgaser från bensin respektive omärkt dieselbränsle. De koldioxidskattesatser som tas ut på bensin och omärkt dieselbränsle bör därför räknas om med hänsyn till den prognosticerade genomsnittliga inblandningen av biodrivmedel 2018. Hur hög andel biodrivmedel som blandas in till följd av reduktionsplikten är dock osäkert. Detta då drivmedelsleverantörerna kan välja att uppfylla en viss reduktionsnivå i reduktionspliktssystemet med biodrivmedel med olika växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv. Om biodrivmedel med lägre växthusgasutsläpp väljs behövs det färre liter och därmed en lägre andel biodrivmedel för att uppnå en given reduktionsnivå. Om biodrivmedel med högre växthusgasutsläpp väljs behövs det i stället en högre andel biodrivmedel för att uppnå en viss reduktionsnivå. När hänsyn tas till inblandningsnivån av biodrivmedel bedöms det lämpligt att utgå från prognosticerade volymer för 2018 enligt Energimyndighetens kortsiktsprognos vilket, i prognosen hösten 2016, innebär knappt 20 procent hydrerad vegetabilisk olja (HVO) och knappt sex procent fettsyrametylester (Fame), totalt ca 25 procent biodrivmedel, i dieselbränsle samt fem procent etanol i bensin. Reduktionskvoten i reduktionsplikten antas initialt leda till ungefär dessa andelar biodrivmedel genom att biodrivmedel med lägre koldioxidutsläpp ur ett livscykelperspektiv används. Energimyndigheten ger ut två kortsiktsprognoser per år. Utifrån den uppdaterade prognos, som kommer att finnas tillgänglig i augusti 2017, kan anledning finnas att förändra både reduktionsnivåer och de skattenivåer som nu föreslås i det förslag som i detta lagstiftningsärende kommer att presenteras i en proposition. Reduktionsnivåerna för 2018 är bestämda med utgångspunkt i de volymer som bedöms finnas på marknaden 2018. Reduktionsnivåerna 2018 diskuteras mer utförligt i avsnitt 7. Skattenivåerna kan som en följd av förändringar i prognosen över drivmedelsanvändningen behöva justeras så dels koldioxidskatten avspeglar det ungefärliga innehållet av biodrivmedel, dels den kompensande sänkningen av energiskatten kalibreras för att hålla pumppriset på bensin respektive dieselbränsle i genomsnitt opåverkat av de förslagna åtgärderna i denna promemoria. Hur detta påverkar emissionsfaktorn för bensin och dieselbränsle illustreras i Tabell 14.1.

Reduktionsnivåerna i reduktionsplikten kommer att korrelera med inblandningsnivåerna av biodrivmedel och när reduktionsnivåerna förändras kommer också inblandningsnivåerna av biodrivmedel sannolikt att förändras. Den genomsnittliga klimatprestandan för biodrivmedel som

används inom reduktionsplikten kan också komma att variera över tid vilket kan få till följd att andelen biodrivmedel även den varierar. Schablonen för hur stor andel av bensin respektive dieselbränsle som utgörs av biomassa kommer alltså att behöva uppdateras över tid med förändringar av skatteuttaget för koldioxidskatt som följd. Den första gång sådana uppdateringar bör ske bedöms vara inför ikraftträdandet av de reduktionspliktsnivåer i reduktionsplikten som föreslås gälla fr.o.m. den 1 januari 2020. Den 1 januari 2020 föreslås i denna promemoria höjningar av reduktionsnivån för biodrivmedel i bensin. Ambitionshöjningen föranleder sannolikt en ökad andel biodrivmedel i bensin, i vilken utsträckning är dock osäkert. Att redan nu beräkna koldioxidskattesatser på bensin och dieselbränsle 2020 utifrån förväntat innehåll av biodrivmedel skulle därför riskera att ge en missvisande nivå på koldioxidskatten.

De i LSE uttryckta koldioxidskattesatserna baseras på det fossila kolinnehållet i bränslet. Från innehållet av fossilt kol kan en emissionsfaktor beräknas, baserat på en fullständig förbränning i torr luft. Detta innebär att allt kol i bränslet efter förbränning omvandlas till koldioxid, vilket leder till slutsatsen att samma mängd kol föreligger i koldioxid efter förbränningen som i bränslet före förbränningen.

Kol som kommer från biosfären klassificeras som biomassa. Dessa kolatomer ingår i ett ständigt pågående utsläpp och upptag i kolcykeln. Fossilt kol är kol som inte varit del av kolets kretslopp under lång tid. Förbränning av fossilt kol adderar därför ytterligare koldioxid till atmosfären. Detta är skillnaden mellan koldioxid från biogent och fossilt material och motiverar att emissionsfaktorn för biomassa är noll. Den för biodrivmedel schabloniserade andel av bensin respektive dieselbränsle åsätts alltså en emissionsfaktor om noll vid beräkningen av koldioxidskattesatsen. Resterande del av bensin respektive dieselbränsle anses ha fossilt ursprung. Beräkningen av emissionsfaktorerna har, som utvecklats ovan, sitt stöd i den logik som gällt för koldioxidskatten alltsedan dess införande 1991 med beaktande av det nya styrmedlet, reduktionsplikt som nu införs.

Uppdatering av använda värden för energiinnehåll och kolinnehåll

Innehållet av fossilt kol och därmed utsläppen av fossil koldioxid varierar inte bara mellan bensin och dieselbränsle utan också mellan olika kvaliteter av respektive drivmedel. De värden som angavs i prop. 1989/90:111 var typiska värden för energiinnehåll och kolinnehåll i de bränslekvaliteter som var vanliga på den svenska marknaden när koldioxidskatten infördes. I syfte att underlätta skatteadministrationen användes medelvärden för energiinnehåll och innehåll av fossilt kol i olika kvaliteter av eldningsolja och dieselbränsle. En gemensam koldioxidskattesats valdes således för dessa produkter.

När koldioxidskatten infördes redovisade regeringen en detaljerad beskrivning av den metod som används vid beräkningen av skattesatserna (se prop. 1989/90:111 s. 150). I propositionen angavs de effektiva värmevärdena (energiinnehåll) för olika bränslen samt deras koldioxidutsläpp uttryckt i kilogram per MJ bränsle. Dessa värden ligger fortfarande till grund för beräkningen av de nuvarande koldioxidskattesatserna som anges i LSE.

De skäl som angavs vid koldioxidskattens införande för att använda medelvärden för energiinnehåll och innehåll av fossilt kol bedöms fortfarande vara giltiga. Bränslekvaliteterna har dock ändrats under åren. Av den anledningen bör de värden som används för beräkningen av koldioxidskattesatserna på bensin och omärkt dieselbränsle anpassas till de värden som används av Sverige vid den årliga rapporteringen av data om svenska utsläpp av klimatpåverkande gaser, i enlighet med riktlinjerna i FN:s klimatkonvention. Därmed separeras koldioxidskattesatsen för dieselbränsle från koldioxidskattesatsen för produkter som vanligen används för uppvärmning, s.k. eldningsolja. Dessa produkter förses enligt regler i LSE med märk- och färgämnen eller ger mindre än 85 volymprocent destillat vid 350°C. Genom att använda dessa uppdaterade värden möjliggörs en mer träffsäker och effektiv koldioxidbeskattning, där logiken om att biodrivmedel vid förbränningen inte ger upphov till nettoutsläpp av koldioxid behålls.

Tabell 14.1 I dag använda emissionsfaktorer, uppdaterade emissionsfaktorer och emissionsfaktorer när hänsyn tagits till genomsnittligt innehåll av biodrivmedel inom reduktionsplikt 2018

kilogram CO₂ per liter

	Nuvarande emissionsfaktor	Uppdaterad emissionsfaktor ¹	Emissionsfaktor när hänsyn tagits till andel biodrivmedel
Bensin	2,32	2,36	2,24
Dieselbränsle	2,86	2,54	1,91

¹ Ren fossil bensin beräknas med 72,00 kg CO₂/GJ och rent fossilt dieselbränsle med 72,01 kg CO₂/GJ. För beräkning till kg/l har värmevärde 35,28 GJ/m³ använts för dieselbränsle och för bensin 32,76 GJ/m³.

Koldioxid- och energiskattesatserna på fossila bränslen räknas årligen om med förändringen i faktiskt konsumentprisindex (KPI). Indexeringen innebär preliminärt att den generella koldioxidskatten kommer att motsvara ca 1,15 kronor per kilogram koldioxid 2018. Fr.o.m. den 1 januari 2017 sker även en omräkning av energiskattesatserna som beaktar utvecklingen av bruttonationalprodukten för bensin och dieselbränsle. Detta sker genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till KPI-omräkningen för både koldioxid- och energiskatten där det ytterligare tillägget läggs på energiskatten. Detta tillägg påverkar således inte koldioxidskattens storlek. I Tabell 14.2 nedan illustreras koldioxidskattesatserna på bensin och omärkt dieselbränsle, före och efter uppdatering av de emissionsfaktorer som föreslås användas samt slutligen efter att hänsyn tagits till drivmedlets genomsnittliga innehåll av biomassa. Förändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018. De förändringar som nu föreslås innebär är koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som bensin sänks från 2,66 kronor per liter till 2,57 kronor per liter. Koldioxidskatten på den totala volymen motorbränsle som beskattas som omärkt dieselbränsle sänks från 3 284 kronor per kubikmeter till 2 191 kronor per kubikmeter. Dessa förändringar anges utifrån den prognosticerade skattenivå som genom gällande indexeringsregler av energi- och koldioxidskatterna på bensin och dieselbränsle bedöms gälla fr.o.m. den 1 januari 2018.

Tabell 14.2 Beräkning av föreslagna koldioxidskattebelopp för bensin respektive omärkt dieselbränsle fr.o.m. den 1 juli 2018

kronor per liter

Preliminär koldioxidskatt (emissionsfaktor Tabell 14.1)*1,15¹	Bensin, miljöklass 1	Dieselbränsle, Miljöklass 1
Prel. koldioxidskatt ¹ fr.o.m. 1.1.2018	2,66	3,284
Med uppdaterade emissionsfaktorer	2,71	2,921
När hänsyn tagits till genomsnittlig andel biomassa inom reduktionsplikt	2,57	2,191
Föreslagen koldioxidskattesats¹ fr.o.m. 1.7.2018	2,57	2,191

¹Preliminärt beräknad skatt utifrån prognosticerad förändring av KPI mellan juni 2016 och juni 2017.

En uppdatering av emissionsfaktorerna innebär att de beräknade skattesatserna baseras på Naturvårdsverkets nu använda emissionsfaktorer (se Tabell 14.1 för ytterligare förklaring). Andelen biomassa antas i bensin vara 5 procent och i dieselbränsle ca 25 procent biomassa. Andelen biomassa räknas sedan bort från den underliggande emissionsfaktorn som bestämmer skatten.

Beräkningen av de föreslagna koldioxidskattesatserna utgår, som framgår av Tabell 14.2, från den prognosticerade skattenivå som genom gällande regler i LSE om indexering av koldioxidskatten bedöms gälla fr.o.m. den 1 januari 2018.

Samma koldioxidskattebelopp för samtliga bränslen som beskattas som bensin och omärkt dieselbränsle

Som utvecklats ovan får den skattemässiga behandlingen av bränsle som ingår i reduktionspliktssystemet inte innefatta något element som är att anse som statligt stöd. Det följer av den grundläggande huvudregeln i energiskattedirektivet att en och samma skattesats, uttryckt per volymenhet, ska tas ut för samtliga de produktioner för vilka en minimiskattesats är angiven i bilaga A till direktivet. Den generella koldioxidskattesats som föreslås för omärkt dieselbränsle bör därför gälla för samtliga de bränslen som omfattas av definitionen i 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE, dvs. 2 191 kronor per kubikmeter. Här ingår såväl de bränslen som omfattas av definitionen av dieselbränsle i den nya lagen om reduktionsplikt (KN-nr 2710 19 41 och 2710 19 45) men även vissa övriga bränslen, som inte vanligtvis används för fordonsdrift och därför inte föreslås ingå i reduktionspliktssystemet. Det rör sig om bränslen enligt KN-nr 2710 19 21 (flygfotogen), 2710 19 25 (annan fotogen än flygfotogen) samt vissa oljor med hög svavelhalt eller eldningsolja (KN-nr 2710 19 49 samt 2710 19 61–2710 19 69).

Flygfotogen används i allt väsentligt i luftfartyg som används för annat än privat ändamål och sådan användning är skattefri, se 6 a kap. 1 § 5 a LSE. Användningen av annan fotogen i motordrivna fordon är försumbar och förekommer endast i mindre omfattning för annan motordrift. Om en lägre koldioxidskattesats, uttryckt per kubikmeter omärkt dieselbränsle, skulle gälla för sådant bränsle som omfattas av reduktionspliktssystemet

än för bränsle som inte omfattas av plikten skulle detta innebära att ett statligt stöd anses ges till bränslet inom kvoten. Den omläggning av styrmedlen på biodrivmedelsområdet som föreslås i denna promemoria skulle i sådant fall inte kunna genomföras. Av motsvarande skäl bör den generella koldioxidskattesats som föreslås för bensin gälla även för flygbensin (KN-nr 2710 11 31) och alkylatbensin trots att dessa bränslen inte omfattas av reduktionspliktssystemet, dvs. för samtliga bränslen som omfattas av minimiskattenivå för bensin i energiskattedirektivet (bensin enligt 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 och 7 LSE).

Sänkning av energiskatten på bensin och omärkt dieselbränsle

Effekterna av priset vid pump av den föreslagna reduktionsplikten analyseras i avsnitt 17. En reduktionsplikt med en energiskatt på dagens nivå för alla ingående drivmedel bedöms leda till högre priser av dessa drivmedel vid pump. I syfte att motverka en sådan prisökning bör energiskattesatserna på bensin respektive omärkt dieselbränsle sänkas. Energiskatten föreslås sänkas från 4,06 kronor per liter till 3,85 kronor per liter på bensin vilket innebär en sänkning med 0,21 kronor per liter. Energiskatten för omärkt dieselbränsle, miljöklass 1 föreslås sänkas från 2 641 kronor per kubikmeter till 2 334 kronor per kubikmeter vilket innebär en sänkning med 307 kronor per kubikmeter. Motsvarande sänkningar föreslås av energiskattesatserna för bensin och omärkt dieselbränsle som tillhör övriga miljöklasser. Energiskatten har historiskt sett varit, och är även i dag främst, en fiskal skatt men har gradvis fått en mer resursstyrande karaktär genom att den verkar allmänt dämpande på energianvändningen och bidrar till en ökad energieffektivisering. När skatteintäkterna från skatt på biodrivmedel i bensin respektive dieselbränsle genom förslagen kommer att öka finns det därmed utrymme att sänka energiskatten på den fossila delen i bränsleblandningen utan att riskera skatteintäkterna.

Beräkningen av de föreslagna energiskattesatserna utgår, som framgår av Tabell 17.2, från den prognosticerade skattenivå som genom gällande regler i LSE om indexering av energiskatten bedöms gälla fr.o.m. den 1 januari 2018.

Av samma skäl som anförts ovan beträffande den föreslagna koldioxidskattesatsen bör även sänkningen av energiskatten gälla för samtliga de bränslen som omfattas av definitionen av omärkt dieselbränsle i 2 kap. 1 § första stycket 3 b LSE respektive beskattas som bensin enligt 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 7 LSE.

Omräkning av energi- och koldioxidskattesatserna

De ändrade energi- och koldioxidskattebelopp som föreslås för bensin och omärkt dieselbränsle tillämpas när skattskyldigheten inträder fr.o.m. tidpunkten för ikraftträdandet av ändringarna. Denna tidpunkt föreslås vara den 1 juli 2018. Dessa skattebelopp anges i en tabell i 2 kap. 1 § första stycket LSE tillsammans med skattebeloppen för övriga bränslen. Omräkning av dessa skattebelopp enligt 2 kap. 1 b § LSE sker inför kalenderåret 2019, jfr detta lagrum om beräkningsgrunden med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen samt för bensin och dieselbränsle även med beaktande av utvecklingen av bruttonationalprodukten. Detta beak-

tande sker genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till omräkningen enligt prisutvecklingen för både energi- och koldioxid-skatterna där det ytterligare tillägget läggs på energiskatten.

Enligt gällande regler i LSE kommer regeringen att senast i november 2017 att i en förordning lägga fast de energi- och koldioxidsskattebelopp som ska gälla fr.o.m. den 1 januari 2018. Av tydlighetsskäl bör det inte förekomma att de vid viss tid gällande skattebeloppen för vissa bränslen framgår direkt av LSE medan för andra bränslen av en av regeringen utfärdad förordning med stöd av bestämmelser i LSE. Med hänsyn härtill bör i det författningsförslag som nu remitteras även skattebelopp läggas fast för andra bränslen än bensin och omärkt dieselbränsle, dvs. märkt dieselbränsle, gasol, naturgas samt kol och koks. De skattebelopp som föreslås för dessa bränslen grundas på en uppräknings av 2017 års skattebelopp med hänsyn tagen till prognosticerade förändringar i konsumentprisindex (KPI) under perioden juni 2016 t.o.m. juni 2017. Det faktiska utfallet av förändringar av KPI under den perioden kommer att ligga till grund för de skattesatser som regeringen kommer att lägga fast i en förordning som utfärdas i november 2017 och gäller fr.o.m. den 1 januari 2018.

Vad gäller skattebeloppen på bensin och dieselbränsle tas hänsyn till prognosticerade förändringar av KPI för perioden juni 2016 t.o.m. juni 2017 vid de beräkningar som följer av förslagen i denna promemoria, dvs. omläggningen av beräkningsgrunden för koldioxidsskatten och de sänkningar som föreslås av energiskatten. I samband med att en proposition läggs fram i ärendet kommer det faktiska utfallet av förändringar av KPI att vara känt och kunna användas vid beräkningen av de skattebelopp som för bensin och dieselbränsle kommer att föreslås gälla fr.o.m. den 1 juli 2018. De preliminära skattesatserna för perioden 1 januari 2018–30 juni 2018 respektive perioden 1 juli 2018–31 december 2018 finns beskrivna i Tabell 17.2.

Av tydlighetsskäl bör det inte förekomma att de vid viss tid gällande skattebeloppen för vissa bränslen framgår direkt av LSE medan för andra bränslen av en av regeringen utfärdad förordning med stöd av bestämmelser i LSE. Med hänsyn härtill bör i det författningsförslag som nu remitteras även skattebelopp läggas fast för andra bränslen än bensin och omärkt dieselbränsle, dvs. märkt dieselbränsle, gasol, naturgas samt kol och koks. På samma sätt som för bensin och omärkt dieselbränsle grundas de skattebelopp som föreslås för dessa övriga bränslen på en uppräknings av 2017 års skattebelopp med hänsyn tagen till prognosticerade förändringar i konsumentprisindex (KPI) under perioden juni 2016 t.o.m. juni 2017. Det faktiska utfallet av förändringar av KPI under den perioden kommer att ligga till grund för de skattesatser som regeringen kommer att lägga fast i en förordning som utfärdas i november 2017 och gäller fr.o.m. den 1 januari 2018.

Efter att de föreslagna skattebeloppen i LSE, med ikraftträdande den 1 juli 2018, har beslutats bör regeringen ändra den i november 2017 utfärdade förordningen med omräknade skattebelopp till att endast gälla för perioden den 1 januari 2018 t.o.m. den 30 juni 2018. Detta möjliggörs genom att det föreslås att den årliga omräkningen ska ske för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår. De skattebelopp som gäller fr.o.m. den 1 juli 2018 kommer således, på samma sätt som skett för ka-

lenderåret 2017, att omräknas för kalenderåret 2019 genom en förordning som utfärdas av regeringen innan utgången av november månad 2018.

Övrigt

Vare sig de justerade koldioxidskattesatserna eller förslaget till övriga ändringar av skattereglerna bedöms innehålla någon sådan teknisk specifikation som avses i artikel 1.3 av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Förslaget föranleder att 7 kap. 3 d § slopas samt att ändringar görs i 1 kap. 11 a §, 2 kap. 1 och 1 b §§ samt 7 kap. 3 c § LSE. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

14.3 Beskattningen av biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten

Förslag: Befrielsen från energiskatt ökas för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85) från 92 procent till 100 procent av den energiskatt som gäller för bensen. Befrielsen från energiskatt ökas för höginblandad Fame från 63 procent till 100 procent av den energiskatt som gäller för dieselbränsle.

För motorbränsle som utgör bensen eller dieselbränsle och som till mer än 98 volymprocent framställts av biomassa medges 100 procent befrielse från koldioxidskatt och 100 procent befrielse från energiskatt för den andel av bränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Den ökade skattebefrielsen för E85 och höginblandad Fame träder i kraft den 1 januari 2018. Övriga ändringar träder i kraft den 1 juli 2018.

Bedömning: En ansökan om förnyat statsstödsgodkännande bör göras för de flytande biodrivmedel som ges fortsatt skattebefrielse från och med den 1 juli 2018.

Skälen för förslaget och bedömningen: Som beskrivs i avsnitt 4 är en fortsatt positiv utveckling av höginblandade biobränslen nödvändigt för att nå de långsiktiga målen i transportsektorn, inklusive avsikten att nå en fossilfri fordonsflotta. En nyckel till att kunna säkerställa den långsiktighet som krävs för fortsatta investeringar i rena eller höginblandade hållbara biodrivmedel är att det svenska regelverket utformas på ett sätt som är förenligt med EU-rättens bestämmelser.

Inom ramen för statsstödsregelverket har kommissionen redan 2014 aviserat att statligt stöd inte kommer att få lämnas till livsmedelsbaserade biodrivmedel efter utgången av 2020. Europeiska kommissionen (kommissionen) har föreslagit ändringar av förnybartdirektivet. Av förslaget framgår att kommissionen fortfarande anser att livsmedelsbaserade biodrivmedel bör fasas ut inom EU. Något förslag från kommissionen om nya statsstödsriktlinjer för miljöskydd och energi väntas inte förrän tidigast 2018.

Av de skäl som anförts i avsnitt 5 ska reduktionsplikten varken omfatta höginblandade flytande biodrivmedel eller biogas. Även höginblandade biodrivmedel, som alltså inte omfattas av reduktionsplikten, bör ges goda förutsättningar så att de fortsatt kan bidra till miljömålen. Den nuvarande skattebefrielsen har skapat förutsättningar för såväl låginblandade som höginblandade biodrivmedel. Eftersom det föreslagna nya styrmedlet inte omfattar höginblandade biodrivmedel bedöms det lämpligt att fortsatt skattebefria höginblandade biodrivmedel.

Höginblandade biodrivmedel som utgör bensen eller dieselbränsle är syntetisk bensen respektive ren HVO, s.k. HVO100. Den skattebefrielse som i dag gäller för dessa biodrivmedel följer av 7 kap. 3 c och 3 d §§ lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE). Dessa drivmedel innehåller vanligen vissa tillsatser som inte har sitt ursprung i biomassa. För att avgränsa dessa bränslen från sådan HVO och syntetisk bensen som föreslås omfattas av reduktionsplikten föreslås att 100 procent befrielse från energiskatt och koldioxidskatt endast ska kunna ges för bensen eller dieselbränsle som till en viss, hög procentandel framställts av biomassa. Då andelen biomassa i den produkt som saluförs som HVO100 i dag är mycket hög bör denna procentandel för höginblandade biodrivmedel som utgör bensen eller dieselbränsle sättas till mer än 98 volymprocent, se förslaget till ny lydelse av 7 kap. 3 a § LSE.

Den skattebefrielse som i dag gäller för höginblandade flytande biodrivmedel som inte utgör bensen eller dieselbränsle följer av 7 kap. 3 a § LSE. Befrielse medges för samtliga sådana drivmedel med 100 procent av koldioxidskatten och i varierande grad en procentuell nedsättning av energiskatten för olika biodrivmedel, se närmare avsnitt 3.4. Omfattningen av befrielsen från energiskatt är i enhetlighet med villkoren i statsstödsgodkännandet anpassad till skillnaden mellan olika biodrivmedels produktionskostnader och deras fossila motsvarigheter. Utvecklingen av bl.a. världsmarknadspriset på råolja och övriga faktorer som påverkar risken för överkompensation följs av Energimyndigheten. Kostnadskalkylen i Energimyndighetens övervakningsrapport avseende skattebefrielse för flytande biodrivmedel 2016 (finns tillgänglig i Miljö- och energidepartementet M2017/00481/Ee) visar att god marginal till överkompensation nu finns för flera biodrivmedel. Det är dock viktigt att bibehålla en viss säkerhetsmarginal gentemot framtida överkompensation. Säkerhetsmarginalen till överkompensation bedöms tillräcklig 2018 då oljepriserna inte bedöms förändras i någon större utsträckning jämfört med nivåerna 2016 eller 2017. För perioden efter den 1 juli 2018 föreslås dessutom att skattebeloppet på de fossila motsvarigheterna bensen och dieselbränsle sänks vilket ytterligare ökar marginalen till överkompensation för höginblandade biodrivmedel. Mot den bakgrunden bör, i likhet med vad som framförs av Perstorp AB, befrielsen från energiskatt ökas för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85) samt för höginblandad Fame. Dessa ändringar bör lämpligen ske fr.o.m. den 1 januari 2018. Förslaget innebär en ökning av skattebefrielsen från 92 procent till 100 procent för höginblandad etanol som används i gnisttända motorer (E85) samt från 63 procent till 100 procent för höginblandad Fame. En aspekt att i framtiden beakta är även de förändringar av skattesatserna på fossil bensen och fossilt dieselbränsle som följer av

den årliga omräkningen av skattesatserna efter prisutveckling respektive reala inkomstökningar.

Statsstödsgodkännandet för nuvarande skattebefrielse för flytande biodrivmedel gäller t.o.m. den 31 december 2018 om de förhållanden som anmälts till och godkänts av kommissionen inte ändras i något materiellt avseende. Den ökade skattebefrielsen för etanol för gnisttända motorer (E85) och höginblandad Fame den 1 januari 2018 bedöms utgöra förenligt stöd enligt nuvarande statsstödsgodkännande.

Genom att skattebefrielsen för den biomassa som ingår i bensin eller dieselbränsle och som inte till mer än 98 volymprocent utgörs av biomassa slopas, kommer den kvarvarande skattebefrielsen i viss mån att påverka marknaden på ett annat sätt än den tidigare skattebefrielsen trots att villkoren föreslås vara oförändrade. Ändringarna som föreslås träda i kraft den 1 juli 2018 bedöms därför förutsätta ett nytt statsstödsgodkännande avseende skattenedsättningarna för etanol för gnisttända motorer (E85), etanol för kompressionstända motorer (ED95), höginblandad Fame samt bensin eller dieselbränsle som till mer än 98 volymprocent har framställts av biomassa.

Biogas som används som motorbränsle omfattas inte heller av plikten som nu föreslås, se avsnitt 5. Skattebefrielsen för biogas är dock inte en del av den nuvarande stödordningen för flytande biodrivmedel och är därför föremål för ett separat statsstödsgodkännande. Eftersom statsstödsgodkännandet för den skattebefrielsen gäller t.o.m. utgången av 2020 och förutsättningarna för det beslutet inte ändras bedöms inga åtgärder behöva vidtas inom ramen för detta lagstiftningsärende.

Enligt nu gällande statsstödsgodkännande ska motorbränslet eller den andel av motorbränslet som utgörs av biomassa omfattas av både ett hållbarhetsbesked och ett anläggningsbesked enligt lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Stödmottagaren får inte heller vara ett företag utan rätt till statligt stöd. Uppgifter måste också lämnas om skattebefrielsens fördelning på stödmottagare. Dessa krav gäller som villkor enligt LSE för nuvarande skattebefrielse av biodrivmedel och har sin grund i kommissionens krav i gällande statsstödsbeslut på att villkoren i de statsstödsriktlinjer som gäller för stöd till miljöskydd och energi till och med 2020 skulle följas. Eftersom de statsstödsrättsliga förutsättningarna för kommissionens bedömning inte har ändrats bör villkoren för den kvarvarande skattebefrielsen motsvara de villkor som gäller enligt nuvarande bestämmelser i LSE. Av redaktionella skäl bör dock en viss omflyttning av bestämmelserna göras (se förelagena lydelse av 7 kap. 3 b och 3 c §§ LSE).

Det bör övervägas att söka underlätta hanteringen och öka förutsägbarheten för marknadsaktörerna vid överkompensationsberäkningarna, t.ex. genom att skapa förutsättningar för att kunna utgå från marknadspriset för vissa höginblandade biodrivmedel i stället för att låta Energimyndigheten samla in uppgifter om företagets produktionskostnader. Sådana villkor har godkänts av kommissionen i ett statsstödsbeslut avseende Tjeckiens biodrivmedelsbeskattning (COM (2015) 5632 final av den 12 augusti 2015). Även om vissa förbättringar kan göras krävs dock ett fortsatt åtagande för att förhindra överkompensation i den statsstödsanmälan som krävs enligt EU:s statsstödsregler. Det innebär att den full-

ständiga skattebefrielsen för höginblandade biodrivmedel kan behöva anpassas utifrån marknadsutvecklingen.

Regeringen arbetar aktivt med att förändra kommissionens synsätt och möjliggöra fortsatt differentierad beskattning av alla höginblandade hållbara biodrivmedel även efter utgången av 2020. Mot bakgrund av att kommissionen föreslagit att livsmedelsbaserade biodrivmedel ska fasas ut inom EU finns det risk för att möjligheterna att lämna statligt stöd för dessa biodrivmedel kan komma att begränsas. Utifrån den tolkning som kommissionen hittills har gjort av EU:s statsstödsregler kommer energi- och koldioxidskatterna efter 2020 inte kunna vara differentierade mellan livsmedelsbaserade biodrivmedel och dess fossila motsvarigheter.

Det bedöms inte möjligt att få ett statsstödsgodkännande för skattebefrielse som avser livsmedelsbaserade biodrivmedel för längre tid än vad 2014 års statsstödsriktlinjer för miljöskydd och energi medger. För att säkerställa så långsiktiga förutsättningar för branschen som möjligt bör ett fortsatt statsstödsgodkännande sökas för nedsatt skatt för höginblandade biodrivmedel t.o.m. utgången av 2020. En skattebefrielse med de villkor och åtaganden som följer av kommissionens nuvarande statsstödsgodkännande för flytande biodrivmedel bedöms kunna godkännas av kommissionen i sådan tid att det kan beaktas av riksdagen vid dess beslut om det förslag som regeringen förväntas lägga fram i detta lagstiftningsärende.

Först när de statsstödsriktlinjer för miljöskydd och energi som kommer att gälla efter utgången av 2020 beslutats på EU-nivå blir det möjligt att bedöma förutsättningarna för ett statsstödsgodkännande för skattebefrielse för samtliga hållbara höginblandade biodrivmedel efter utgången av 2020. Det bedöms dock finnas förutsättningar att få ett nytt statsstödsgodkännande för fortsatt skattebefrielse för hållbara biodrivmedel som inte framställts från livsmedelsråvaror.

I den del förslaget avser ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2018 föranleder förslaget ändringar i 7 kap. 3 a § LSE. De ändringar som föreslås träda i kraft den 1 juli 2018 föranleder att en ny paragraf, 7 kap. 3 b §, införs samt att ändringar görs i 1 kap. 11 a § samt i 7 kap. 3 a och 3 c §§ LSE. Äldre bestämmelser ska i båda fallen fortfarande gälla för förhållanden som hänför sig till tiden före respektive ikraftträdande. Detta innebär att äldre bestämmelser är tillämpliga då skattskyldighet inträtt före ikraftträdandet.

15 Följdändringar av fordonsskatten för lätta dieselfordon

Förslag: Bränslefaktorn för lätta dieselfordon kalibreras om från 2,37 till 2,49, som en följd av att energiskatteskillnaden mellan bensin och dieselbränsle ökar. Följdändringar genomförs även för lätta dieselfordon i det viktbaserade systemet för fordonsskatt.

Ändringen träder i kraft den 1 juli 2018.

Skälen för förslaget: Utgångspunkten för beräkningen av bränslefaktorn är att en ägare av en genomsnittlig personbil som kan drivas med dieselbränsle ska betala en högre fordonsskatt, motsvarande vad fordonsägaren skulle betalat i energiskatt på dieselbränsle om den hade varit lika hög som energiskatten på bensin. Storleken på bränslefaktorn bestäms med utgångspunkt i en genomsnittlig personbil, som körs en genomsnittlig årlig körsträcka, och skillnaden i energiskatt mellan bensin och dieselbränsle. Bränslefaktorn bestäms i dag vidare med beaktande av fordonsskattens storlek, utan bränslefaktorn. Om energiskatteskillnaden mellan bensin och dieselbränsle förändras bör således även bränslefaktorn för lätta dieselfordon ändras.

Energiskatteskillnaden mellan bensin och dieselbränsle föreslås öka med ca 0,09 kr/l i denna promemoria. Detta föranleder utifrån gällande rätt att bränslefaktorn föreslås justeras från 2,37 till 2,49.

Förslaget innebär att fordonsskatten för lätta dieselfordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt höjs för merparten av alla lätta dieselfordon i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt. Vid ändringar av fordonsskatten i det koldioxidbaserade systemet bör följdändringar göras i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. Skälet till detta är att det inte är önskvärt eller rimligt att äldre fordon, som allmänt sett är sämre ur miljösynpunkt, beskattas lindrigare. Denna bör ungefär motsvara den genomsnittliga höjningen i det koldioxidbaserade systemet för fordonsskatt och därför föreslås att skattebeloppen för fordon som kan drivas med dieselolja räknas upp med knappt tre procent i det viktbaserade systemet för fordonsskatt. Det bör dock noteras att promemorian om ett förslag till införande av ett bonus-malus-system för lätta fordon kommer att remitteras.

Förslaget föranleder ändringar i 2 kap. 10 § vägtrafikskattelagen (2006:227) och i bilagan till lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt. De ändrade skattereglerna bör träda i kraft vid samma tidpunkt som då huvuddelen av reglerna i den nya lagen om reduktionsplikt träder i kraft och föreslås därför träda i kraft den 1 juli 2018. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för skatt som avser tid före den 1 juli 2018.

16 Kontrollstationer

Bedömning: Kontrollstationer bör införas med start 2019 och var tredje år därefter. I kontrollstationerna ska särskilt reduktionsnivåerna för åren efter 2020 ses över i syfte att på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra bidra till målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 jämfört med 2010.

Skälen för bedömningen: Reduktionsnivåerna för åren efter 2020 bör fastställas i lag senast under 2020. Det bör därför genomföras en kontrollstation 2019 för att analysera transportsystemet, marknaden för biob drivmedel och konsekvenserna av de EU-regelverk som kommer att gälla

efter 2020. De samhällsekonomiska konsekvenserna och systemets kostnadseffektivitet gentemot fastställda mål bör utvärderas i syfte att i den mån som bedöms lämpligt göra såväl reduktionspliktssystemet samt beskattningen mer effektiv. Som framgår av avsnitt 7 är avsikten att fler kontrollstationer ska genomföras för att se till att de fastställda reduktionsnivåerna bidrar till målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter, utom luftfart, till 2030 jämfört med 2010 på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra.

Det bedöms rimligt att kontrollstationerna genomförs var tredje år, dvs. 2019, 2022, 2025 och 2028. Vid de senare kontrollstationerna bör även reduktionspliktens funktion efter 2030 analyseras.

I samband med kontrollstationen 2019 är det lämpligt att även ett flertal andra frågor analyseras. Detta bör i synnerhet gälla frågan om en gemensam reduktionsnivå för de bränslen som ingår i reduktionsplikten ska införas efter 2020 och om systemet bör inkludera ytterligare flexibilitetsmekanismer än de som föreslås av avsnitt 8 i denna promemoria. Det är även lämpligt att frågan om vilka styrmedel som ska gälla för höginblandade biodrivmedel efter 2020 analyseras vid denna tidpunkt då det sannolikt kommer att finnas en tydligare bild av hur EU-regelverket efter 2020 kommer att se ut.

17 Konsekvensanalys

17.1 Nollalternativ

Reduktionsplikten syftar till att ersätta det stödsystem genom skattebefrielse som hittills varit det huvudsakliga styrmedlet för inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränsle. Förslaget ger en långsiktig lösning för låginblandade biodrivmedel där risken för överkompensation och osäkerhet kring statsstödsgodkännanden försvinner. Om det inte blir någon reglering kommer marknadskrafterna och skattens storlek att styra hur mycket biodrivmedel som kommer att blandas in. Med full skatt motsvarande de befintliga energi- och koldioxidskatterna skulle sannolikt inget biodrivmedel alls blandas in i bensen och dieselbränsle, då kostnaden för biodrivmedel är betydligt högre än för de fossila alternativen.

17.2 Alternativa utformningar av reduktionsplikten

17.2.1 Frågan om reduktionspliktens omfattning

För att bidra till de mål som reduktionsplikten syftar till på det mest kostnadseffektiva sättet bör som huvudregel alla motorbränslen och alla sektorer ingå i plikten. Höginblandade drivmedel kommer dock bli betydligt dyrare per liter än fossila drivmedel om de beläggs med samma skatt per liter. En reduktionsplikt som omfattar samtliga drivmedel skulle därmed sannolikt få till konsekvens att försäljningen av höginblandade

biodrivmedel skulle sjunka drastiskt eller helt upphöra. De investeringsbeslut som tagits i fordonsparker och infrastruktur skulle då gå om intet. Det gäller i synnerhet de investeringar som gjorts inom busstrafik och viss lastbilstrafik för att gå över från fossila drivmedel till höginblandade biodrivmedel. Konsekvenserna skulle även bli stora för den kollektivtrafik som satsat på 100 procent förnybara drivmedel vilket kan leda till att biljettpiserna inom kollektivtrafiken måste höjas till följd av kraftigt ökade drivmedelskostnader.

Ovan beskrivna problem bedöms finnas även vid höga reduktionsnivåer eftersom drivmedelsleverantörerna kan uppfylla reduktionsplikten genom att öka andelen HVO i dieselbränsle i stället för att börja sälja höginblandade drivmedel med förlust. Detta bedöms därför inte för närvarande vara en lösning för att hantera de höginblandade drivmedlen. Det bedöms inte heller vara möjligt att införa en särskild reduktionsplikt för höginblandade biodrivmedel då den skulle vara beroende av att det finns en viss fastställd efterfrågan på marknaden. Ett sådant system skulle inte utgöra ett långsiktigt hållbart styrmedel.

Utifrån de förutsättningar som beskrivs i avsnitt 5 saknas det i nuläget förutsättningar att inkludera de volymer biodrivmedel som utgörs av höginblandade drivmedel eller rena biodrivmedel i reduktionsplikten. De utmaningar som finns för höginblandade flytande biodrivmedel gäller även för inblandning av biogas i fordonsgas och reduktionsplikten föreslås därför inte omfatta gasformiga drivmedel.

I avsnitt 14.3 framställs regeringens förslag om hur marknaden för höginblandade drivmedel i den utsträckning EU:s regelverk tillåter ska kunna stödjas fortsatt genom skattebefrielse.

17.2.2 Frågan om minskade utsläpp från produktion av bensin och dieselbränsle samt användning av el

Det har övervägts om det befintliga regelverket i drivmedelslagen kan användas som det huvudsakliga styrmedlet för att främja biodrivmedel. Det finns dock flera skillnader mellan drivmedelslagen och den reduktionsplikt som föreslås i denna promemoria. I drivmedelslagen krävs det inte att leverantörer använder biodrivmedel för att uppnå utsläppsminskningen. Reduktionen kan i stället uppnås genom åtgärder för minskade utsläpp vid produktion av bensin och dieselbränsle. Reduktionen kan också nås genom användning av el till vägfordon. I princip är det möjligt att nå kravet utan att använda biodrivmedel överhuvudtaget. Minskade utsläpp av växthusgaser från produktion av bensin och dieselbränsle är i sig viktiga globala klimatåtgärder då fossila drivmedel fortsatt kommer användas under överskådlig tid. Syftet med reduktionsplikten kan dock inte nås med sådana åtgärder.

Det har också övervägts om användning av el i vägtrafik ska kunna användas som en åtgärd för att minska utsläppen från bensin och dieselbränsle i reduktionsplikten. Eldrift är ett viktigt komplement till ökad användning av biodrivmedel för att minska utsläppen från transportsektorn. Det saknas dock anledning att genom en reduktionsplikt styra investeringar i laddningsinfrastruktur till de aktörer som är verksamma på marknaden för flytande biodrivmedel. I stället bör denna utveckling stöd-

jas genom särskilda incitament eller stöd att bygga laddningsinfrastruktur och införskaffa elfordon.

Bränslekvalitetsdirektivets krav sträcker sig bara t.o.m. utgången av 2020 och utgör därför inte något långsiktigt styrmedel. Direktivet innehåller även flera detaljregleringar om bl.a. rapportering som inte är lämpliga att införa som ett långsiktigt styrmedel. Reduktionsplikten och drivmedelslagens krav skiljer sig också åt på det sättet att reduktionsnivåerna i reduktionsplikten är skilda för bensen och dieselbränsle. Ambitionen är att lagstiftningarna ska samordnas i så stor utsträckning som är möjligt för att undvika dubbelreglering och administrativa kostnader för de företag som omfattas.

17.2.3 Frågan om flexibilitetsmekanismer

Frågan om i vilken utsträckning ett kvot- eller reduktionspliktsystem bör utrustas med flexibilitetsmekanismer har diskuterats i flera utredningar – bl.a. i en underlagsrapport till FFF-utredningen, i Energimyndighetens rapport *Kvotpliktsystem för biodrivmedel – Energimyndighetens förslag till utformning (ER 2009:27)* och i Konjunkturinstitutets rapport *Kostnadseffektiv styrning mot mål om förnybar energi – Specialstudie 51*. Flexibilitetsmekanismer kan innefatta allt mellan förhållandevis enkla system såsom möjligheten att samrapportera mellan två eller flera företag till mer komplicerade lösningar som en central handelsplats där utsläppsminskningar handlas genom certifikat.

Flera av de utredningar som analyserat frågan om flexibilitetsmekanismer har utgått ifrån en generell kvotplikt där alla biodrivmedel omfattas och där kravet ställs på en viss andel biodrivmedel uttryckt i volym. Som framgår av avsnitt 5 kommer reduktionsplikten inte omfatta höginblandade drivmedel och rena biodrivmedel. Plikten kommer inte heller att uppfyllas genom en viss andel biodrivmedel utan genom en viss minskning av utsläpp av växthusgaser i ett livscykelperspektiv. Det bedöms inte som lämpligt att införa ett system med handel med certifikat genom en öppen handelsplats, bl.a. eftersom ett fåtal aktörer står för en mycket stor andel av den totala volymen levererade drivmedel. Ett sådant system bedöms även leda till höga administrativa kostnader för företagen och ökade kostnader för tillsynsmyndigheten. De administrativa kostnaderna bör däremot vara betydligt lägre eller obefintliga om en aktör med reduktionsplikt tillåts att överföra minskade växthusgasutsläpp till en annan aktör med reduktionsplikt genom avtal. Det föreslås därför i avsnitt 8 att ett sådant system införs.

17.3 Övergripande konsekvenser av förslaget

17.3.1 Vilka berörs av förslaget?

Förslaget berör främst företag som producerar, säljer eller använder flytande drivmedel. Antalet företag som omfattas av reduktionsplikt och direkt träffas av regelverket bedöms för bensen vara upp till 30 stycken, varav större delen är leverantörer och ett fåtal yrkesmässiga användare.

Antal företag som omfattas av reduktionsplikt för dieselbränsle bedöms vara upp till 80 stycken. Av dessa är merparten yrkesmässiga användare av dieselbränsle, t.ex. vissa större industri- och åkeriverksamheter, som köper obeskattat dieselbränsle av de större drivmedelsleverantörerna och efter godkännande från Skatteverket som upplagshavare hanterar bränslet under skatteuppskov och beskattar det i takt med förbrukningen. Indirekt påverkas även producenter och importörer av biodrivmedel genom att efterfrågan och prissättningen på biodrivmedel kan komma att påverkas genom förslaget.

Drivmedelskonsumenter, såväl privatbilister och företag, påverkas främst genom att förslaget åtminstone på sikt bedöms ha viss inverkan på slutkonsumentens drivmedelskostnader för bensin och dieselbränsle. Energimyndigheten, Skatteverket och i viss mån domstolarna berörs också av förslaget.

Reduktionsplikten föreslås gälla för bensin och dieselbränsle med undantag för s.k. höginblandade biodrivmedel, se avsnitt 5. I avsnitt 17 betecknas de bränslen som omfattas av reduktionsplikten reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt dieselbränsle. Reduktionsplikten föreslås gälla för alla typer av transporter (väg, tåg, fartyg, luftfartyg) och arbetsmaskiner som använder reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt omärkt dieselbränsle med de KN-nr som anges i den föreslagna lagen. I sammanhanget kan nämnas att då flygbensin och flygfotogen, liksom olika typer av bunker- och tjockoljor som till viss del används i sjöfarten, faller under andra KN-nr kommer inte användningen av dessa bränslen att påverkas av reduktionsplikten. En stor del av sjöfarten samt spårbunden trafik och användning i stationära motorer kommer undantas genom att märkt dieselbränsle inte omfattas. Genom formuleringen avsedd för motordrift kommer därutöver vissa användningar av sådan bensin och sådant dieselbränsle som genom sina KN-nr skulle omfattas av reduktionsplikten ändå inte att beröras. Det gäller främst lösningsmedel eller bränslen som är avsedda för uppvärmning. Förändringarna av koldioxid- och energiskattesatserna kommer dock att påverka även förbrukare av flygbensin samt förbrukare av alkylatbensin.

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.

17.3.2 Offentligfinansiella effekter

Den sammanlagda effekten av förändringarna bedöms vara att skatteintäkterna minskar med 0,03 miljarder kronor 2018, vilket delvis är en halvårseffekt. För 2019, när ambitionsnivån för dieselbränsle föreslås höjas, innebär förslagen sammantaget ökade skatteintäkter med 0,17 miljarder kronor. För 2020, när reduktionsnivån för både dieselbränsle och bensin föreslås höjas, innebär förslagen sammantaget ökade skatteintäkter med 0,56 miljarder kronor. Beräkningen av de offentligfinansiella effekterna utgår till stor del från Energimyndighetens kortsiktsprognos hösten 2016 där använda volymer 2018 prognosticeras. Effekten på skatteintäkterna förklaras nedan.

Införandet av en reduktionsplikt innebär att ingen skattedifferentiering av likvärdiga bränslen får förekomma inom kvot. Tidigare helt eller delvis skattebefriade drivmedel kommer därmed att beläggas med full energi- och koldioxidskatt. Samtidigt föreslås i promemorian att energiskatten justeras ned och att beräkningsgrunden för koldioxidskatten på bensen respektive dieselbränsle uppdateras. Förändringarna av beräkningsgrunden för koldioxidskatten medför en lägre koldioxidskatt med 0,09 kronor per liter på bensen och med 1,093 kronor per liter på dieselbränsle jämfört med prognosticerad koldioxidskatt för 2018. Förändringen av energiskatten på bensen respektive dieselbränsle ska tillsammans med de föreslagna förändringarna av koldioxidskatten i genomsnitt motverka den ökade beskattning av drivmedel som förslaget om beskattning av låginblandade biodrivmedel per liter bedöms leda till och därmed leda till begränsade statsfinansiella effekter. Det finns dock stora osäkerheter, bl.a. gällande hur hög andel biodrivmedel som blandas in till följd av reduktionsplikten vilket kan påverka de offentligfinansiella effekterna. Hur skatteintäkterna påverkas av förändringarna kommer att följas noggrant inom Finansdepartementets ordinarie prognosverksamhet och även följas upp genom de kontrollstationer som föreslås i avsnitt 16.

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 bensen. Förutom att detta lämnar många drivmedelskonsumenter opåverkade gör det även att skatteintäkterna i stort förblir oförändrade. Det finns dock några undantag. För dieselbränsle som används inom gruvindustriell verksamhet betalas endast 11 procent av energiskatten och 60 procent av koldioxidskatten. Då proportionen energiskatt jämfört med koldioxidskatt förändras leder det till en något lägre total skatt på dieselbränsle som förbrukas inom gruvnäringen.

Då de nu tillgängliga biodrivmedlen har ett lägre energiinnehåll per liter bränsle än sina fossila motsvarigheter innebär en likabeskattning per liter att biodrivmedel beskattas högre per energienhet än sin fossila motsvarighet. Särskilt gäller detta etanol som blandas in i bensen där energiinnehållet per liter är ca 34 procent lägre än ren fossil bensen. Detta betyder att mer drivmedel behövs för att upprätthålla en konstant transporttjänst vilket ger en offentligfinansiell effekt vid en ambitionshöjning inom reduktionsplikten. Promemorian innehåller förslag om en ökad inblandning av biodrivmedel i bensen fr.o.m. 2020. Den ökade inblandningen bedöms, givet att den uppfylls med etanol och att den totala energimängden av bensen med inblandning inte förändras, öka skatteintäkterna med 0,26 miljarder kronor 2020. Det kan som diskuteras i avsnitt 14 dock bli aktuellt att korrigera koldioxidskatten på bensen till följd av detta vilket då får en motverkande effekt. Promemorian innehåller även förslag om ökad inblandning av biodrivmedel i diesel fr.o.m. 2019 och 2020, men bedömningen är att denna ambitionshöjning har en mer begränsad offentligfinansiell effekt. Detta beror på att skillnaden i energiinnehåll per liter Fame och HVO jämfört med ren fossil diesel är mindre. För Fame är energiinnehållet per liter sex procent lägre än för diesel och för HVO är motsvarande siffra fem procent. Den ökade inblandningen bedöms, givet att den uppfylls med HVO och att den totala

energimängden av diesel med inblandning inte förändras, öka skatteintäkterna med 0,07 miljarder kronor 2019 och 0,15 miljarder kronor 2020.

Förslagen innebär även att energiskatteskillnaden mellan bensin och dieselbränsle ökar vilket föranleder förslag om att bränslefaktorn i fordonsskatten för lätta dieselfordon bör höjas. Den ökade fordonsskatten för lätta dieselfordon förväntas öka fordonsskatteintäkterna med ca 0,26 miljarder kronor när full effekt uppnås 2020. Intäkterna ökar över tid dels då ikraftträdandet är vid ett halvårsskifte, dels då åtgärden bedöms föranleda väldigt få tilläggsdebiterade fordonsägare och därmed låga intäkter under första året. Tabell 17.1 nedan sammanfattar de offentligfinansiella effekterna av förslagen.

Tabell 17.1 Offentligfinansiella effekter av föreslagna regelförändringar med ikraftträdande den 1 januari 2018, 1 juli 2018, 1 januari 2019 och 1 januari 2020

miljarder kronor

	Bruttoeffekt	Periodiserad nettoeffekt				Varaktig effekt
	2018 ¹	2018 ¹	2019	2020	2021	
Förändrad beskattning av bensin och dieselbränsle	-3,76	-3,45	-6,47	-6,39	-6,34	-6,87
Förändrad beskattning av biodrivmedel i bensin och dieselbränsle	3,76	3,47	6,47	6,39	6,34	6,88
Höjd reduktionsnivå i dieselbränsle från 2019 och i bensin och dieselbränsle från 2020	0	0	0,07	0,41	0,38	0,40
Följdändringar av fordonsskatten för lätta dieselfordon	0,08	0,08	0,21	0,26	0,26	0,26
Slopad energiskatt för etanol i E85 och hög-inblandad Fame ¹	-0,12	-0,13	-0,11	-0,10	-0,10	-0,11
Summa	-0,04	-0,03	0,17	0,56	0,54	0,56

¹ För 2018 redovisas halvårseffekter för samtliga förslag förutom Slopad energiskatt för etanol i E85 och höginblandad Fame, där istället helårseffekten av förslaget redovisas.

17.3.3 Pris effekter på drivmedel till följd av föreslagna regelförändringar

Införandet av en reduktionsplikt med full skatt på alla ingående drivmedel skulle om kompenserande förändringar av skatten på bensin och dieselbränsle inte genomförs leda till högre priser på drivmedel vid pump. Det är främst två effekter som påverkar pumpriset. Dels effekten av att full skatt per liter tas ut på alla drivmedel inom plikten. Dels de högre produktionskostnaderna som råder för biodrivmedel jämfört med

deras fossila motsvarighet och som spelar roll vid en ambitionshöjning (en ambitionshöjning föreslås för dieselbränsle år 2019 och för både dieselbränsle och bensin år 2020, se avsnitt 7). Härutöver kan priset på bensin påverkas av att det s.k. tullvillkoret för låginblandad etanol slopas. Priset på bränslen vid pump kan även påverkas av reduktionspliktsavgiften som i praktiken sätter en gräns för hur mycket dyrare ett biodrivmedel kan vara innan de reduktionspliktiga bolagen i stället väljer att betala avgiften.

Utvecklingen på de globala och regionala biobränslemarknaderna kommer att påverka priserna på biodrivmedel och därmed också pumppriserna på bensin respektive dieselbränsle. På sikt kan även efterfrågan från andra länder påverkas, t.ex. genom kommissionens förslag om ett uppdaterat förnybartdirektiv och en gemensam kvotplikt inom EU för avancerade biodrivmedel. Även utbudet av biodrivmedel kommer att förändras över tid. Dessa effekter är mycket osäkra och svåra att förutspå och är därför inte kvantifierade i denna promemoria.

Tabell 17.2 nedan visar en sammanställning av koldioxid- och energiskatterna på bensin, dieselbränsle och låginblandade biodrivmedel före och efter de föreslagna förändringarna den 1 juli 2018. Skattebefrielsen för etanol i E85 och för höginblandad Fame föreslås höjas till 100 procent den 1 januari 2018 och står därför som fullständigt skattebefriade i Tabell 17.2. Utifrån preliminärt beräknade skattesatser för 2018 skulle annars skatten på etanol i E85 ha uppgått till 0,33 kronor per liter och energiskatten på höginblandad Fame ha uppgått till 0,977 kronor per liter.

Tabell 17.2 Energi- och koldioxidskatt för bensin respektive dieselbränsle före och efter föreslagna förändringar. För biodrivmedlen är skatten beräknad utifrån den procentuella skattebefrielsen i lagen om skatt på energi.

kronor per liter, exklusive mervärdesskatt

Bränsle	Koldioxidskatt ¹		Energiskatt		Total	
	Före	Efter	Före	Efter	Före	Efter
Före/efter 1 juli 2018						
Bensin, MK1	2,66	2,57	4,06	3,85	6,72	6,42
Etanol, låginblandad	0	2,57	0,49	3,85	0,49	6,42
Dieselbränsle, MK1	3,284	2,191	2,641	2,334	5,925	4,525
Fame, låginblandad	0	2,191	1,690	2,334	1,690	4,525
HVO, låginblandad	0	2,191	0	2,334	0	4,525
Fame, höginblandad ²	0	0	0	0	0	0
Etanol, höginblandad i E85 ²	0	0	0	0	0	0
HVO, höginblandad	0	0	0	0	0	0

¹För koldioxidskatten gäller samma generella nivå på 1,15 kronor per kilogram fossilt kol både före och efter förändringen, skillnaden i tabellen består i den underliggande uppdateringen och viktningen av emissionsfaktorerna.

²Enligt förslag i promemorian sänks energiskatten på höginblandad etanol i E85 från 0,33 kr/l till 0 kr/l den 1 januari 2018. Skatten på höginblandad Fame sänks från 0,977 kr/l till 0 kr/l vid samma tidpunkt.

De förslag i promemorian som föreslås träda ikraft den 1 juli 2018 påverkar vart och ett priset vid pump för bensin och dieselbränsle, men även i vissa fall marginellt för de höginblandade biodrivmedlen såsom E85. I genomsnitt bedöms förslagen dock sammantaget motverka varandra så att den av skatten beroende priset effekten på bensin och dieselbränsle förblir oförändrad i de allra flesta fall. Drivmedel beskattas i Sverige med energiskatt, koldioxidskatt och mervärdesskatt. Mervärdesskatt betalas om köparen är en privatperson. För företag som har rätt att dra av denna ingående mervärdesskatt tillkommer inte någon sådan effekt. Nedanstående redovisade priset effekter visar pris vid pump inklusive mervärdesskatteeffekt. För att erhålla ungefärlig priset effekt exklusive mervärdesskatteeffekt kan priset effekten multipliceras med 0,8. Priset effekten varierar mellan bränslen och kan även bero på hur mycket biodrivmedel som blandas in. För dieselbränsle med 5 procents inblandningsnivå av Fame och 20 procents inblandning av HVO bedöms priset vid pump förbli relativt opåverkat av de föreslagna åtgärderna i denna promemoria. Även för bensin med 5 procents inblandning av etanol väntas priset förbli relativt opåverkat.

Priset vid pump på höginblandad Fame och E85 kan förväntas sjunka i och med införandet av fullständig energiskattebefrielse den 1 januari

2018 för höginblandad Fame och etanol i E85. De föreslagna skatteförändringarna vid reduktionsplikten införande den 1 juli 2018 kan leda till en marginell ytterligare prissänkning för E85. Sammantaget kan priset på höginblandad Fame förväntas sjunka med ungefär 1,22 kronor per liter inklusive mervärdesskatt. E85 med 15 procent bensin och 85 procent etanol förväntas genom förslagen bli 0,40 kronor per liter billigare vid pump, inklusive mervärdesskatt.

Förslaget kan således påverka samtliga som använder ett fordon drivet på bensin, dieselbränsle, E85 eller höginblandad Fame (B100). Tabell 17.3 nedan redovisar effekterna för bensin och dieselbränsle med den inblandning av biodrivmedel som i genomsnitt förväntas uppnås genom reduktionsplikten. Om inblandningen i en specifik liter dieselbränsle är högre kommer skatteförändringarna i denna promemoria att leda till att den literen beskattas högre än tidigare. Om inblandningen i stället är lägre kommer förändringarna leda till att skatten för den specifika literen är lägre efter förändringarna. Den lägre skatten kan dock antas kompenseras genom justeringar av priset då de reduktionspliktiga bolagen kommer att behöva uppnå en viss andel biodrivmedel och kan därmed antas prissätta sina produkter därefter.

Tabell 17.3 Räkneexempel för den genomsnittliga pumppriseffekten på drivmedel till följd av föreslagna förändringar av skatteregler (inkluderar både förändringar 1 januari 2018 och 1 juli 2018 för E85 och ren Fame)

kronor per liter, inklusive mervärdesskatt

Åtgärd	Bensin (5% etanol) ¹	Dieselbränsle (25% inblandning)	E85 (15% bensin, 85 % etanol)	Ren Fame, B100
Reduktionsplikt och skatt per liter på biodrivmedel	0,38	1,75	0,00	0,00
Förändringar i koldioxidskatten	-0,11	-1,37	-0,02	0,00
Förändringar i energiskatten	-0,26	-0,38	-0,38	-1,22
Summa	0,01	0,00	-0,40	-1,22

¹Räkneexempel för bensin som innehåller 5 procent etanol där energi- och koldioxidskatterna höjs med 5,93 kr/l och 95 procent bensin där energi- och koldioxidskatterna totalt sänks med 0,3 kr/l: $(0,05 \cdot 5,93 \text{ kr/l} - 0,3 \text{ kr/l} \cdot 0,95) \cdot 1,25 = 0,01 \text{ kr/l}$ inklusive mervärdesskatt.

Som diskuterats ovan spelar även de högre produktionskostnaderna som råder för biodrivmedel jämfört med dess fossila motsvarighet roll för vad priset kan förväntas bli vid pump. Detta gäller särskilt vid en ambitionshöjning där reduktionsplikten sätts med målsättning att ytterligare biodrivmedel ska blandas in. 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 bensen 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 bensen. Delvis kan dock dessa prisökningar till följd av ambitionshöjningen motverkas genom att koldioxidskatten på bensen kalibreras om för att beakta en större andel biodrivmedel.

En motverkande effekt på bensinpriset kan också vara att det s.k. tullvillkoret för låginblandad etanol slopas. Beskattningen av etanol i bensen föreslås utformas på ett sådant sätt att den inte innebär statligt stöd. Detta medför att det tullvillkoret för etanol försvinner eftersom villkoret endast gällt för skattenedsättningen av en beståndsdel i bensen som utgörs av etanol och denna skattenedsättning föreslås slopas. Tullvillkoret har påverkat importen av utomeuropeisk etanol. Skattenedsättningen har bara medgetts för etanol som importerats från länder utanför EU med den högre tulltaxa som gäller för odenaturerad etanol (0,192 Euro per liter). Detta villkor har medfört att utomeuropeisk etanol som importeras för låginblandning haft en nackdel jämfört med europeisk etanol. Europeisk etanol utgör i dag nästan all den låginblandade etanolen som används i Sverige. Utan tullvillkoret kommer utomeuropeisk etanol för låginblandning att kunna importeras som denaturerad etanol till en lägre tull (0,102 Euro per liter). Utomeuropeisk etanol kan då på den svenska marknaden bli mer konkurrenskraftig jämfört med europeisk etanol. Ökad konkurrens från denaturerad etanol från tredje land kan ge lägre etanolpriser för låginblandning i Sverige. Pumppriset, inklusive mervärdesskatt, på 95-oktanig bensen med 5 volymprocent etanol kan maximalt sjunka med 0,07 kronor per liter utan tullvillkoret. Samtidigt innebär förslaget att efterfrågan på etanol med låga växthusgasutsläpp kommer att öka genom att en reduktionsplikt införs. Detta bedöms särskilt gynna svensk etanol som har låga utsläpp av växthusgaser jämfört med etanol från andra marknader. Sammantaget bedöms därför priset för etanol vid pump försvinna vara begränsad.

Priset på bränslen vid pump kan även påverkas av reduktionspliktsavgiften, som i praktiken sätter en gräns för hur mycket dyrare ett biodrivmedel kan vara innan de reduktionspliktiga bolagen i stället sannolikt väljer att betala avgiften. En reduktionspliktsavgift på 7 kronor per kilogram koldioxidekvivalent bedöms motsvara ungefär 17–21 kronor per liter biodrivmedel som saknas för att uppfylla reduktionskvoten om HVO blandas i dieselbränsle och 9–13 kronor per liter om etanol blandas i bensen. Den reduktionspliktsavgift som anges i lag är taket för vad kostnaden kan bli. På förordningsnivå är inriktningen, som beskrivs i avsnitt 11, att reduktionsplikten ska vara 4 kronor per kilogram koldioxidekvivalent för dieselbränsle och 5 kronor per kilogram koldioxidekvivalent för bensen. Om en sådan reduktionsavgift under ett kalenderår belastar en konsument som vill köpa dieselbränsle utan biodrivmedel motsvarar det en merkostnad vid pump på maximalt 2–4 kronor per liter inklusive mervärdesskatt. Vid motsvarande resonemang för bensen blir den maximala merkostnaden 0,6 kronor per liter vid pump. Den maximala effekten

förutsätter att biodrivmedel inte alls inblandas och att avgift betalas för hela den reduktionspliktiga andelen vilket bedöms som ett osannolikt scenario.

Sammantaget bedöms priserna vid pump för bensen och dieselbränsle förbli i genomsnitt oförändrade 2018. För dieselbränsle förväntas dock pumppriset stiga något 2019 respektive 2020 och för bensen väntas pumppriset stiga 2020 till följd av de föreslagna ambitionshöjningarna inom reduktionsplikten.

17.3.4 Effekter för miljön

Förslagen bedöms på sikt leda till minskade utsläpp av växthusgaser både i Sverige och utanför Sverige. En reduktionsplikt lägger ett golv för hur mycket utsläppen av växthusgaser från bensen och dieselbränsle ska minska i ett livscykelperspektiv och säkerställer samtidigt en andel biodrivmedel i bensen och dieselbränsle. Genom detta skapas förutsättningar att på sikt minska koldioxidutsläppen från förbränning av fossila drivmedel nationellt. 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. Styrningen reflekteras dock endast i den svenska klimatrapporteringen om hela produktionskedjan skett inom Sveriges gränser.

Genom att sänka energiskatten på höginblandad etanol och Fame blir dessa drivmedel billigare i förhållande till fossil bensen, fossilt dieselbränsle och andra drivmedel, vilket kan leda till en något ökad användning. Detta kan i sin tur bidra till att målet om tio procent förnybart i transportsektorn till 2020 ytterligare överträffas, samt minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn om höginblandade biodrivmedel ersätter fossil bensen och fossilt dieselbränsle. Gruvdiesel får genom förslagen något lägre beskattning vilket kan leda till ökad användning om detta får genomslag på prissättningen av dieselbränsle. En ökad användning dieselbränsle skulle leda till ökade koldioxidutsläpp.

De föreslagna förändringarna av energiskatten förändrar bränslenas beskattning per kilowattimme. I den mån energiskatten ska verka för en mer effektiv energianvändning bör energiskatten vara proportionell mot drivmedlets energiinnehåll för en effektiv styrning. Skatteförslagen i denna promemoria ökar energiskatteskillnaden mellan bensen och dieselbränsle med knappt ett öre per kilowattimme. Energiskatteskillnaden uttryckt per kilowattimme minskar dock för de låginblandade biodrivmedlen som blandas in i bensen respektive dieselbränsle. Efter de föreslagna förändringarna kommer dessa biodrivmedel att beskattas något högre än sin fossila motsvarighet uttryckt per kilowattimme. Sammantaget bedöms dock detta leda till en styrning som är något effektivare med avseende på energianvändning inom transportsektorn. Skatteförslagen bedöms sammantaget ha begränsad effekt på miljön.

17.3.5 Förenlighet med EU-rätten

Införandet av lagen om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle samt de ändringar som genomförs i lagen (1994:1776) om skatt på energi bedöms överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

17.3.6 Påverkan på trygg energiförsörjning

Reduktionsplikten förväntas i längden 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. En minskad drivmedelsimport förväntas inverka positivt på den svenska drivmedelsförsörjningen. Det bedöms därmed att reduktionspliktens styrning mot en ökad andel biodrivmedel sammantaget inverkar positivt på den svenska försörjningstryggheten för drivmedel.

17.3.7 Ikraftträdande

Förslaget föreslås träda i kraft den 1 juli 2018. Det bedöms finnas tillräckligt med tid för berörda aktörer att förbereda sig för införande av en reduktionsplikt.

Det bedöms att drivmedelsleverantörerna har tillräckligt med tid att anpassa sig till införande av E10 på marknaden då reduktionsnivån för bensen höjs den 1 januari 2020.

17.4 Konsekvenser för företag och näringsliv till följd av reduktionspliktens införande

Det föreslagna systemet skapar långsiktiga förutsättningar för låginblandade biodrivmedel då det inte innebär statligt stöd och på det sättet eliminerar risken för överkompensation för låginblandade biodrivmedel. En fördel med reduktionsplikt jämfört med fortsatt skattebefrielse för låginblandning är att den främjar biodrivmedel med låga utsläpp av växthusgaser, såsom avancerade biodrivmedel baserade på skoglig råvara. Som följd av att biodrivmedel generellt blivit mer konkurrenskraftiga har även överkompensationsproblematiken ökat över tid. Om överkompensation inträffar kan berörda företag bli återbetalningsskyldiga även om det hittills har räckt med efterhandsjusteringar av skattesatserna. Eftersom det föreslagna systemet för låginblandade biodrivmedel inte innebär statligt stöd gäller inte heller de begränsningar för livsmedelsbaserade biodrivmedel som gäller vid skattenedsättning inom statsstödsregelverket. Förslagen innebär en långsiktig lösning för biodrivmedel som ingår i bensen eller dieselbränsle. När beskattningen blir mer långsiktigt hållbar

innebär det följaktligen också att producenterna av biodrivmedel får mer stabila regler att förhålla sig till.

För de fall särskilda informationsinsatser bedöms extra viktigt nämns de under respektive rubrik. Annars bedöms generellt ansvarig myndighet, vad gäller förslagen i denna promemoria oftast Energimyndigheten eller Skatteverket, vara bäst lämpad att bedöma om en regeländring bör föranleda särskilda informationsinsatser.

17.4.1 Kostnader för att uppfylla reduktionsplikten inklusive administrativa kostnader

Reduktionsplikten innebär en kostnad för drivmedelsleverantörerna då biodrivmedel är dyrare än fossila drivmedel. Kostnaden kommer dock sannolikt tas ut genom ett högre pumppris vilket redovisas i nedanstående avsnitt.

Införande av en E10-kvalitet på marknaden

De reduktionsnivåer som föreslås för bensin fr.o.m. 2020 innebär att drivmedelsleverantörerna kommer att behöva införa en E10-kvalitet på tankstationerna. Detta kräver investeringar för att anpassa bränslecisterner på tankstationerna till att kunna hantera E10, genom att beläggningarna i cisternerna behöver bytas till ett mer korrosionsbeständigt material. Investeringskostnaden bedöms vara upp till 100 000 kronor per cistern. Drivmedelsleverantörerna har redan påbörjat ett arbete med att anpassa cisterner till ett sådant korrosionsbeständigt material som krävs, bl.a. då andra arbeten ändå har behövt göras, men det finns fortfarande en stor mängd cisterner som inte är anpassade till att hantera E10. Det finns ett begränsat antal entreprenörer som kan göra belägningsbyte vilket innebär att det krävs viss tid för att genomföra åtgärderna.

Den totala kostnaden för att anpassa samtliga tankstationer i Sverige uppskattas till 300 miljoner kronor. Reduktionsnivån är dock anpassad så att drivmedelsleverantörerna ska kunna gå över till E10 på ett hanterbart sätt, genom att t.ex. endast leverera E10 vid större tankstationer. Detta kan dock i stället kräva investeringar på depåerna för att kunna hantera stora volymer av flera olika bränslekvaliteter. Reduktionsnivån är också anpassad efter att en viss del av försäljningen kommer vara bensin med lägre etanolhalt då detta krävs för en viss del av fordonsparken.

Marknaden för drivmedelsförsäljning omfattar flera olika typer av ägandestrukturer. Det går därför inte att ge något entydigt svar på vilka företag som kommer bära kostnaden för att byta beläggning i cisternerna. I vissa fall kan det vara ägaren av drivmedelsstationen och i vissa fall kan det vara drivmedelsleverantören som äger cisternerna. I de fall det är drivmedelsleverantören som står för kostnaden kan det inte uteslutas att kostnaden kommer överföras till ägaren av drivmedelsstationen genom ökade priser. Mindre drivmedelsstationer kan göra valet att inte leverera E10 och därmed inte behöva byta beläggning. I de fall drivmedelsförsäljaren inte köper beskattade drivmedel utan själv omfattas av reduktionsplikten kan detta lösas genom att avtala om att försäljarens leverantör ska överföra utsläppsminskningar enligt förslaget i avsnitt 8.

Administrativa kostnader

Förslaget bedöms medföra något ökade administrativa kostnader för företag med reduktionsplikt, men förslagets utformning bedöms kraftigt begränsa merkostnaderna. Rapportering till Energimyndigheten av reduktionspliktens uppfyllnad kommer samordnas med rapporteringen enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen genom att samma uppgifter kan användas och att rapportering ska ske årligen. De administrativa merkostnaderna i samband med rapportering bedöms därför vara små.

Vissa administrativa kostnader kommer uppkomma för att beräkna att reduktionsplikten är uppfylld i rätt tid då växthusgasutsläppen kan variera mellan olika leveranser av biodrivmedel. Dessa kostnader bedöms vara marginella. En närmare analys av de administrativa kostnaderna och uppskattning av tidsåtgång bör tas fram i samband med att föreskrifter tas fram då kostnaderna beror på utformningen av dessa.

Förslaget om slopad skattebefrielse för låginblandade biodrivmedel bedöms ge de företag som i dag gör avdrag för låginblandade biodrivmedel i bensin och dieselbränsle en minskad administrativ börda. Detta bedöms röra sig om upp till 110 stycken företag (jfr avsnitt 17.3.1). Om de berörda företagen antas deklarerat 12 gånger per år och det per tillfälle antas att tidsåtgången minskar med ca 10 minuter skulle de administrativa kostnaderna kunna minska med upp till 0,1 miljoner kronor per år. Övriga skatteförändringar utgör främst förändringar av skattebelopp och bedöms inte varaktigt påverka företagens administrativa kostnader.

17.4.2 Påverkan på näringsliv till följd av ändrade drivmedelskostnader

Övergripande förändringar av drivmedelspriser redovisas ovan i avsnitt 17.3.3. 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. Reduktionsplikten är också utformad så att liknande mängder biodrivmedel initialt kan förväntas före och efter ikraftträdandet. Detta lämnar många drivmedelskonsumenter opåverkade. Det finns dock några undantag. För dieselbränsle som används inom gruvindustriell verksamhet betalas endast elva procent av energiskatten och 60 procent av koldioxidskatten. Då proportionen energiskatt jämfört med koldioxidskatt genom skatteförslagen förändras leder det till en något lägre total skatt på dieselbränsle förbrukat inom gruvnäringen. Gruvdieselbefrielsen ges för både drivmedel som klassas som dieselbränsle och drivmedel klassade som likvärdigt bränsle. Reduktionsplikten medför i första ledet skattehöjningar på dieselbränsle givet inblandningsnivåer i paritet med övriga transportsektorn om inblandningen är lägre kan den skattesänkningen för gruvnäringen bli något större. Illustrerat med ett räkneexempel innebär förslaget om reduktionsplikt och skatt på biodrivmedel per liter ytterligare knappt 0,82 kronor per liter på koldioxidskatten och 0,58 kronor per liter på energiskatten för en genomsnittlig liter dieselbränsle med inblandning. Uppdateringen och förändringen av hur emissionsfaktorerna för dieselbränsle beräknas får sedan till följd att koldioxidskatten på dieselbränsle

sänks med ca 1,09 kronor per liter. Promemorian innehåller även förslag om att sänka energiskatten på dieselbränsle med ca 0,31 kronor per liter. Totalt har då koldioxidskatten på den genomsnittliga dieselblandningen sänkts med 0,27 kronor per liter och energiskatten på dieselblandningen höjts med 0,27 kr/l. För gruvnäringen blir alltså resultatet av förändringarna att den totala skatten på gruvdiesel sjunker med ca 0,13 kronor per liter ($0,6 \cdot -0,27 \text{ kr/l} + 0,11 \cdot 0,27 \text{ kr/l} = -0,13 \text{ kr/l}$).

För dieselbränsle som används i jord- och skogsbruksmaskiner samt i fartyg i sådan verksamhet återbetalas en del av koldioxidskatten. Denna uppgår t.o.m. utgången av 2018 till 1,70 kronor per liter och fr.o.m. den 1 januari 2019 till 1,43 kronor per liter. Ingen koldioxidskatt tas i dag ut för något biodrivmedel. Återbetalning sker i dag därför inte för de skattebefriade biodrivmedlen. Ett biodrivmedel som innehåller HVO eller annat biodrivmedel får dock del av återbetalningen så länge den koldioxidskatt som betalats för det fossila överstiger 1,70 kronor per liter. Efter införandet av reduktionsplikten kommer dieselbränsle med inblandning av biodrivmedel även fortsatt kunna få återbetalning av koldioxidskatt med de belopp som gäller enligt nuvarande lagstiftning och koldioxidskatt kan även återbetalas för bioandelen i dieselbränsle eftersom biodrivmedlen då är belagda med koldioxidskatt. Eftersom de pris effekter som införandet av skatt på biodrivmedel innebär kompenseras för med lägre koldioxid- och energiskatter på dieselbränsle bedöms jord- och skogsbruket överlag som opåverkat av förslaget.

17.4.3 Förbättrade förutsättningar för biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp

Reduktionsplikten gynnar de biodrivmedel som har lägst växthusgasutsläpp per megajoule ur ett livscykelperspektiv. Förslaget kommer därmed gynna producenter av sådana biodrivmedel. Det kan röra sig om biodrivmedel från grödor där insatser har gjorts för att minska utsläppen vid odling av råvaran. Det kan också röra sig om biodrivmedel från avfall och restprodukter, vilket kan leda till viss ökning av användningen av fett- och oljerika avfall och restprodukter både i Sverige och i andra länder. På längre sikt bedöms användningen av restprodukter från bl.a. skogsbruk och jordbruk och andra råvaror baserade på lignocellulosa att öka. 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.

Efter 2020 förväntas reduktionsnivån för bensin att bli så hög att det i praktiken blir nödvändigt att blanda in syntetisk bensin. Det finns i dagsläget endast en mycket liten marknad för syntetisk bensin, men det är rimligt att anta att det finns produktionsmöjligheter för att möta en väsentligt ökad efterfrågan. Om detta antagande mot förmodan skulle visa sig felaktigt finns det anledning att återkomma om reduktionsnivåer på sikt. Användningen av syntetisk biobensin kommer att gynna de verksamheter som genererar restprodukter som kan användas i biobensinproduktionen, då dessa kommer få en ökad avsättning för sina restprodukter. En utvecklad konsekvensutredning bör tas fram i samband med kontrollstationen 2019 och de reduktionsnivåer som då föreslås.

17.4.4 Påverkan på konkurrensförutsättningar mellan företag

Separata reduktionsnivåer, en för bensin och en för dieselbränsle, bedöms minska påverkan på konkurrensförhållandena mellan drivmedelsbolagen jämfört med vad en gemensam reduktionsnivå för bensin och dieselbränsle skulle innebära – se vidare avsnitt 5.

På marknaden för HVO finns i dagsläget endast ett fåtal producenter, varav en också är leverantör på den svenska marknaden. Detta kan potentiellt leda till försämrad konkurrens då reduktionsplikten införs. Det bedöms dock som sannolikt att fler producenter av HVO kommer att tillkomma på marknaden de närmsta åren.

Förslaget om fortsatt skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel kan eventuellt ge viss påverkan på konkurrensförutsättningarna mellan företag. Höginblandade drivmedel som fortsatt ges stöd kommer konkurrera med drivmedel som omfattas av en reduktionsplikt. Effekterna av detta kommer att analyseras i den kontrollstation som föreslås 2019.

Som beskrivits i Tabell 17.3 i avsnitt 17.3.3 bedöms pumppriset för bensin och dieselbränsle med inblandning i genomsnitt inte påverkas av de föreslagna skatteförändringarna 2018. De föreslagna förändringarna bedöms dock leda till ett lägre pumppris på höginblandade drivmedel som E85 och B100 vilket bör stärka deras konkurrenskraft, dels gentemot bensin och dieselbränsle dels gentemot andra höginblandade biodrivmedel.

17.4.5 Hur påverkas små företag?

De administrativa kostnaderna bedöms relativt sett kunna bli något högre för de företag som hanterar små volymer drivmedel men detta bedöms inte vara tillräckliga skäl för att särskild hänsyn ska tas i utformningen av reduktionsplikten. Bedömningen är att det är möjligt för alla som har en reduktionsplikt att uppfylla denna. Om den administrativa bördan upplevs för stor eller om reduktionsplikten bedöms för svår att uppfylla för vissa mindre företag kan de välja att helt falla utanför lagstiftningen genom att köpa beskattat bränsle från sin leverantör som då får en reduktionsplikt för bränslet i stället. De kan också välja att omfattas av lagstiftningen men förvärva växthusgasreduktioner från en annan aktör som har en reduktionsplikt och som minskat utsläppen med mer än vad som krävs.

17.5 Konsekvenser för hushåll

17.5.1 Effekter av förändrad drivmedelsskatt och fordonsskatt

Om det sker förändringar av kostnaderna för bensin påverkar det fler hushåll direkt än vid förändringar av kostnaden på dieselbränsle. Skatteförslagen är dock 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. Reduktionsplikten är också utformad så att liknande mängder biodrivmedel initialt kan förväntas före och efter ikraftträdandet. Detta lämnar många drivmedelskonsumenter opåverkade.

Då skatteförslagen inte i någon större utsträckning påverkar priset vid pump bedöms också de fördelningsmässiga effekterna av dessa förslag vara begränsade. 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 dieselbil innebär förslaget en fordonskatteshöjning om ca 150 kronor per år. Av Trafikanalys fordonsstatistik (Trafa, Statistik 2015:5) framgår att av de personbilar som ägs av fysiska personer står män som ägare till knappt två tredjedelar. Mot bakgrund av detta bedöms den föreslagna förändringen påverka mäns kostnader något mer än kvinnors kostnader.

Förslagen innebär även att E85 beskattas 0,40 kronor lägre inklusive mervärdesskatt. För en privatbilist som kör 1500 mil om året i ett fordon som förbrukar 0,8 liter E85 per mil kan förändringarna innebära en lägre årskostnad på 400-500 kronor.

Förslagen innebär även att koldioxidskatten på flygbensin sänks med ungefär 0,09 kronor per liter och att energiskatten på detta bränsle sänks med 0,21 kronor per liter. Kostnadsminskningen kan uppgå till ungefär 11 kronor per flygtimme $(-0,30 \text{ kr/l} \cdot 30 \text{ l/h} \cdot 1,25)$. Detta bedöms ha en begränsad effekt på privatflyget. De föreslagna förändringarna leder även till att koldioxidskatten på alkylatbensin sänks med 0,09 kronor per liter och att energiskatten på detta bränsle sänks med 0,21 kronor per liter.

17.5.2 Konsekvenser för hushåll vid införande av E10

De allra flesta bensinbilar som är i drift i Sverige i dag är anpassade för att köras på E10. Vissa bilmodeller, framförallt vissa äldre bilar från 1990-talet, är enligt biltillverkarna dock inte anpassade för E10. Enligt uppgifter från branschen kommer upp till 11 procent av dagens bensinbilar även fortsättningsvis att behöva köras på bensin med maximalt 5 volymprocent etanol. Det är troligt att dagens 98-oktaniga bensin kommer att utgöra det huvudsakliga alternativet för dessa fordon. I samband med införandet av E10 i andra länder har det visat sig att konsumenterna i större utsträckning än väntat valt bort E10 till förmån för bensin helt utan biodrivmedel, trots att deras fordon är anpassade för E10 och att priset på E10 varit betydligt lägre. Relevanta myndigheter bör därför ges i uppdrag att tillsammans med biltillverkarna och drivmedelsförsäljarna informera fordonsägarna om möjligheterna att använda E10.

Som tidigare nämnts i avsnitt 17.3.3 kan den ökade ambitionen för andelen biodrivmedel i bensin leda till genomsnittliga prisökningar på ungefär 0,2 kronor per liter. Delvis kan dock detta motverkas ifall koldioxidskatten på bensin kalibreras om för att beakta en större andel biodrivmedel. Vidare kan en ambitionshöjning leda till att kostnaden per körd mil ökar något. Detta gäller speciellt om biodrivmedlet har väsent-

ligt lägre energiinnehåll än det fossila drivmedel som det inblandas i vilket är fallet för etanol jämfört med bensen.

I och med införandet av E10 på marknaden är det möjligt att de stora drivmedelsbolagen genomför ändringar på depånivå så att dagens 95-oktaniga bensen blir E10-kvalitet och dagens 98-oktaniga bensen kommer att innehålla mindre än 5 procent etanol. Beroende på hur marknaden utvecklar sig kan det inte uteslutas att de drivmedelsförsäljare som väljer att inte saluföra E10 i sådana fall enbart kommer kunna saluföra en 98-oktanig bensinkvalitet. Detta är dock inget tekniskt problem då alla fordon där 95-oktanig bensen kan användas också kan köras på 98-oktanig bensen. Priset på 98-oktanig bensen är något högre än på 95-oktanig bensen till följd av högre produktionskostnader. En viss ytterligare prisskillnad kan eventuellt också uppkomma genom att drivmedelsleverantörer prissätter bensen med lägre etanolinblandning något högre för att kunna uppfylla reduktionspliktens krav. Prisskillnaden motverkas dock av att kostnaden per körd mil för 95-oktanig bensen ökar med ökad inblandning av etanol till följd av lägre energiinnehåll i drivmedlet. Sammantaget förväntas införandet av en E10-kvalitet inte ge några eller endast marginella effekter på tillgängligheten av drivmedel på landsbygden.

17.6 Konsekvenser för myndigheter och domstolar

17.6.1 Energimyndigheten

Regleringen innebär nya uppgifter för Energimyndigheten. I samband med att regelverket träder ikraft uppkommer kostnader för att ta fram föreskrifter och vägledningar, information till berörda företag samt utveckling av verktyg och rutiner för rapportering och tillsyn. Detta ska lösas genom att myndighetens nuvarande arbete med de årliga övervakningsrapporterna för biodrivmedel minskas genom förslaget om reduktionsplikt samt genom omprioriteringar på myndigheten så att dessa kostnader kan hanteras inom befintliga utgiftsramar.

17.6.2 Skatteverket

Skatteförslagen kan komma att medföra vissa engångskostnader för Skatteverket för information, anpassningar av system och blanketter m.m. Dessa kostnader ska hanteras inom befintliga och beräknade anslagsramar inom utgiftsområdet. På sikt kan förslagen leda till lägre återkommande kostnader för Skatteverket då beskattningen görs mer enhetlig och för bensen och dieselbränsle med inblandning av biodrivmedel inte längre utgör statligt stöd.

17.6.3 Domstolarna

Om en redovisning av uppfyllnad av reduktionsplikt kommer in till myndigheten för sent eller om myndigheten inte anser att reduktionsplikten har uppfyllts kommer den som har en reduktionsplikt att påföras en

förseningsavgift eller en reduktionspliktsavgift. Beslut om dessa avgifter kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt förslaget liksom beslut om föreläggande. Ärendetillströmningen beräknas dock bli liten då det är ett begränsat antal företag (sammanlagt ca 100 stycken) som berörs av regelverket och de flesta av dem förväntas komma in med uppgifter i tid och uppfylla reduktionsplikten för att slippa kännbara avgifter.

Skatteförslagen i denna promemoria bedöms inte påverka antalet mål eller på annat sätt påverka arbetsbelastningen i de allmänna förvaltningsdomstolarna.

17.7 Övrigt

Förslagen bedöms inte påverka den kommunala självstyrelsen, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet, möjligheten att uppnå de jämställdhetspolitiska målen mellan kvinnor och män eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

18 Författningskommentar

18.1 Förslaget till lag om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

1 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 4 Stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedel.

I bestämmelsen anges syftet med lagen.

2 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 5 Reduktionspliktens omfattning.

I paragrafen definieras flera uttryck. I definitionerna av *bensin* och av *dieselbränsle* används formuleringen bränsle avsett för motordrift. Genom denna formulering berörs inte vissa användningar av sådan bensin och sådant dieselbränsle som genom sina KN-nr annars skulle omfattas av reduktionsplikten. Det gäller främst bränslen som används för uppvärmning eller för annat ändamål än motordrift eller uppvärmning. Det sistnämnda kan t.ex. röra sig om bensin som används som rengöringsmedel inom sjukvården. Reduktionsplikten omfattar reduktionspliktig bensin eller reduktionspliktigt omärkt dieselbränsle enligt de KN-nr som anges i definitionen och som används i alla typer av motor-drivna fordon, oavsett om det är fråga om transporter på väg eller arbetsmaskiner och andra motorredskap, samt för den övervägande delen av den inrikes sjöfarten. Även i fråga om *biodrivmedel* anges att det är bränslen avsedda för motordrift som menas. Biodrivmedel har samma

betydelse som i drivmedelslagen (2011:319) och i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen med den skillnaden att endast vätskeformiga bränslen avses. Detta innebär att gasformiga biodrivmedel inte kan användas för att uppfylla reduktionsplikten eftersom dessa inte bedöms kunna blandas in eller ingå i bensin eller dieselbränsle.

3 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 9 Tillsyn och tillsynsmyndighet.

Vilken myndighet som prövar frågor enligt lagen och utövar tillsyn bestäms av regeringen och framgår av en bestämmelse på förordningsnivå.

4 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 6. Den som är skattskyldig för bensin och dieselbränsle bör omfattas av reduktionsplikten.

Av paragrafen framgår vilka som har en reduktionsplikt och att en sådan plikt skriftligen ska anmälas skriftligen till tillsynsmyndigheten senast två veckor efter det att reduktionsplikten började. Reduktionsplikten börjar när skattskyldigheten inträder för den som är upplagshavare eller varumottagare för bränslen som motsvarar reduktionspliktig energimängd. Detta framgår av definitionen av reduktionspliktig energimängd som hänvisar till 5 kap. lagen om skatt på energi.

Det är endast de som är skattskyldiga enligt 4 kap. 1 § 1 och 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) som har en reduktionsplikt. Reduktionsplikt gäller dock endast om dessa skattskyldiga har en reduktionspliktig energimängd. Av definitionen i 2 § följer att detta endast är fallet om skattskyldighet har inträtt för bränslet under det aktuella kalenderåret. De aktörer som avses är de som i egenskap av godkända upplagshavare eller varumottagare hanterar bränsle enligt EU:s uppskovsförfarande för punktskatter eller tar emot bränsle som flyttats enligt dessa regler. Regler om godkännande av dessa aktörer finns i 4 kap. 3, 6 och 7 §§ LSE.

Av 4 kap. 1 § 3–10 LSE följer skattskyldighet för aktörer som mer undantagsvis hanterar bränsle på visst sätt. Reduktionsplikt gäller inte för dessa aktörer. Det kan t.ex. vara någon som förvärvat märkt dieselbränsle och förbrukar det drivmedlet i ett skepp som används för privat ändamål. Eftersom reduktionsplikt inte föreligger för detta bränsle ges inte någon återbetalning av koldioxidskatt, jfr avsnitt 14.2 om förslag till fastställandet av koldioxidskattesatsen för omärkt dieselbränsle.

5 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 7 Reduktionsnivåer.

I paragrafen anges att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden ska minska med en viss procentandel jämfört med utsläppen av sådana gaser från motsvarande energimängd fossil bensin eller fossilt dieselbränsle. Hur stor den inblandade energimängden biodrivmedel måste vara för att reduktionsplikten ska uppfyllas beror på hur stora utsläpp av växthusgaser som inblandade biodrivmedel har per megajoule. Hur utsläppen av växthusgaser från fossila drivmedel och

från biodrivmedel ska beräknas framgår av förordning och myndighetsföreskrifter. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att ta fram sådana föreskrifter finns i 16 §.

6 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 7 Reduktionsnivåer.

Bedömningen av om hållbarhetskriterierna är uppfyllda görs enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Om ett hållbarhetsbesked har utfärdats enligt den lagen anses hållbarhetskriterierna vara uppfyllda. Tillsynsmyndigheten kontrollerar inom ramen för tillsynen om det biodrivmedel som ingår i den reduktionspliktiga energimängden omfattas av ett hållbarhetsbesked.

7 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 8 Överlåtelse av utsläppsminskning.

Om den som har en reduktionsplikt har minskat sina utsläpp av växthusgaser mer än vad lagen kräver får överskottet överlåtas och tillgodoräknas någon annan som har en reduktionsplikt. Utsläppsminskningar för dieselbränsle får dock bara tillgodoräknas för att uppfylla en reduktionsplikt för dieselbränsle och detsamma gäller för bensin. En skriftlig överenskommelse mellan aktörerna om överlåtelsen krävs också. Det framgår av 8 § att en överlåtelse av utsläppsminskning särskilt ska redovisas till myndigheten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ett bemyndigande att meddela föreskrifter om överlåtelse av utsläppsminskning i 16 §. Ytterligare bestämmelser om överlåtelse av utsläppsminskning finns därför i förordning och i myndighetsföreskrifter.

8 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 10 Redovisning av reduktionsplikt.

I 16 § får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ett bemyndigande att meddela föreskrifter om redovisning av reduktionsplikt och redovisning av överlåtelse av utsläppsminskning. Ytterligare bestämmelser om redovisning finns därför i förordning och i myndighetsföreskrifter.

9 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 11 Förseningsavgift och reduktionspliktsavgift.

Av *första stycket* framgår att en förseningsavgift ska tas ut om en redovisning av hur reduktionsplikten har uppfyllts inte kommer in i tid, jfr 8 §. Avgiften ska tas ut av den som har en reduktionsplikt. Regeringen har ett bemyndigande i 15 § att meddela föreskrifter om förseningsavgiften. Av *andra stycket* framgår att tillsynsmyndigheten får sätta ned eller avstå från att ta ut en förseningsavgift om det finns synnerliga skäl. Med synnerliga skäl avses mycket högt ställda krav, exempelvis oförutsedda yttre händelser eller andra omständigheter som gör att det är orimligt att kräva att en redovisning kommer in i tid.

10 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 11 Förseningsavgift och reduktionspliktsavgift.

Av *första stycket* framgår att en reduktionspliktsavgift ska tas ut om reduktionsplikten inte har uppfyllts för ett kalenderår. Det belopp som anges i paragrafens *andra stycke* avser den högsta avgift som får tas ut och utgör ett tak för den avgift som regeringen, med stöd av bemyndigandet i 15 §, kan bestämma. Koldioxidekvivalenter definieras i 2 §. I 16 § får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela föreskrifter om beräkning av koldioxidekvivalenter. Av *tredje stycket* framgår att tillsynsmyndigheten får sätta ned eller avstå från att ta ut en reduktionspliktsavgift om det finns synnerliga skäl. Med synnerliga skäl avses mycket högt ställda krav, exempelvis oförutsedda yttre händelser eller andra omständigheter som gör att det är orimligt att kräva att reduktionsplikten uppfylls. Synnerliga skäl bör även anses föreligga om en aktör har påförts avgift enligt drivmedelslagen (2011:319) för att däri angivet krav på utsläppsminskning av växthusgaser inte har uppfyllts. I dessa fall bör avgiften sättas ned med det belopp som debiterats enligt drivmedelslagen. När det gäller möjligheten att sätta ned avgiften för att reduktionsplikten inte har uppfyllts bör den i första hand sättas ned till den kostnad som andra aktörer har för att uppfylla reduktionsplikten.

11 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 11 Förseningsavgift och reduktionspliktsavgift.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

12 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 9 Tillsyn och tillsynsmyndighet.

Uppgifter som har betydelse för hur reduktionsplikten har uppfyllts avser exempelvis vilka volymer av ett bränsle som har hanerats.

13 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 9 Tillsyn och tillsynsmyndighet.

Regleringen innebär att det finns en skyldighet för den som har eller har haft en reduktionsplikt att lämna de upplysningar och de handlingar som tillsynsmyndigheten begär.

14 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 9 Tillsyn och tillsynsmyndighet

Bestämmelser om bl.a. vitets storlek finns i lagen (1985:206) om viten.

15 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 11 Förseningsavgift och reduktionspliktsavgift.

Regeringen får bemyndigande att meddela föreskrifter om förseningsavgift och om reduktionspliktsavgift. Det finns en maxgräns i lagen för hur hög reduktionspliktsavgiften får vara. Regeringen bestämmer i förordning avgiftens storlek inom denna gräns.

16 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 5 Reduktionspliktens omfattning, avsnitt 7 Reduktionsnivåer, avsnitt 8 Överlåtelse av utsläppsminskning och avsnitt 9 Redovisning av reduktionsplikt.

Bestämmelser om hur reduktionsplikten ska uppfyllas, om beräkning av den reduktionspliktiga energimängden, om beräkning av växthusgasutsläpp och koldioxidequivaler, om överlåtelse av utsläppsminskning och om redovisning av reduktionsplikt och av utsläppsminskning finns i förordning och i myndighetsföreskrifter.

17 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 9 Tillsyn och tillsynsmyndighet.

Av *första stycket* framgår att tillsynsmyndighetens beslut om förseningsavgift, reduktionspliktsavgift och om föreläggande får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Av paragrafens *andra stycke* framgår att prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätt.

18.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen

5 §

Regleringen föränleds av förslagen i avsnitt 7 Reduktionsnivåer och avsnitt 13 Ikraftträdandebestämmelse.

Genom bestämmelsen ändras reduktionsnivån. Bestämmelsen träder i kraft den 1 januari 2019. Jfr författningskommentaren till 5 § i lagförslag 1.1 när det gäller beräkningen av utsläppen av växthusgaser från fossila drivmedel och från biodrivmedel.

18.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:xxx) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränslen

5 §

Regleringen föranleds av förslagen i avsnitt 7 Reduktionsnivåer och avsnitt 13 Ikraftträdandebestämmelse.

Genom bestämmelsen ändras reduktionsnivån. Bestämmelsen träder i kraft den 1 januari 2020. Jfr författningskommentaren till 5 § i lagförslag 1.1 när det gäller beräkningen av utsläppen av växthusgaser från fossila drivmedel och från biodrivmedel.

18.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:598) om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränslen

3 a kap.

2 §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14.2 Beskattningen av bensen och dieselbränsle.

Kravet på anläggningsbesked för ett motorbränsle eller beståndsdel av ett motorbränsle som framställts av biomassa enligt 3 a kap. lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biodrivmedel upphör att gälla för reduktionspliktig bensen respektive reduktionspliktigt dieselbränsle.

18.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 januari 2018.

7 kap.

3 a §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14.3 Beskattningen av biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten.

Paragrafen reglerar skattebefrielse i form av avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i andra motorbränslen än de som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Exempel

på motorbränslen som omfattas av paragrafen är E85 och höginblandad Fame.

Ändringen i paragrafens *första stycke 1* innebär en procentuellt ökad avdragsrätt för energiskatten på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame).

Ändringen i paragrafens *första stycke 2* innebär en procentuellt ökad avdragsrätt för energiskatten på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol.

18.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

I detta avsnitt behandlas ändringar som föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

1 kap.

11 a §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14.2 Beskattningen av flytande drivmedel.

I paragrafen anges de bestämmelser som innehåller sådana skattebefrielser på bränsleskatteområdet som utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Ändringar sker av hänvisningarna i punkten 10 till paragrafer där olika stödordningar regleras, jfr kommentarerna till 7 kap. 3 a och 3 b §§.

2 kap.

1 §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14 Beskattningen av flytande drivmedel.

Skattebelopp för samtliga bränslen som gäller fr.o.m. den 1 juli 2018 framgår av tabellen i *första stycket*. Beräkningen av dessa belopp utvecklas i avsnitt 14.2. Den hittills gällande lydelsen av tabellen i första stycket trädde i kraft den 1 januari 2016. Skattebeloppen har dock för 2017 omräknats med stöd av reglerna om indexomräkning enligt 1 b §. 2017 års skattebelopp framgår av förordningen (2016:1019) om fastställande av omräknade belopp för energiskatt och koldioxidskatt för år 2017. Som framgår av avsnitt 14.2 kommer de skattebelopp som gäller under perioden den 1 januari t.o.m. den 30 juni 2018 att gälla enligt en förordning som regeringen, med stöd av 1 b §, utfärdar innan november månads utgång 2017.

1 b §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14 Beskattningen av flytande drivmedel.

Omräkning av de skattebelopp som anges i 1 § sker med stöd av denna paragraf för kalenderåret 2019 och efterföljande kalenderår.

7 kap.

3 a §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14 Beskattningen av flytande drivmedel.

Paragrafens innehåll motsvarar delvis tidigare 3 c § andra stycket och 3 d § andra stycket. Här regleras skattebefrielsen för vissa bränslen som har samma KN-nr som fossil bensin och fossilt dieselbränsle, men som framställts av biomassa. Avdragsrätten för dessa bränslen innebär att avdrag får göras för ett belopp motsvarande hela energiskatten och hela koldioxidskatten på den andel av motorbränslet som bränslet utgör. En begränsning finns i tillämpningsområdet genom att bränslet till mer än 98 volymprocent måste ha framställts av biomassa. Denna begränsning innebär att bränslet inte uppfyller den definition som finns av begreppen ”reduktionspliktig bensin” respektive ”reduktionspliktigt dieselbränsle” i den nya lagen om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle. Ett bränsle som omfattas av skattebefrielse enligt 3 a § omfattas således inte av den nya reduktionsplikten.

Ett bränsle som omfattas av paragrafen kan innehålla mindre bränslebeståndsdelar, som inte har sitt ursprung i biomassa. Genom begränsningen, att bränslet till mer än 98 volymprocent har framställts av biomassa, följer att dessa beståndsdelar motsvarar mindre än två procent av den totala bränslevolymen. Det kan exempelvis röra sig om fossila produkter som tillsatts som denaturerings- eller smörjmedel. Avdraget omfattar endast den andel av motorbränslet som utgörs av en eller flera beståndsdelar som framställts av biomassa.

Vissa begränsningar för avdragsrätten anges i 3 c §, jfr kommentaren till den bestämmelsen.

3 b §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14 Beskattningen av flytande drivmedel.

Paragrafens *första stycke* reglerar skattebefrielse i form av en avdragsrätt för den beståndsdel som framställts av biomassa och som ingår i andra motorbränslen än biogas eller de som avses i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3. Exempel på motorbränslen som omfattas av paragrafen är E85 och höginblandad Fame.

Bestämmelserna flyttas materiellt oförändrade till denna nya paragraf från tidigare 3 a § första stycket, då det är mer logiskt att först i kapitlet behandla bränslen som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 och därefter hantera andra än dessa bränslen. Det tidigare andra stycket i 3 a § bedöms redaktionellt överflödigt och slopas därför. Tredje stycket i den äldre lydelsen av 3 a § förs över till den nya lydelsen av 3 c §, jfr kommentaren till den bestämmelsen. Det rör sig om olika tillkommande villkor som gäller för avdragsrätten. Av det tidigare fjärde stycket i den äldre lydelsen av 3 a § följde att bestämmelsen inte omfattade biogas. Denna avgränsning görs nu av redaktionella skäl i första stycket. En avdragsrätt för energi- och koldioxidskatt på biogas som motorbränsle följer av 4 §.

I förekommande fall kan bränslebeståndsdelar även avse delar som inte är av biomasseursprung. Det kan exempelvis röra sig om fossila denatu-

reringsmedel i etanol eller en andel av Fame som framställts av fossil metanol. Exempelvis tillverkas rapsmetylester (RME), som är en typ av Fame, genom att metanol används för att förestra rapsolja till RME och glycerol, jfr prop. 2014/15:1 s. 341. Avdraget omfattar, i likhet med vad som gällt hittills, endast den del av beståndsdelen som härrör från biomassa.

Av *första stycket 1* och *2* framgår begränsningar av avdragsrätten för vissa bränslen. Punkten *1* rör Fame och punkten *2* etanol som ingår i motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99. Av *första stycket 3* följer skattebefrielse för andra beståndsdelar som framställts av biomassa än Fame och etanol för gnisttända motorer och som ingår i ett höginblandat motorbränsle, som t.ex. E85 eller etanol för kompressions-tända motorer (s.k. ED95), eller för ett motorbränsle som framställts av biomassa och inte har något fossilt innehåll.

3 c §

Ändringen föranleds av förslagen i avsnitt 14 Beskattningen av flytande drivmedel.

I paragrafen finns bestämmelser om vissa villkor som gäller för att avdrag ska få medges enligt 3 a och 3 b §§. Dessa villkor har hittills funnits i 3 a § tredje stycket och 3 c § tredje stycket och förs nu materiellt oförändrade samman i en paragraf.

Kraven på hållbarhetsbesked och anläggningsbesked i *första punkten* har i samband med att dessa regler infördes närmare kommenterats i prop. 2012/13:1 s. 279 och s. 286 samt prop. 2015/16:38 s. 13 ff. och 30. Om dessa villkor inte uppfylls medges inget avdrag och bränslet beskattas alltså enligt vad som följer av bestämmelserna i 2 kap.

För kommentarer om de statsstödsrättsliga kraven enligt *andra* och *tredje punkterna* se uttalanden i prop. 2015/16:159 s. 59 ff.

18.7 Förslaget till lag om ändring vägtrafikskattelagen (2006:227)

2 kap.

10 §

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 15 Följdändringar av fordons-skatten för lätta dieselfordon.

Ändringen i paragrafens *första stycke* innebär att den bränslefaktor som ska multipliceras med summan av fordonsskattens grundbelopp och koldioxidbeloppet ökar från 2,37 till 2,49.

18.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt

Bilagan

Ändringen föranleds av förslaget i avsnitt 15 Följdändringar av fordonsskatten för lätta dieselfordon.

Ändringen innebär att fordonsskatten i det viktbaserade systemet höjs med ca 3 procent för dieseldrivna lätta fordon. Höjningen av fordonsskatten sker såväl avseende grundbelopp och flertalet tilläggsbelopp.

Sammanfattning av rapporten Förslag till styrmedel för ökad andel biodrivmedel i bensin och diesel (ER 2016:30)

Rapporten belyser de viktiga ställningstaganden myndigheterna ser vid utformningen av ett långsiktigt styrmedel för att öka användningen av biodrivmedel i bensin och diesel.

Myndigheternas bedömning är att man bör utforma regelverket så att det styr mot minskade utsläpp, d.v.s. uttrycka kravet på företagen att minska sina utsläpp för de drivmedel som de levererar till den svenska marknaden genom en reduktionsplikt. Reduktionsplikten bör inledningsvis fokusera på låginblandning och ha separata kvoter för bensin och diesel. Kvotnivåerna för bensin och diesel behöver beaktade särskilda förutsättningar som redovisas.

Utöver separata kvoter behöver ett flertal kvalitéer för bensin och diesel ingå i reduktionsplikten, medan vissa bör exkluderas inledningsvis men tas med så småningom. Myndigheterna belyser också vikten att inte öka den administrativa bördan för branschen och föreslår därför att reduktionsplikten baseras på befintlig rapportering. Utöver detta beskrivs också vissa detaljer i utformningen av reduktionsplikten som är viktiga, exempelvis vilken klimatprestanda för fossil motsvarighet som bör användas.

Höginblandade biodrivmedel behöver stödjas särskilt och bör inte ingå i reduktionsplikten. Myndigheterna föreslår därför att de ges fortsatt skattebefrielse. Fortsatt skattebefrielse utgör ingen långsiktig lösning och osäkerheterna som föreligger med statsstödsgodkännande är stora, vilket gör att myndigheterna efterlyser en utredning om hur höginblandade biodrivmedel kan omfattas av långsiktiga styrmedel.

I bilagor till rapporten finns underlag om marknadsförutsättningarna 2015, marknadsanalys, potentialer för tillförsel av biomassa samt hur målsättningen i en reduktionsplikt kan beräknas. Myndigheterna har också gjort en begränsad konsekvensbedömning av de vägval som förordas i rapporten. Rapporten utgör inget konkret styrmedelsförslag och har därför inte konsekvensbedömts i sin helhet.

Rättelse av s. 21 i promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle

I promemorians lagförslag 1.6 har som föreslagen lydelse av 7 kap. 3 b § lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) av misstag angetts en felaktig lydelse av paragrafen. I nedanstående version framgår den avsedda föreslagna lydelsen av 7 kap. 3 b § LSE, som stämmer överens med det förslag som anges i avsnitt 14.3 i promemorian. Övriga delar av lagförslaget på s. 21 ändras inte.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 b §⁴

För andra bränslen än biogas eller de som anges i 2 kap. 1 § första stycket 1, 2 eller 3 får en skattskyldig som har förbrukat eller sålt bränslet som motorbränsle, göra avdrag för

1. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som framställts av biomassa och som utgör fettsyrametylester (Fame) enligt KN-nr 3824 90 99,

2. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av ett motorbränsle för gnisttända motorer enligt KN-nr 3824 90 99 som framställts av biomassa och som utgör etanol, och

3. energiskatt med 100 procent och koldioxidskatt med 100 procent på den andel av motorbränslet som utgörs av någon annan beståndsdel än som anges i 1 eller 2 och som framställts av biomassa.

⁴ Tidigare 7 kap. 3 b § upphävd genom 2014:1496.



Välfärd, klimat och kompetens

2017-04-13

Marina Gregorsson

Tfn: 063-14 66 19

E-post:

marina.gregorsson@regionjh.se

RUN/195/2017

Svar på remiss av promemoria Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Ärendebeskrivning

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 bensen 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 bensen 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 bensen, för dieselbränsle är merparten större industrier och åkeriverksamheter som köper obeskattat dieselbränsle av de större drivmedelsleverantörerna. I Jämtlands län köper Inlandsbanan obeskattat 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 förslagens ikraftträdande. Detsamma gäller för en genomsnittlig liter bensen. 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 bensen 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 dieselbil 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.

Förvaltningschefens förslag

Förvaltningschefen föreslår AU att

Föreslå regionala utvecklingsnämnden att anta framskrivet remissvar.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Marina Gregorsson
Områdeschef Velfärd, klimat och kompetens

Utdrag till

Chef Velfärd, klimat och kompetens

REGIONAL UTVECKLING
Marina Gregorsson
Tfn: 063-14 66 19
E-post: marina.gregorsson@regionjh.se

2017-04-12

SVAR PÅ REMISS REDUKTIONSPLIKT FÖR MINSKNING AV VÄXTHUSGASUTSLÄPP FRÅN BENSIN OCH DIESELBRNSSEL (RUN/195/2017) Diarienummer: M2017/00723/R

Samlad bedömning

Region Jämtland Härjedalen anser att promemorian är väl genomarbetad och förmedlar en helhetsbedömning över konsekvenser för berörda målgrupper och aktörer.

4 Stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedel

I Jämtland läns är den största utmaningen för att nå en fossil oberoende region kopplad till transporter. Regionen styrker promemorians bedömning att en reduktionsplikt är ett viktigt styrmedel för att öka andelen förnybara drivmedel och samtidigt minska växthusgasutsläppen.

16 Kontrollstationer

Trots att många aspekter och aktörer som berörs av reduktionsplikten har identifierats och synliggjorts i en konsekvensanalys finns det många osäkerhetsfaktorer, som också promemorian bekräftar. Region Jämtland Härjedalen vill därmed lyfta vikten av att föreslagna **kontrollstationer** med start 2019 införs. Detta för att inte riskera att reduktionsplikten leder till höjda drivmedelspriser. Ur ett landsbygdsperspektiv där kollektivtrafik inte alltid är ett möjligt alternativ är det särskilt viktigt att bevaka att prisutvecklingen på grund av införandet av lagen inte leder till ökade kostnader för konsumenten, dvs. pumppriset.

17 Konsekvensanalys

Konsekvensanalysen är väl genomarbetad och beaktar många aspekter och aktörer. Region Jämtland Härjedalen uppskattar att promemorian har särskilt synliggjort hur landsbygden, små företag, jord och skogsbruk samt kvinnor och män påverkas för föreslagen reduktionsplikt.

Region Jämtland Härjedalen anser dock att det bör föras ett resonemang om kostnaderna för att anpassa bränslecisternerna för att kunna erbjuda E10 kan komma att påverka slutanvändaren eller inte.

De som har deltagit i beslutet:

Beslutet har fattats av Regionala utvecklingsnämnden den 9:e maj 2017.

REGIONAL UTVECKLING
Marina Gregorsson
Tfn: 063-14 66 19
E-post: marina.gregorsson@regionjh.se

2017-04-12

Robert Uitto

Ordförande

Susanne Wallnér

Vice ordförande

Anders Bystrom

Förvaltningschef



22

§23 Begäran om undantag från Region
Jämtland Härjedalens varumärkespolicy

RUN/50/2017

Region Jämtland Härjedalen

Styrelsen för Länstrafiken i Jämtlands län begär härmed undantag från Region Jämtland Härjedalens varumärkespolicy. Bakgrunden till begäran har aktualiserats med anledning av pågående upphandling Buss 2018. Styrelsen vill uppmärksamma att särkrav kan vara kostnadsdrivande i anbud.

Byte av den grafiska profilen är kostnadsdrivande. Beräknad kostnad för en omprofilering för Länstrafiken i Jämtlands län AB är ca. 3 Mkr samt tillkommande kostnader för marknadsföringsinsatser. I den beräknade kostnaden finns tex. byte av hållplatsskyltar, busskort och annat grafiskt material. Dessa kostnader finns inte inom angiven budgetram.

Andra regioner i Sverige har i sina varumärkespolicys direktiv hur kollektivtrafik skall profileras. Exempelvis Region Skåne genom Skånetrafiken, Västra götalandregionen genom Västtrafik.

Länstrafiken i Jämtlands län AB begär undantag från Region Jämtland Härjedalens varumärkespolicy med anledning av ovanstående.

På grund av upphandlingen ser styrelsen en skyndsam hantering av ärendet hos Region Jämtland Härjedalen.

Styrelsen för Länstrafiken i Jämtlands län AB



Elisabet Sjöström
Ordförande



Thomas Andersson
Vice ordförande

§23

Begäran om undantag från Region Jämtland Härjedalens varumärkespolicy (RUN/50/2017)

Sammanfattning

Region Jämtland Härjedalen ansvarar för både organisationens och platsens varumärke. För att öka attraktionskraften för såväl plats som organisation ska organisationen arbeta för att stärka och synliggöra varumärket. Regionfullmäktige har beslutat om en strategi kallad modervarumärke som innebär att organisationens samtliga verksamheter - som ägs till 50 % eller mer av Region Jämtland Härjedalen - marknadsförs under samma logotyp och med samma grafiska profil. Undantag beslutas av regionstyrelsen.

Länstrafiken ägs till 100 % av Region Jämtland Härjedalen och faller därmed under regionfullmäktiges beslut om modervarumärkesstrategi.

Länstrafiken i Jämtland AB har begärt undantag från modervarumärkesstrategin. Länstrafiken i Jämtland är ett inarbetat varumärke som har funnits sedan i början 1990-talet. För en affärsdrivande verksamhet som Länstrafiken är varumärket betydande både i kontakter med medborgare och i affärsrelationer där ett väl uppbyggt varumärke spelar en stor roll för synen på företaget. Kostnaden för byte av varumärke uppskattas av Länstrafiken till cirka 3 miljoner kronor plus marknadsföringsinsatser. I Länstrafikens budget finns inte utrymme för den kostnaden.

Bussar som bärare av Region Jämtland Härjedalens logotyp skulle tydliggöra att kollektivtrafiken utgör en stor och viktig del av Region Jämtland Härjedalens verksamhet. Det skulle även skapa goda förutsättningar för en mobil och synlig marknadsföring i hela regionen samt förståelse för hur skattepengar används.

Den beslutade modervarumärkesstrategin är det mest kostnadseffektiva för Region Jämtland Härjedalen då kostnader för att underhålla och revidera en rad olika varumärken försvinner. Länstrafikens logotyp och grafiska profil skapades tidigt 1990-och är alltså 25-30 år. I de varumärkesundersökningar som genomfördes i samband regionbildningen 2015 framkom det att respondenterna önskar en "modernare" framtoning av Region Jämtland Härjedalen om den ska betraktas som attraktiv. Grafisk profilering, med tillhörande logotyp, bidrar starkt till att signalera vad en organisation eller plats står för. För att fördela kostnader över tid kan införandet av ett nytt varumärke ske succesivt.

Att bevilja undantag från modervarumärkesstrategin på annan grund än det beslutade riskerar att bli prejudicerande och på sikt urholka Region Jämtland Härjedalens varumärke.

I samband med upphandling av Buss 2018 föreslås även att namnet "Länstrafiken" ses över så att det bättre stämmer överens med regionens övriga benämningar.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslå regionstyrelsen:

1. Avstycka Länstrafikens begäran om undantag från modervarumärkesstrategin
2. Besluta att namnet "Länstrafiken" ses över så att det stämmer överens med regionens övriga benämningar.
3. Finansiering av varumärkesbyte sker inom ram för Länstrafikens budget.
4. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Yrkande

Jörgen Larsson (C) ykar att utskottet bifaller Länstrafikens begäran om avsteg från varumärkespolicy av ekonomiska skäl.

Proposition

Ordförande ställer proposition på Jörgen Larssons (C) yrkande och finner det antaget.

Beslut

Utskottet för infrastruktur föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslå regionstyrelsen:

1. Tillstyrka Länstrafikens begäran om undantag från modervarumärkesstrategin.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse Begäran om undantag från varumärkesstrategin
- Begäran om undantag från Region Jämtland Härjedalen varumärkespolicy



23

Bussgods i Norr AB

RUN/647/2016

Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2017-04-12

RUN/647/2016

Bussgods i Norr AB

Ärendebeskrivning

Hösten 2016 gavs uppdrag från presidierna i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i norrlandslänen (Västerbotten, Norrbotten, Västernorrland och Jämtland) att presentera en möjlig gemensam organisation för bussgods. Utredningen togs fram av RKM och Länstrafikbolagen i norrlandslänen. Regionala utvecklingsnämnden beslöt 2016-12-31 § 184 att ställa sig positiv till utredningens förslag om att bilda ett gemensamt aktiebolag för bussgods i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län, och att Region Jämtland Härjedalen förvärvar 25 % av aktierna i det gemensamma bolaget. Regionala utvecklingsnämnden beslöt 2017-02-27 § 28 att Länstrafiken i Jämtlands län AB ska äga länets aktier i det planerade bolaget för bussgodsverksamhet och att Region Jämtland Härjedalen utser ledamöter till bolagets styrelse, beslutar om bolagsordning, ägardirektiv och andra principiella frågor.

Arbetet med att bilda det gemensamma bolaget fortskrider. Ett första steg är att Länstrafiken i Jämtlands län AB köper 25 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB (som sedan kommer att bli det gemensamma bolaget och byta namn). Köpeskillingen uppgår till 102 250 kr. Värderingen är gjord av Ernest & Young enligt substansvärdesmetoden.

Bussgods Västerbotten AB kommer sedan att köpa bolagen Bussgods Norrbotten AB och Bussgods Västernorrland AB och införliva bussgodsverksamheten i Jämtland i bolaget innan årsskiftet 2017/2018.

För att bolaget ska ha erforderligt rörelsekapital ska varje delägare tillskjuta 1 000 000 kr i aktietillskott och lämna borgen för en checkkredit om 2 500 000kr.

Styrdokumentet bolagsordning, aktieägaravtal och ägardirektiv har tagits fram i samverkan mellan de berörda parterna.

Länstrafiken i Jämtlands län AB har fattat erforderliga beslut.

Förvaltningschefens förslag

Arbetsutskottet föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige besluta

1. Godkänna att Länstrafiken i Jämtlands län AB köper 25 % av aktierna i Bussgods Västerbotten AB till ett värde av 102 250 Skr
2. Godkänna att Bussgods Västerbotten AB köper Bussgods Norrbotten AB Bussgods Västernorrland AB.
3. Länstrafiken i Jämtlands län AB tillskjuter 1 000 000 kr i aktieägartillskott
4. Länstrafiken i Jämtlands län AB går i borgen för en checkkredit om 2 500 000 kr.
5. Godkänna styrdokumenterna bolagsordning, ägardirektiv och aktieägaravtal för det blivande bolaget.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB, chef område infrastruktur

Styrelsen för Länstrafiken i Jämtlands län AB – beslut per capsulam

Mail utskickat fredagen den 7:e april 2017 kl. 09:29 till samtliga styrelseledamöter för Länstrafiken i Jämtlands län AB avseende bildandet av Bussgods i Norr AB och presidiets förslag till styrelsebeslut per capsulam.

Svar erhållet från ordinarie styrelseledamöter: Elisabet Sjöström (genom Per-David Wennberg), Thomas Andersson, Abbas Khanahmadi, Anders Frimert, Mona Modin Tjulin, Florian Stamm, Karin Ekblom.

Svar erhållet från ersättare: Per-Erik Wåglin, Lina Eklund.

Samtliga svar redovisas i bilaga 1.

Styrelsen har enhälligt per capsulam beslutat:

- Att anta bolagsordning, aktieägaravtal samt ägardirektiv för Bussgods i Norr AB
- Att Länstrafiken i Jämtlands län AB köper aktier och blir ägare till 25 % av det nybildade bolaget, till ett nominellt värde på 100 000 kr
- Att Länstrafiken i Jämtlands län AB gör ett aktieägartillskott på 1 000 000 kr till Bussgods i Norr AB.
- Att Länstrafiken i Jämtlands län AB borgar för 2 500 000 kr för en checkkredit för Bussgods i Norr AB.
- Att nominera Per-David Wennberg och Tove Månsson till styrelseledamöter i Bussgods i Norr AB.
- Att välja Thomas Andersson till lekmannarevisor i Bussgods i Norr AB
- Att välja Elisabet Sjöström till ombud till stämman i Bussgods i Norr AB
- Allt under förutsättning att beslut om detsamma tas i Regionfullmäktige i Jämtland Härjedalen

Redovisning av inkomna svar från styrelseledamöter i styrelsen för Länstrafiken i Jämtlands län AB avseende bildandet av Bussgods i Norr AB och beslut per capsulam.

170409	Per-Erik Wåglin Ersättare	Stöder presidiets förslag till beslut.
170410	Abbas Khanahmdi Ledamot	Jag ställer mig bakom förslaget.
170410	Karin Ekblom Ledamot	Jag godkänner presidiets förslag till beslut angående bildandet av Bussgods i Norr AB.
170410	Thomas Andersson Vice Ordförande	Jag ställer mg bakom besluten
170410	Mona Modin Tjulin Ledamot	Jag står bakom beslut!
170410	Anders Frimert Ledamot	Ok
170410	Florian Stamm Ledamot	Jag stödjer beslutet.
170410	Lina Eklund Ledamot	Nu har jag gått igenom handlingarna och jag stödjer beslutet.
170410	Elisabet Sjöström Ordförande	Ok, meddelat via Per-David Wennberg

MISSIV

Överlåtelse och förvärv av aktier i Bussgods Västerbotten AB gällande första steget till en gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen; Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen

Region Västerbotten

Länstrafiken i Västerbotten AB

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten

Länstrafiken i Norrbotten AB

Region Jämtland/Härjedalen

Länstrafiken i Jämtlands Län AB

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

De fyra nordliga länen har fattat ett inriktningsbeslut att gå samman i en gemensam bussgodsorganisation i Norra Sverige.

Ett första steg i processen är att Region Västerbotten beslutar att Länstrafiken i Västerbotten AB avyttra tre fjärdedelar (75%) av aktierna i Bussgods Västerbotten AB och att de övriga tre parterna (Länstrafiken i Norrbotten AB, Länstrafiken i Jämtlands Län AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län fattar beslut att förvärva 25 % vardera av aktierna i Bussgods Västerbotten AB.

Värdering av Bussgods Västerbotten AB har utförts enligt substansvärdemetoden per 2016-12-31, värderingen är genomförd av Ernst & Young AB, se bilaga 1 (Sammanställning avseende substansvärde i Bussgods Västerbotten Aktiebolag (556036-3284)). Det beräknade substansvärdet i bolaget är 409 000 kr fördelat på 400 stycken aktier, varför det egna kapitalet per aktie uppgår till 1 022,50 kr. Substansvärdet för bolaget (409 000kr) är utgångspunkt när övriga parter förvärvar 25 % vardera, 102 250 kr per part.

Efter avyttring/förvärv av ovanstående aktier kommer ägarförhållandet se ut enligt följande;

Aktier och Aktiekapital/ Eget kapital	Antal aktier	Aktiekapital	Fritt eget kapital	Totalt eget kapital
Länstrafiken i Västerbotten AB	100	100 000 kr	2 250 kr	102 250 kr
Länstrafiken i Norrbotten AB	100	100 000 kr	2 250 kr	102 250 kr
Länstrafiken i Jämtlands Län AB	100	100 000 kr	2 250 kr	102 250 kr
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län	100	100 000 kr	2 250 kr	102 250 kr
Summa	400	400 000 kr	9 000 kr	409 000 kr

Val av styrelse till den nya bussgodsorganisationen sker genom att respektive ägare nominerar två styrelseledamöter samt en lekmannarevisor. En första bolagsstämma kommer sedan hållas 2017-06-20, där val av styrelse beslutas.

Nästa steg i processen är att samtliga fyra län fattar beslut (i de nödvändiga organ/instanser som behövs för att slutföra affären) att det nya gemensamt ägda bussgodsbolaget förvärvar Bussgods i Västernorrland AB (556253-4940) och Bussgods i Norrbotten AB (556256-4590) till en fastställd köpeskilling beräknad enligt substansvärdeметoden per 2017-04-30.

Sedan kommer planerad fusion genomföras hösten 2017 för att 2018-01-01 slutligen bli ett gemensamt bolag av de tre tidigare bussgods företagen. I denna del av processen kommer också planerad verksamhetsövergång genomföras av bussgodsverksamheten i Jämtland/Härjedalen (som idag är en del av Länstrafiken i Jämtlands Län AB).

För att säkra upp det nya bussgodsbolagets kapitalbindningsbehov för löpande drift behöver varje delägare tillskjuta medel enligt följande förslag;

- Aktieägartillskott per ägare 1 000 000 kr
- Borgensåtagande per ägare för checkräkningskredit 2 500 000 kr

Det innebär att det nya bolaget får ett aktieägartillskott om ytterligare 4 mkr som också ökar anläggningstillgångarna (andel aktier i intressebolag) hos respektive ägare, samt en checkräkningskredit om 10 mkr.

Beskrivning av det nya bussgodsbolagets totala kapital:

Aktier och Aktiekapital/ Eget kapital	Antal aktier	Aktiekapital	Fritt eget kapital	Aktie ägartillskott fritt kapital	Totalt eget kapital
Länstrafiken i Västerbotten AB	100	100 000 kr	2 250 kr	1 000 000 kr	1 102 250 kr
Länstrafiken i Norrbotten AB	100	100 000 kr	2 250 kr	1 000 000 kr	1 102 250 kr
Länstrafiken i Jämtlands Län AB	100	100 000 kr	2 250 kr	1 000 000 kr	1 102 250 kr
Kommunalförbundet Kollektivtrafik-myndigheten i Västernorrlands län	100	100 000 kr	2 250 kr	1 000 000 kr	1 102 250 kr
Summa	400	400 000 kr	9 000 kr	4 000 000 kr	4 409 000 kr

Aktieägaravtal för Bussgods i Norr AB

Org. nr 556036-3284

1. Parter:

Delägare

- 1.1 Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, org. nr 222000-2923,
- 1.2 Länstrafiken i Jämtlands län AB, org. nr 556437-0194,
- 1.3 Länstrafiken i Västerbotten AB, org. nr 556071-4478,
- 1.4 Länstrafiken i Norrbotten AB, org.nr (556156-2058)

2. Bakgrund

Bussgods i Norr AB bildades genom samgående av bussgodsorganisationerna i de fyra nordligaste länen. Beslut om konsortialavtal/aktieägaravtal tas av Delägarna. Från och med den 1 januari 2013 infördes ändringar i kommunallagen (3 kap. 17 §) som innebär att bolagsordningar i kommunala aktiebolag ska innehålla uppgifter om bland annat det kommunala ändamålet med bolaget och vilka kommunalrättsliga principer som gäller för bolaget (ägardirektiv är inte längre tillräckligt). Detta ägaravtal beslutades av Delägarna inför bolagsstämman 2017-xx-xx.

Parterna kallas nedan gemensamt Delägarna och var för sig Delägare.

Bussgods i Norr AB skall tillse att alla beslut som enligt kommunalrättsliga principer eller av andra skäl erfordrar godkännande av Delägarna län hänskjuts till parterna för godkännande innan beslut fattas.

Bussgods i Norr AB är en affärsdrivande verksamhet för godstransport som bedrivs genom att i första hand transportera gods ombord på den av samhället tillhandahållna kollektivtrafiken med buss. Det grundläggande syftet med verksamheten är att erbjuda godstransport ombord på fordon i den befintliga kollektivtrafiken och bidra till finansieringen av densamma.

Bussgods är i sig en regionalpolitisk fråga och på många platser en förutsättning för näringslivet då alternativa transporter saknas. Bussgods bedrivs dock alltid på affärsmässiga grunder, vilket innebär att verksamheten minst ska bära sina kostnader och även generera det överskott som ägarna kräver.

3. Förutsättningar för bildandet av Bussgods i Norr AB

Bussgods i Norr AB har bildats genom att bussgodsverksamheterna i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland samt region Jämtland/Härjedalen har sammanförts i en gemensam organisation.

Bolaget ska löpande ersätta dem som utför kollektivtrafiken i de län där man agerar, för de godstransporter som utföres enligt en av ägarna godkänd modell.

Ersättning för transporter lämnas till ägarna enligt överenskommen modell och utbetalning sker kvartalsvis i efterskott.

4. Bolagsordning

- 4.1 Bolaget antog vid bolagsstämma 2017-xx-xx bolagsordningen med lydelse som framgår av bilaga 1.
- 4.2 Skulle bestämmelse i detta avtal strida mot bolagsordningen, skall i förhållandet mellan Delägarna detta avtal gälla före bolagsordningen.

5. Fördelning av aktier, kapitaltillskott och kapitaltäckning

- 5.1 Delägarna skall vardera äga 1/4 av aktierna.
- 5.2 Aktiekapitalet skall vara lägst 400 000 kronor och högst 800 000 kronor.
- 5.3 Om Delägarna gemensamt beslutar att skjuta till kapital till Bolaget skall varje Delägare skjuta till en andel av det totala tillskottet som motsvarar Delägarans andel av aktierna.
- 5.4 Delägarna till Bussgods i Norr AB förbinder sig härmed att svara för att det egna kapitalet i Bussgods i Norr AB vid varje tillfälle uppgår till minst hälften av det registrerade aktiekapitalet. Parterna emellan svarar delägarna för sin andel av egna kapitalet.

Aktieägartillskott skall kunna lämnas och bestämmas vara villkorligt, innebärande att återbetalning skall kunna göras ur disponibla vinstmedel enligt fastställd balansräkning, under förutsättning att sådan betalning inte står i strid med god affärssed.

6. Bolagets ledning och förvaltning

- 6.1 Bolagets styrelse skall bestå av fem (5) till nio (9) ledamöter. Delägarna utser vardera en eller två ledamöter. Arbetstagarorganisationen utser en ledamot.
- 6.2 Inom styrelsen skall finnas en ordförande och vice ordförande. Dessa utses på ordinarie bolagsstämma för perioden intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämma.
- 6.3 Styrelsen skall ha minst fyra styrelsesammanträden per år.
- 6.4 Styrelsen ska utse verkställande direktör för Bolaget.
- 6.5 Med reservation för vad nedan i punkt 6.6 sägs, fattas beslut vid styrelsesammanträde med enkel majoritet. Ordföranden äger utslagsröst vid omröstning i andra frågor än de i punkt 6.6 angivna.
- 6.6 Styrelsebeslut med representation från samtliga delägare där styrelseledamöterna är eniga erfordras alltid i följande frågor:

A Ekonomi:

Förslag till bolagsstämma angående ändring av Bolagets aktiekapital eller utgivande av konvertibla skuldebrev, skuldebrev förenade med optionsrätt till nyteckning eller vinstandelsbevis, med undantag för ökning av aktiekapitalet i enlighet med 4.2 ovan.

Förslag till bolagsstämma angående bolagets vinst eller förlust (vinstutdelning).

Fastställande av Bolagets bokslut och budget för varje räkenskapsår.

Åtgärder av sådan art att Bolagets totala risknivå väsentligen förändras.

Bolagets upptagande av lån eller annan kredit samt ingående av borgensförbindelse eller ställande av garanti eller annan säkerhet avseende ett belopp överstigande tio basbelopp enligt lagen om allmän försäkring.

Beslut om att Bolaget skall träda i likvidation, i annat fall än som följer av lag.

Förvärv, avyttring eller bildande av dotterbolag samt beslut om att dotterbolag skall träda i likvidation, i annat fall än som följer av lag.

Förvärv eller överlåtelse av tillgång av väsentligt värde.

B Bolagsadministrativa frågor:

Förslag till ändring av bolagsordningen utöver vad aktiebolagslagen därom stadgar.

Ingående av avtal med Delägare eller med närstående till Delägare

Tillsättande av verkställande direktör.

Förordnande av ledamöter som firmatecknare.

7. Finansiering med mera

7.1 Bolaget förväntas göra ett överskott, ev. vinst ska behållas i bolaget.

Principer för prissättning är att marknadsmässiga priser ska tillämpas av Bolaget, taxan ska vara samordnad med Bussgods Sverige ek för.

Delägare kan tillhandahålla administrativa tjänster till Bolaget för självkostnadspris eller enligt fastställd prismodell. Delägare står för egna kostnader och resor inom samarbetet.

7.2 Vid behov av aktieägartillskott tillskjuts medel i förhållande till ägarandel.

7.3 Delägare skall inte ha någon skyldighet att ställa borgengaranti eller annan säkerhet för Bolaget eller dess förpliktelser.

7.4 Om Delägarna gemensamt beslutar att ställa borgen, garanti eller annan säkerhet för Bolaget eller dess förpliktelser ska varje Delägare ställa ut en andel av den totalt utställda säkerheten som motsvarar Delägarans andel av Bolagets totala verksamhet.

7.5 Om Delägare som efter gemensamt beslut med övriga Delägare ställt borgen, garanti eller annan säkerhet för Bolaget eller dess förpliktelser nödgas infria den ställda

säkerheten till högre belopp än vad som framgår enligt 7.4 ovan skall Delägarna emellan gälla att varje Delägare svarar för det totalt utgivna beloppet i förhållande till Delägarens andel av Bolagets totala verksamhet.

8. Övriga frågor av väsentlig betydelse för Bolagets verksamhet.

Om beslut i fråga där enhällighet enligt ovan krävs, inte kan fattas beroende på att ledamot inte är närvarande vid sammanträdet eller om enighet annars inte uppnås, skall ärendet bordläggas och avgöras vid ett styrelsesammanträde, att hållas tidigast två och senast fyra veckor därefter på tid som ordföranden bestämmer, genom enhälligt beslut av de då närvarande ledamöterna. Uppnås inte vid detta senare styrelsesammanträde enighet, skall på yrkande av en styrelseledamot frågan hänskjutas till avgörande, genom enhälligt beslut av de då närvarande ägarna, på bolagsstämman, att hållas tidigast två och senast fyra veckor därefter på tid som ordföranden bestämmer.

9. Bolagsstämma

Ordförandeskapet på Bolagets bolagsstämmor ska rotera mellan Delägarna med ordförande från **xxxxx** närmast för bolagsstämman **XXXX**. Därefter **xxxxxxxxxxxxx** följt av **xxxxxxxxxxxxx** samt **xxxxxxxxxxxxx**.

10. Utövande av rösträtt

Delägarna förbinder sig att utöva rösträtt för av dem vid varje tidpunkt innehavda aktier i Bolaget i enlighet med bestämmelserna i detta avtal. Delägarna förbinder sig jämväl att lämna av dem nominerade styrelseledamöter instruktioner att fullgöra sina uppdrag i enlighet med bestämmelserna i detta avtal samt att jämväl i övrigt verka för uppfyllande av avtalets syfte.

11. Insyn

Delägarna har rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder inte möter på grund av författningsreglerad sekretess. Delägarna har rätt att använda revisor eller annat biträde vid granskningen.

12. Inflytande för partema

Delägarna utövar sitt inflytande genom ägarråd. Ägarrådet skall bestå av två representanter från varje part.

Ägarråd skall hållas minst två gånger per år. I god tid innan bolagsstämman skall ett ägarråd hållas där förslag om ägardirektiv till bolagsstämman skall läggas fast. Vid ägarråden skall bolaget lämna information om verksamheten. Ägarrådets och bolagsstämmans agenda förbereds av delägarnas verkställande chefer och den tjänsteman som delägarna utser minst 6 veckor före bolagsstämman.

Vid bolagsstämman skall arbetsordning och tidsplan för kommande års ägarråd läggas fast.

13. Överlåtelse av aktier

- 13.1 Delägare äger överlåta sina aktier, nedan i denna bestämmelse kallade Aktier, i Bolaget, under förutsättning att nedan stadgade föreskrifter iakttas.

Delägarna åtar sig gentemot varandra att, därest Delägare skulle önska sälja eller på annat sätt avhända sig sina Aktier inte sluta bindande avtal därom förrän de andra Delägarna haft tillfälle att efter förhandling ta ställning till huruvida de önskar förvärva Aktierna ifråga för en köpeskilling per Aktie som motsvarar dess kvotvärde. Sådan förhandling skall anses avslutad inom två månader efter det att skriftligt erbjudande lämnats till övriga Delägare. Kan överenskommelse om köpeskilling ej uppnås skall köpeskillingen bestämmas av skiljemän enligt punkt 19. Aktiens lösenbelopp skall motsvara aktiens kvotvärde.

Önskar flera Delägare förvärva Aktierna, skall fördelning av Aktierna mellan Delägarna, så långt kan ske, verkställas i förhållande till Delägarnas förutvarande innehav av Aktier och återstoden fördelas genom lottning.

- 13.2 Skulle inte någon Delägare förvärva Aktierna är den överlåtande Delägaren fri att inom tre månader från den dag köpeskillingen blev bestämd enligt punkt 12.2 andra stycket överlåta Aktierna till annan på likvärdiga villkor som erbjudits till de andra Delägarna, varvid hembudsklausulen i Bolagets bolagsordning skall äga tillämpning. Den överlåtande Delägaren är därvid skyldig att dels meddela förvärvaren, att Aktierna överlåts med skyldighet för förvärvaren att i vad de av honom förvärvade Aktierna ankommer biträda detta konsortialavtal och inträda som Delägare, dels tillse att förvärvaren på samtliga exemplar av detta konsortialavtal tecknar följande förbindelse:

"Sedan vi från _____ förvärvat _____ aktier i Bolaget biträder vi härmed detta avtal för såväl dessa aktier som de aktier vi ytterligare kan komma att erhålla i Bolaget och förbinder vi oss att fullgöra de förpliktelser som enligt avtalet åvilar säljaren rör samma aktier".

- 13.3 Har överlåtelse skett och har de andra Delägarna inte skriftligen godkänt förvärvaren i den överlåtande Delägarens ställe, eller om sådant godkännande föreligger, förvärvaren inte tecknat förbindelse varigenom förvärvaren inträder som part i detta konsortialavtal, svarar den överlåtande Delägaren för att förvärvaren fullgör sina förpliktelser enligt detta avtal och att varken Delägarna eller Bolaget tillskyndas skada eller förlust av sådan överlåtelse. Detta den överlåtande Delägarens ansvar gäller så länge detta avtal är ikraft.

14. Sekretess

Bolaget omfattas av offentlighetsprincipen

15. Meddelanden

Meddelanden i anledning av detta avtal skall vara skriftliga och sändas till motparten med e-post/post eller bud.

16. Ändringar

Ändringar av och tillägg till detta avtal skall för att vara bindande vara skriftligen avfattade och undertecknade av samtliga parter.

17. Avtalstid med mera

Detta avtal skall gälla till och med den xxxx-xxxx

Sker inte skriftlig uppsägning senast arton månader dessförinnan gäller avtalet därefter tillsvidare med en ömsesidig uppsägningstid om arton månader.

Delägare som uppsäger avtalet till upphörande anses därigenom ha erbjudit övriga Delägare att förvärva hans aktier i Bolaget, varvid punkt 12 skall gälla i tillämpliga delar. Skulle inte övriga Delägare förvärva aktierna, skall avtalet upphöra att gälla per den dag till vilken avtalet uppsagts.

Utöver vad som sagts ovan äger Delägare rätt att omedelbart uppsäga detta avtal i förtid, om Delägare bryter mot bestämmelse i detta avtal och avtalsbrottet är av väsentlig betydelse för annan Delägare, samt den felande Delägaren inte inom 30 dagar efter skriftlig anmaning därom vidtagit rättelse.

Delägare mot vilken avtalsbrottet begåtts skall ha rätt att efter eget val kräva antingen att Delägare som begått avtalsbrottet genast förvärvar den uppsägende Delägarens aktier fören köpeskilling motsvarande aktiernas verkliga värde eller att Delägare som begått avtalsbrottet genast erbjuder övriga Delägare att förvärva hans aktier i Bolaget, varvid punkt 12 skall äga tillämpning.

18. Avtalets upphörande

Skulle detta avtal upphöra att gälla, skall extra bolagsstämma hållas i Bolaget så snart det är möjligt. På bolagsstämman skall beslut fattas om att Bolaget skall träda i likvidation, såvida ej Delägarna dessförinnan kan enas om annat.

Likvidator skall, efter ansökan från bolagets styrelse, utses av behörig tingsrätt.

19. Giltighet

Detta avtal förutsätter för sin giltighet att avtalet godkänns av respektive Delägarers beslutande organ.

21. Tvister

Twist i anledning av detta avtal skall avgöras av allmän domstol

Detta avtal har upprättats i fyra originalexemplar av vilka delägarna tagit var sitt.

Ort, datum

Kommunalförbundet
Kollektivtrafikmyndigheten
i Västernorrlands län

Ort, datum

Region Jämtland Härjedalen

Ort, datum

Länstrafiken i Västerbotten AB

Ort, datum

Länstrafiken i Norrbotten AB

ÄGARDIREKTIV TILL Bussgods i Norr AB

Org.nr 556036-3284

Detta ägardirektiv avser det gemensamt ägda Bussgods i Norr AB (nedan kallat bolaget) och har fastställts på bolagsstämma 2017-xx-xx...

Bolaget ägs av

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, org. nr 222000-2923,
Länstrafiken i Jämtlands län AB, org.nr 556437-0194,
Länstrafiken i Västerbotten AB, org. nr 556071-4478,
Länstrafiken i Norrbotten AB, org.nr (556156-2058).

Bolagets verksamhet regleras, utöver av lag och av bolagsordningen, av direktiv utfärdade av ägarna, fastställda av bolagsstämma.

1. Förvaltningsberättelsens innehåll

Bolagets styrelse ska årligen i förvaltningsberättelsen, utöver vad aktiebolagslagen stadgar, redovisa hur verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av det i bolagsordningen och dessa direktiv angivna syftet och ramarna med densamma.

Uttalandet ska vara så utformat att det kan läggas till grund för ägarnas uppsikt och beslut enligt 6 kap. 1 och 1 a §§ kommunallagen samt till lekmannarevisorns granskning.

Bolagets styrelse och ledning skall i förvaltningsberättelsen utöver vad aktiebolagslagen i detta avseende stadgar redovisa hur verksamheten bedrivits och utvecklats mot bakgrund av ägarnas ändamål med bolaget.

2. Revision

Årsredovisning skall upprättas inom fyra månader från räkenskapsårets slut.

3. Verksamhetsmål

Bolagets styrelse och ledning skall arbeta för verksamhetsmål och ekonomiska mål som anges i verksamhetsplan samt årsbudget. Se även stycket budget och verksamhetsplan.

Ekonomiska mål och riktlinjer

Bolaget finansieras med intäkter från gods- och terminalverksamhet.

Det ekonomiska målet är att behålla aktiekapitalet intakt.

Bolaget ska drivas med god ekonomisk hushållning.

Bolaget ska bära sina egna utvecklingskostnader.

4. Uppdrag

Bolaget ska bedriva godstransporter i norrlandslänen (Norrbotten, Västerbotten och Västernorrlands och Jämtlands län) genom ett nät av busstationer och bussgodsombud. Verksamheten ska så långt det är möjligt bedrivas med transport i den allmänna

kollektivtrafiken, på persontrafikens villkor. Verksamheten ska bedrivas på affärsmässiga grunder. Bolaget ska sälja tjänster till RKM om så efterfrågas. Det ska avse tjänster som har koppling till den allmänna kollektivtrafiken, trafikupplysning, biljettförsäljning m m

5. Ägarnas ställningstagande

Det åligger bolaget att bereda ägarna tillfälle att ta ställning innan beslut fattas i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt

Det åligger även bolaget att bereda ägarna tillfälle att ta ställning innan beslut fattas frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt, bland annat:

- a) förändring av aktiekapitalets storlek
- b) bildande, förvärv eller försäljning av dotterbolag
- c) förvärv eller försäljning av fast egendom
- d) borgensåtaganden
- e) ändring av bolagsordning
- f) tecknande av aktier eller medlemsavgift i andra bolag och/eller organisationer

6. Resurssamverkan

Bolaget och ägarna ska gemensamt verka för

- ett gott informationsutbyte
- att nå effektivt resursutnyttjande inom ägarnas samlade verksamhet oavsett organisationsform.

7. Information och ägardialog

Ägarna ska fortlöpande hållas informerad av bolaget om dess verksamhet. Bolaget ska till ägarna redovisa bolagets ställning och resultat per tertial, den 30/4 och 31/8 samt 31/12. Bolaget ska därvid uppmärksamma ägarna på viktigare omständigheter och förändringar som kan inverka på bolagets verksamhet.

Ägarna ska utan dröjsmål få del av

- protokoll från bolagsstämma
- protokoll från styrelsesammanträde
- bolagets årsredovisning med revisionsberättelse och granskningsrapport från lekmannarevisor.

Bolagets styrelse, VD och andra nyckelpersoner i bolaget ska delta vid möte med företrädare för ägarna minst en gång per år (ägardialog).

Allmänhetens rätt att ta del av handlingar hos bolaget regleras i tryckfrihetsförordningen och sekretesslagen.

Ägarna äger rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper, samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet.

Följande handlingar ska översändas till ägaren:

- a) verksamhetsplan/rambudget för påföljande år enligt regionfullmäktiges anvisningar
- b) bolagets årsredovisning
- c) granskningsrapport, revisionsberättelse samt ekonomisk rapportering under löpande år enligt ägarens anvisningar
- d) protokoll från styrelsesammanträden
- e) bolagets tertialrapporter

8. Ekonomi

Bolaget ansvarar för framtagning av uppgifter om bolagets ekonomiska ställning. Dessa uppgifter sammanställs och hålls uppdaterade i därför avsedda databaser tillgängliga för ägarna. Bolagets tertialrapport ska tillställas ägarna. Senast den 1 mars ska bolaget presentera bokslut som ägarnas förberedelse av sin medverkan vid bolagsstämman.

Samtliga kostnader för revision i bolaget skall belasta bolaget. Uppdrag som läggs i samband med revision skall ske efter samråd mellan bolaget och ägarna.

8.1 Budget och verksamhetsplan

Bolaget ska årligen fastställa verksamhetsplan med strategiska mål för de närmaste tre räkenskapsåren och budget för nästkommande räkenskapsår. Fastställd verksamhetsplan och budget ska tillställas ägarna enligt överenskommen tidplan.

8.2 Koncernredovisning och budget

Bolaget ska till ägarna lämna de uppgifter som bedöms nödvändiga för upprättande av årsredovisning och delårsrapport enligt lag (1997:614) om kommunal redovisning.

Bolaget ska till ägarna lämna de uppgifter som av bedöms nödvändiga för upprättande av budget.

9. Upphandling

I den mån detta låter sig göras kan bolaget medverka i ägarnas respektive upphandlingar. I övrigt ska bolaget alltid samråda med ägarna inför upphandling. För bolagets egna behov kan samordning med fördel ske med någon av ägarna.

10. Arvoden

Arvoden till styrelsen fastställs på ordinarie bolagsstämma.

11. Arkivskyldighet

Bolaget ska fullgöra sina skyldigheter enligt arkivlagen (SFS 1990:782).

12. Säkerhetsskydd

Bolaget omfattas av bestämmelserna i säkerhetsskyddslagen vars syfte är att skydda uppgifter och förhållanden som rör totalförsvaret eller rikets säkerhet i övrigt, och är därmed underställda Kollektivtrafikmyndighetens/förbundsfullmäktiges föreskrifter och kontroll av säkerhetsskyddet.

13. Krishanteringsförberedelser m.m.

Bolagets verksamhet ska upprätthållas under extraordinära händelser i den omfattning och med den inriktning som ägarna bestämmer. Om förutsättningarna under extraordinära händelser är sådana att de föranleder bolaget att ändra eller inskränka verksamheten ska detta ske i samråd med ägarna.

Bolaget ska genomföra risk- och sårbarhetsanalyser för sina väsentliga verksamheter.

Bolaget skall upprätta en kris-/åtgärdsplan för händelser som huvudsakligen endast berör den egna verksamheten och vidta de förberedelser i övrigt som kan vara nödvändiga.

Bolaget ska medverka i av ägarna ordnade riskanalyser och vid behov även delta i utbildningar och övningar.

14 Bolagsstämma

Bolaget ska årligen senast före utgången av **xxxxxx**....månad hålla bolagsstämma/årsstämma.

Av bolagsordningen framgår hur kallelse till bolagsstämma ska ske. Information om bolagsstämman med angivande av tid och plats samt dagordning ska publiceras på bolagets hemsida senast två veckor i förväg. Samma information ska inom samma tid tillställas kommunen för möjliggörande av publicering på kommunernas hemsida.

Bolagsordning för Bussgods i Norr AB

Org. nr 556036-3284

§ 1

Firma Bolagets firma är Bussgods i Norr AB.

§ 2

Bolagets säte Bolaget skall ha sitt säte i Kramfors.
Bolagsstämman kan hållas på annan ort där bolaget har verksamhet eller om aktieägarna så beslutar i annan ort i Sverige. Bolagsstämman kan också hållas på distans med den tekniska uppkoppling, videolänk eller annan säker anslutning som bolaget anvisar.

§ 3

Verksamhet Bolaget har till föremål för sin verksamhet att bedriva godsverksamhet. Bolaget är skyldigt att utföra de uppdrag som bolaget tilldelas av sin ägare.

§ 4

Ändamål Ändamålet med bolagets verksamhet är att för ägarna bedriva gods- och terminalverksamhet på affärsmässiga grunder.
Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla aktieägarna i proportion till aktieinnehavet.

§ 5

Aktiekapital Aktiekapitalet skall vara lägst 400 000 kronor och högst 800 000 kronor.

§ 6

Aktier Antalet aktier uppgår till lägst 400 och högst 800.

§ 7

Styrelse Styrelsen skall bestå av fem (5) till nio (9) ledamöter. Styrelsen utses av respektive ägare med en (1) till två (2) ledamöter vardera inför ordinarie bolagsstämman för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det ordinarie val till kommun-/landstingsfullmäktige förrättats intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa ordinarie val till kommun-/landstingsfullmäktige. I styrelsen ska ingå en (1) personalrepresentant.

§ 8

Revisorer För granskning av bolagets årsredovisning jämte bokföring samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses en revisor med en suppleant. En (1) lekmanarevisor utses av respektive ägare.

Revisorernas och suppleantens uppdrag gäller till slutet av den ordinarie bolagsstämman som hålls under fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet.

§ 9

Kallelse

Kallelse till bolagsstämma skall ske tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämman med e-brev/brev till aktieägarna.

§ 10

Årsstämma

Ordinarie årsstämma skall hållas årligen inom sex månader efter räkenskapsårets utgång.

På årsstämman skall följande ärenden förekomma

- 1) Stämmans öppnande sker genom styrelsens ordförande och leds av densamme intill dess val av ordförande för stämman skett
- 2) Val av ordförande vid stämman.
- 3) Upprättande och godkännande av röstlängd
- 4) Val av två justeringsmän
- 5) Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
- 6) Godkännande av dagordning
- 7) Framläggande av årsredovisning och revisionsberättelse med granskningsrapport samt i förekommande fall koncernredovisning samt revisionsberättelse och granskningsrapport
- 8) Beslut
 - a) om fastställelse av resultaträkning och balansräkning samt i förekommande fall koncernresultaträkning och koncernbalansräkning,
 - b) om dispositioner beträffande företagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen,
 - c) om ansvarsfrihet åt styrelseledamöter och verkställande direktören när sådan förekommer.
- 9) Fastställande av styrelse och revisionsarvode.
- 10) Övriga ärenden som i behörig ordning hänskjutits till bolagsstämman.
- 11) Styrelsens ordförande utses vid ordinarie bolagsstämma, intill slutet av nästa ordinarie bolagsstämma.

§ 11

Bolagsstämmans kompetens

Beslut i följande frågor ska alltid fattas av bolagsstämman:

- Årligt fastställande av handlingsprogram med strategiska mål för de närmaste tre räkenskapsåren
- Ram för upptagande av krediter
- Ställande av säkerhet
- Bildande av bolag
- Köp eller försäljning av bolag eller andel i sådant
- Köp eller försäljning av fast egendom
- Beslut i annat ärende av principiell betydelse eller annars av större vikt.
- Fastställande av ägardirektiv som beslutats av ägarna.

§ 12

Räkenskapsår

Bolagets räkenskapsår skall vara kalenderår.

§ 13

Ägarnas

ställningstagande

Innan beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas, ska högsta beslutande organ för respektive ägare beredas tillfälle att ta ställning

Ägarna ska godkänna bolagsordningen. Vad gäller ägardirektiv ska ägarna besluta till den del som avser bolagets huvuduppgift och verksamhetsinriktning.

Vidare ska ägarna fastställa övergripande och principiellt viktiga policys och inriktningsbeslut, såsom:

- a) Mål och riktlinjer för verksamheten och ekonomin, koncernbudget
- b) Beslut om borgen
- c) Kapitaltillskott (nyemission, förlusttäckning, driftbidrag mm)
- d) Ansvarsfrihet om ej revisor tillstyrkt sådan
- e) Godkännande av förvärv av bolag, bildande av bolag eller förvärv av bolags rörelse
- f) Frivillig likvidation, fusion eller fission av bolag, samt
- g) Försäljning av bolag eller del av bolag eller sådant bolags rörelse.
- h) Utse samtliga styrelseledamöter

§ 14

Överlåtelse av aktier

- 1) Delägare äger överlåta sina aktier, nedan i denna bestämmelse kallade Aktier, i Bolaget, under förutsättning att nedan stadgade föreskrifter iakttas.

Delägarna åtar sig gentemot varandra att, därest Delägare skulle önska sälja eller på annat sätt avhända sig sina Aktier inte sluta bindande avtal därom förrän de andra Delägarna haft tillfälle att efter förhandling ta ställning till huruvida de önskar förvärva Aktierna ifråga för en köpeskillning per Aktie som motsvarar dess kvotvärde. Sådan förhandling skall anses avslutad inom två månader efter det att skriftligt erbjudande lämnats till övriga Delägare. Kan överenskommelse om köpeskillning ej uppnås skall köpeskillningen bestämmas av skiljemän. Aktiens lösenbelopp skall motsvara aktiens kvotvärde.

Önskar flera Delägare förvärva Aktierna, skall fördelning av Aktierna mellan Delägarna, så långt kan ske, verkställas i förhållande till Delägarnas förutvarande innehav av Aktier och återstoden fördelas genom lottning.

- 2) Skulle inte någon Delägare förvärva Aktierna är den överlåtande Delägaren fri att inom tre månader från den dag köpeskillningen blev bestämd enligt punkt 12.2 andra stycket överlåta Aktierna till annan på likvärdiga villkor som erbjudits till de andra Delägarna, varvid hembudsklausulen i Bolagets bolagsordning skall äga tillämpning. Den överlåtande Delägaren är därvid skyldig att dels meddela förvärvaren,

att Aktierna överlåts med skyldighet för förvärvaren att i vad de av honom förvärvade Aktierna ankommer biträda detta konsortialavtal och inträda som Delägare, dels tillse att förvärvaren på samtliga exemplar av detta konsortialavtal tecknar följande förbindelse:

"Sedan vi från _____ förvärvat _____ aktier i Bolaget biträder vi härmed detta avtal för såväl dessa aktier som de aktier vi ytterligare kan komma att erhålla i Bolaget och förbinder vi oss att fullgöra de förpliktelser som enligt avtalet åvilar säljaren rör samma aktier".

- 3) Har överlåtelse skett och har de andra Delägarna inte skriftligen godkänt förvärvaren i den överlåtande Delägarens ställe, eller om sådant godkännande föreligger, förvärvaren inte tecknat förbindelse varigenom förvärvaren inträder som part i detta konsortialavtal, svarar den överlåtande Delägaren för att förvärvaren fullgör sina förpliktelser enligt detta avtal och att varken Delägarna eller Bolaget tillskyndas skada eller förlust av sådan överlåtelse. Detta den överlåtande Delägarens ansvar gäller så länge detta avtal är ikraft.

§ 15

Ändring

Denna bolagsordning får ej ändras utan godkännande av ägarna.

Denna bolagsordning har fastställts av bolagsstämman **2017-XX-XX**.



24

Regeländring färdtjänst

RUN/98/2017



2017-03-27

Infrastruktur och kommunikationer

Ruth Eriksson

Tfn: 063-146561

E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

RUN/98/2017

Regeländring färdtjänst

Ärendebeskrivning

Ett samarbetsavtal finns mellan Region Jämtland Härjedalen (i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet RKM) och kommunerna Bräcke, Ragunda, Berg, Härjedalen, Krokom och Åre om samordning av samhällsbetalda resor. Avtalet omfattar ett gemensamt regelverk för resor med färdtjänst. I avtalet ges RKM uppdraget att besluta om regeländringar. Uppdragsavtal § 4 och bilaga 4.

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, och bygger på att resor med särskild kollektivtrafik samordnas. Färdtjänst är primärt till för färdtjänstinnehavaren, ledsagare beviljas om det krävs för att den färdtjänstberättigade ska kunna genomföra sin resa. Ledsagare regleras i lagstiftningen.

Medresenär samt egna barn är begrepp som inte återfinns i Lagen om färdtjänst, och det föreligger ingen skyldighet enligt lag att medge transport för dessa. I samarbetsavtalets regelverk finns dock regler för medresenär som ger eget barn rätt att få resa med den färdtjänstberättigade under vissa betingelser.

I regelverket under rubriken Ledsagare/medresenär finns en hänvisning till den allmänna kollektivtrafiken bestämmelser beträffande "egna barn", som förutom att vara otydlig dessutom är inaktuell.

Samrådsgruppen för särskild kollektivtrafik, där samtliga berörda kommuner har representanter, har vid sitt möte 20 januari 2017 initierat en ny tidsenlig tolkning och förtydligande av dessa regler för färdtjänsten.

Ny lydelse för hela stycket föreslås bli enligt nedan:

Ledsagare/medresenär

Ledsagare: Om den färdtjänstberättigade har behov av hjälp under resan, kan tillstånd beviljas för ledsagare utan extra kostnad för den enskilde.

Medresenär: Den som inte har tillstånd till ledsagare kan ta med sig en medresenär

på färdtjänstresan. Medresenären betalar färdtjänsttaxa.

Eget barn 0-6 år: Utöver ovanstående får ett eget barn medfölja under färdtjänstresan, barnet är avgiftsbefriat.

Principen för färdtjänsttaxan framgår i bifogat uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor. Färdtjänsttaxan ska vara ca 150 % av Länstrafikens kontanttaxa. I Länstrafikens kontanttaxahar barn och ungdomar t o m dagen de fyller 20 år 50 % rabatt på vuxenpriset, innebärande att barn och ungdomar har motsvarande rabatt i färdtjänsttaxan.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur föreslår

Regionala utvecklingsnämnden föreslå regionfullmäktige

Regler för ledsagare och medresenär i Uppdragsavtal om samordning av samhällsbetalda resor i Jämtlands län, bilaga 4 ska ha följande lydelse:

1. Ledsagare: Om den färdtjänstberättigade har behov av hjälp under resan, kan tillstånd beviljas för ledsagare utan extra kostnad för den enskilde.
2. Medresenär: Den som inte har tillstånd till ledsagare kan ta med sig en medresenär på färdtjänstresan. Medresenären betalar färdtjänsttaxa.
3. Eget barn 0-6 år: Utöver ovanstående får ett eget barn medfölja under färdtjänstresan, barnet är avgiftsbefriat.
4. Ändringarna träder i kraft den 1 juli 2017.
5. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef
Infrastruktur och kommunikationer

Utdrag till

Länstrafiken i Jämtlands län AB, samtliga kommuner i länet utom Strömsund och Östersund.

2012-01-01

***Avtal om samordning av samhällsbetalda resor
i
Jämtlands län***

***Parter Jämtlands läns landsting, Bräcke, Ragunda, Åre, Berg,
Härjedalens och Strömsunds kommuner***

Samarbetsavtal om samordning av samhällsbetalda resor

1. Inledning

Allmän kollektivtrafik är öppen för alla och utgörs av linjetrafik som är tidtabellagd, den kan vara anropsstyrd, den har en fastställd taxa. Denna trafik regleras i särskilda avtal.

Särskild kollektivtrafik är samhällsbetalad trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd och vanligen förbokning. Med särskild kollektivtrafik avses resformerna färdtjänst, riksferdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skolskjutsar och särskoleskjutsar, även smågods kan förekomma.

Tillsammans utgör allmän och särskild kollektivtrafik den *samlade kollektivtrafiken*. Ansvaret för de olika trafikformerna regleras i olika lagar.

All samhällsbetalad trafik kan inordnas i ett system. En ökad grad av integrering kan då uppnås. Samordning sker genom gemensam upphandling av trafikutövare för olika resor (ferdtjänst, skolskjuts, sjukresor, närtrafik, linje och anropsstyrd linjetrafik), och att alla förbeställda resor bokas genom *en* beställningscentral (BC). Taxorna samordnas och blir mer enhetliga med länstrafiktaxan som norm. Syftet är också att sänka samhällets kostnad för resorna.

Jämtlands läns landsting och kommunerna Bräcke, Ragunda, Åre, Berg, Härjedalens och Strömsunds kommuner - nedan kallad parterna – tecknar följande samarbetsavtal.

2. Parternas ansvarsområde

Parterna har det politiska och ekonomiska ansvaret för särskild kollektivtrafik inom sina respektive verksamhetsområden. De kommunala verksamhetsområden som omfattas är färdtjänst och riksferdtjänst, elevresor och särskolesresor samt handikapp- och äldreomsorgsresor. Landstingets ansvarsområde är sjukresor.

3. Samarbetsförklaring

Målet med samarbetet mellan parterna är att gemensamt och kostnadseffektivt svara för särskild kollektivtrafik. Parterna är överens om att samarbeta så att effektivast möjliga samordning inom den särskilda kollektivtrafiken och mellan den särskilda och allmänna kollektivtrafiken uppnås. Resenären skall kunna uppleva en bra kvalitet och en god service från att resan beställts till den är genomförd. Parterna förbinder sig att verka för en harmonisering av regelverket och taxa för att effektivisera en resesamordning.

4. Avtal med Regionförbundet Jämtlands län i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Parterna skall med RKM ingå ett uppdragsavtal som reglerar det vidare arbetet med särskild kollektivtrafik i länet. I uppdragsavtalet ges RKM i uppdrag att verkställa landstingets och kommunernas uppgifter som ansvarig för särskild kollektivtrafik och att upphandla beställningscentral- och persontransporttjänster för sådana resor som parterna har ansvar för.

Med beställningscentral avses verksamhet för att ta emot beställningar av resor, organisera och administrera återkommande schemalagda resor, samordna dessa beställningar till transportuppdrag och vidarebefordra uppdragen till avtalsbundna transportörer, samordna riksfärdtjänst samt sjuk- och behandlingsresor utanför länet.

Parterna skall inför varje upphandling av beställningscentral (BC), samordningsprogram och transporttjänster träffa överenskommelse om fördelningsnycklar, funktionskrav, kvalitetskrav, miljökrav och andra krav på verksamheten.

5. Parternas ekonomiska ansvar

Kostnad för drift och administration av BC skall fördelas för närtrafik, anropsstyrd linjetrafik, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor utifrån antalet förmedlade resor.

Kostnadsfördelningen skall ske enligt principen att färdtjänstresor viktas 1,0, sjukresor 1,0, riksfärdtjänstresor 10,0, sjukresor med tåg och flyg 10,0, närtrafik och anropsstyrd linjetrafik 1,0, arbetsresor (inom färdtjänsten) 0,5, särskoleresor 1,0.

Trafikkostnaden betalas av den part som är ansvarig för den aktuella trafiken.

Administrationskostnader som inte direkt kan hänföras till BC eller trafik fördelas enligt nyckel för drift och administration av BC.

Kostnad för legitimering av färdtjänst ska bekostas av respektive kommun.

6. Lagstiftning

Parterna skall följa gällande lagstiftning avseende särskild kollektivtrafik.

7. Informationsskyldighet

Om någon part vidtar förändring som väsentligt kan komma att påverka övrigas ekonomiska utfall skall samtliga parter snarast underrättas om det.

8. Tillkommande part

Kommun inom Jämtlands län äger rätt, utan särskilt beslut hos varje avtalspart, att ansluta sig till detta avtal i enlighet med dess villkor och intentioner. Begäran om att ansluta sig skall vara skriftlig och lämnas till RKM som delger samtliga parter samt Länstrafiken i Jämtlands län AB som är utförare av uppdraget, utom myndighetsutövningen. Anslutning regleras i skriftligt tillägg till detta avtal. RKM ges i uppdrag att för samtliga till avtalet redan anslutna kommuner och landstinget godkänna anslutning på de villkor som anges i detta avtal. Anslutning kan enbart ske med sex månaders framförhållning och skall ske vid årsskifte om parterna inte överenskommer om annat.

Om ny part (kommun) ansluter sig till detta avtal skall parten även ansluta sig till de gemensamma regler, taxor och kvalitetskrav som finns för tillfället.

9. Samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik

Det ska finnas en gemensam samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik. Samrådsgruppen skall bestå av en representant för respektive part i detta avtal och RKM.

Samrådsgruppen skall vara ett organ för parterna att, på tjänstemannaplanet, få ett ömsesidigt informationsutbyte och forum för utvecklingsarbete samt utgöra en kontaktlänk mellan parterna och länstrafiken. Samrådsgruppens arbete regleras närmare i Uppdragsavtalet punkt 4.

Parterna i samrådsgruppen ansvarar för att gruppens förslag förs in för beslut i respektive organisation.

10. Tvist

Tvist angående tolkning av detta avtal skall i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna. I andra hand skall tvist avgöras av svensk domstol enligt svensk lag.

11. Ändringar

Ändringar och tillägg till detta avtal skall vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

12. Avtalstid/upsägning

Detta avtal gäller fr.o.m. 2012-01-01 t.o.m. 2015-12-31. Uppsägningstiden skall vara ett år. Uppsägning skall vara skriftlig och delges samtliga parter och Länstrafiken i Jämtlandslän AB. Om avtalet inte sägs upp skall det förlängas tre år med samma uppsägningstid.

Om någon part säger upp avtalet skall övriga parter ha rätt att påkalla omförhandling om en förlängning av avtalet i justerad form.

Avtalet finns upprättat i 7 exemplar, parterna har tagit varsitt exemplar.

Östersund 2012-01-01

Jämtlands läns landsting

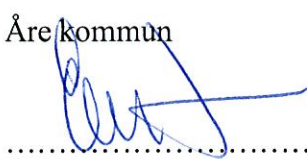
Bräcke kommun

Härjedalens kommun

Ragunda kommun

Bergs kommun

Åre kommun



.....

Strömsunds kommun



.....



Uppdragsavtal om samordning av sambälsbetalda resor i

Jämtlands län

Parter Jämtlands läns landsting, Bergs kommun, Bräcke kommun, Härjedalens kommun, Ragunda kommun, Strömsunds kommun och Åre kommun samt Regionförbundet Jämtlands län i egenskap av Regional Kollektivtrafikmyndighet

Avtalsbilagor

Bilaga 1 – uppdrag per part i avtalet

- A- Jämtlands läns landsting
- B- Bergs kommun
- C- Bräcke kommun
- D- Härjedalens kommun
- E- Ragunda kommun
- F- Strömsunds kommun
- G- Åre kommun

Bilaga 2 – taxor

Bilaga 3 – servicenivåer

Bilaga 4 – regelverk färdtjänst

Bilaga 4A- besvärshänvisning

Bilaga 5 – skolskjutsar

Bilaga 6 – regelverk och ersättningsgrunder för sjukresor

Landstinget i Jämtlands län och kommunerna Berg, Bräcke, Härjedalen, Ragunda Strömsund och Åre har tecknat ett samarbetsavtal. Till samarbetsavtalet fogas detta uppdragsavtal mellan Landstinget i Jämtlands län, kommunerna Bräcke, Ragunda, Åre, Berg, Strömsund och Härjedalen nedan kallade kommunerna och landstinget och Regionförbundet Jämtlands län i egenskap av Regional kollektivtrafikmyndighet i Jämtlands län, nedan kallad Kollektivtrafikmyndigheten.

1. Regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag

I överensstämmelse med det av kommunerna och landstinget ingångna Samarbetsavtalet om samordning av samhällsbetalda resor ges Kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att verkställa landstingets och kommunernas uppgifter som ansvariga för särskild kollektivtrafik i nedanstående omfattning.

För varje kommun/landstinget tecknas en särskild avtalsbilaga, av den framgår vilka resformer och ansvar (legitimering) som överlåts. Resformer kan läggas till under löpande avtalsperiod efter överenskommelse mellan Kollektivtrafikmyndigheten och respektive kommun/landstinget.

2. Uppdragsbeskrivning

Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag är att samordna de samhällsbetalda resorna oavsett om det är kommunerna, landstinget eller *Länstrafiken* som har ansvaret för dessa. Detta sker genom att Kollektivtrafikmyndigheten (*eller den kollektivtrafikmyndigheten utser*) bedriver

- beställnings- och samordningsfunktion (BC) för samhällsbetalda resor
- transporttjänster avseende särskild kollektivtrafik.

Verksamheten skall bedrivas med hjälp av entreprenörer som upphandlas i konkurrens alternativt i egen regi.

så att Verksamheten skall bedrivas

- så att samordning och planering av resor minimerar kostnaden för verksamheten
- så att överenskommen kvalitet på resor och tjänster upprätthålls.
- i övrigt i enlighet med vad parterna enligt 4. tredje stycket Samarbetsavtalet kommit överens om.

Kollektivtrafikmyndigheten ska vidare

- aktivt arbeta med utveckling av resmöjligheter för att minska behovet av särskild kollektivtrafik genom att fler skall kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken och
- biträda landstinget och kommunerna med planeringsarbete i den utsträckning som parterna kommer överens om.

3. Myndighetsutövning

Lagen om färdtjänst (SFS 1997:736) respektive riksfärdtjänst (SFS 1997:735) ger möjlighet för kommun att överlåta samtliga uppgifter för handläggning av färdtjänst respektive riksfärdtjänst till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten d v s även myndighetsutövningen. Den kommun som vill överlåta myndighetsutövning enligt ovanstående lagar anger det särskilt i bilaga till detta avtal mellan kommunen och Regionala Kollektivtrafikmyndigheten. (bilaga 1. Uppdrag per part)

4. Samrådsgrupp för särskild kollektivtrafik

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten ska svara för den gemensamma samrådsgruppen enligt samarbetsavtalet, punkt 9, för särskild kollektivtrafik, där Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (*eller den kollektivtrafikmyndigheten utser*) ska vara sammankallande och leda sammanträdet. Protokoll ska föras vid gruppens sammanträden.

Samrådsgruppen är ett organ för parterna att på tjänstemannaplanet få ett ömsesidigt informationsutbyte och forum för utvecklingsarbete samt utgöra en kontaktlänk mellan parterna och Regionala Kollektivtrafikmyndigheten. Exempelvis skall samrådsgruppen initiera förändringar av mål, regler, tillämpningsanvisningar och ekonomiska villkor för hur resenären får nyttja den särskilda kollektivtrafiken.

Samrådsgruppen skall kunna utse arbetsgrupper och adjungera deltagare för att bereda verksamhetsspecifika frågor.

Samrådsgruppen sammanträder vid minst två tillfällen per år.

5. Regelverk och kundtillstånd

För uppdraget gäller de gemensamma mål, regler, tillämpningsanvisningar och ekonomiska villkor för hur resenären får nyttja den särskilda kollektivtrafiken. Se bilagorna 2 Taxor, 3 Servicenivåer, 4 Regelverk Färdtjänst, 5 Skolskjutsar och 6 Sjukresor gällande fr.o.m. 2008-10-01. Kommunerna uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten att fatta beslut om färdtjänsttaxan, enligt de principer som redovisas i bilaga 2, Taxor samt ansvara för och besluta om eventuella regeländringar avseende bilaga 4, regelverk färdtjänst.

Varje uppdragsgivare, som inte överlåtit myndighetsutövningen enligt punkt 3, ansvarar för att erforderliga uppdateringar av databasen sker beträffande kundtillstånd och tillståndsregistrering.

6. Ekonomi

Ersättning

Regionförbundet som Regional Kollektivtrafikmyndighet får ersättning för de faktiska kostnader som verksamheten medför. Regionförbundet (Regionala Kollektivtrafikmyndigheten) ska i efterskott, dock senast den 15:e i varje månad fakturera kommunerna och landstinget för ersättning till entreprenörer, administrationskostnader och andra kostnader som kan hänföras till respektive uppdragsgivare. Kostnadsfördelningen framgår av Samarbetsavtalet mellan kommunerna och landstinget.

Slutlig reglering av kommunerna och landstingets ersättning enligt fastställd kostnadsfördelning för innevarande år skall ske senast 31 mars nästkommande år.

Budget

Regionala kollektivtrafikmyndigheten ska i överenskommelse med respektive uppdragsgivare, fastställa en budget för nästkommande år och i övrigt lämna de uppgifter till kommunerna och landstinget som efterfrågas.

Budgeten skall innehålla

- verksamhetens erforderliga gemensamma kostnader och investeringar,
- budgetunderlag till resp uppdragsgivare.
- alla kostnader och ersättningar till anlitade entreprenörer,
- ekonomisk redovisning

7. Rapporter

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten ska följa upp verksamheten och minst kvartalsvis tillsända respektive uppdragsgivare en resultatrapport.

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten ska månadsvis redovisa generell statistik över resande och kostnader, brutto och netto. Mer specifik statistik ur datasystemet tillhandahålls av Regionala Kollektivtrafikmyndigheten enligt särskild överenskommelse.

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten ska i övrigt följa upp verksamheten i enlighet med vad parterna enligt 4. tredje stycket Samarbetsavtalet kommit överens om.

8. Nya uppdragsgivare

Inträde av nya uppdragsgivare regleras i skriftligt tillägg till detta avtal mellan uppdragsgivaren och Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, och ska vara undertecknat av båda parter.

Uppdragsgivare som ansluter sig till detta uppdragsavtal ska till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten betala en initial- avgift som motsvarar de faktiska

kostnader som uppstår i BC för att administrera inträdet av en tillkommande uppdragsgivare.

9. Ändrade förutsättningar

Detta uppdragsavtal bygger på förutsättningen att parterna enligt lag och rättslig prövning i domstol är skyldiga att upphandla BC för samordning av särskild kollektivtrafik. Om förutsättningarna skulle komma att ändras så att Regionala Kollektivtrafikmyndigheten ges möjlighet att driva BC i egen regi och att Regionala Kollektivtrafikmyndigheten också, efter överenskommelse mellan kommunerna och landstinget, övertar ansvaret för BC, skall detta uppdragsavtal skrivas om i enlighet med de nya förutsättningarna.

10. Tvist

Tvist angående tolkning av detta uppdragsavtal skall i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna. I andra hand skall tvist avgöras av svensk domstol enligt svensk lag.

11. Ändringar

Ändringar och tillägg till detta uppdragsavtal skall vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

12. Avtalstid/upsägning

Detta uppdragsavtal gäller från och med 2012-01-01 så länge som samarbetsavtalet mellan kommunerna och landstinget gäller. Uppsägningstiden skall vara ett år. Uppsägning skall vara skriftlig och delges samtliga parter och Regionala Kollektivtrafikmyndigheten. Om uppdragsavtalet inte sägs upp skall det förlängas tre år med samma uppsägningstid.

Om någon part säger upp uppdragsavtalet skall övriga parter ha rätt att påkalla diskussioner om en förlängning av uppdragsavtalet i justerad from.

Uppdragsavtalet finns upprättat i 8 exemplar, parterna har tagit varsitt exemplar.

Östersund 2012-01-01


Hans Petter Jordebrand
Landstingsråd
Jämtlands läns landsting


Karin Paulsson
Kommunalråd
Berg kommun


Sven Åke Drakters
Kommunalråd
Bräcke kommun

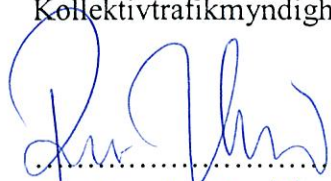

Leif Erik Jönsson
Kommunalråd
Härjedalens kommun


Therese Berggard
Kommunalråd
Ragunda kommun


Gudrun Hansson
Kommunalråd
Strömsunds kommun


Eva Hellstrand
Kommunalråd
Åre kommun

Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län (Regionförbundet Jämtlands län)


Robert Witte
Regionråd



Bilaga 1 A

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal samordning av samhällsbetalda resor

för Jämtlands läns landsting

Jämtlands läns landsting uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att utföra nedanstående tjänster för landstingets räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av samhällsbetalda resor.

Omfattning

Jämtlands läns landsting ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län i uppdrag att verkställa landstingets uppgift som huvudman för sjukresor dels i form av beställningscentral och dels i form av transporttjänster.

Östersund 2012- 01 - 01



Bilaga 1 B

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal samordning av samhällsbetalda resor

för Bergs kommun

Bergs kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr o m utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av samhällsbetalda resor.

Omfattning

Bergs kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst. Uppdraget innefattar även tjänster för skolskjutsverksamhet.

Resformerna anropsstyrd linjetrafik och närtrafik enligt samarbetsavtalet ansluts till uppdragsavtalet

Östersund 2012-01-01

Bilaga 1 C

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal samordning av samhällsbetalda resor

för Bräcke kommun

Bräcke kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av samhällsbetalda resor.

Omfattning

Bräcke kommun ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län i uppdrag att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst. Uppdraget innefattar även tjänster för skolskjutsverksamhet.

Resformerna anropsstyrd linjetrafik och närtrafik enligt samarbetsavtalet ansluts till uppdragsavtalet

Östersund 2012-01-01





Bilaga 1 D

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal samordning av samhällsbetalda resor för Härjedalens kommun

Härjedalens kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av samhällsbetalda resor.

Omfattning

Härjedalens kommun ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län i uppdrag att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksferdtjänst. Uppdraget innefattar även tjänster för skolskjutsverksamhet.

Resformerna anropsstyrd linjetrafik och närtrafik enligt samarbetsavtalet ansluts till uppdragsavtalet

Östersund 2012-01-01



Bilaga 1 E

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal samordning av samhällsbetalda resor

för Ragunda kommun

Ragunda kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av samhällsbetalda resor.

Omfattning

Ragunda kommun ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län i uppdrag att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst. Uppdraget innefattar även tjänster för skolskjutsverksamhet.

Resformerna anropsstyrd linjetrafik och närtrafik enligt samarbetsavtalet ansluts till uppdragsavtalet

Östersund 2012-01-01



Bilaga 1 F

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal samordning av samhällsbetalda resor för Strömsunds kommun

Strömsunds kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av samhällsbetalda resor.

Omfattning

Strömsunds kommun ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län i uppdrag att verkställa kommunens uppgift, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst. Uppdraget innefattar även tjänster för skolskjutsverksamhet.

Resformerna anropsstyrd linjetrafik och närtrafik enligt samarbetsavtalet ansluts till uppdragsavtalet

Östersund 2012-01-01


.....


.....



Bilaga 1 G

Avtalsbilaga till

Uppdragsavtal samordning av samhällsbetalda resor

för Åre kommun

Åre kommun uppdrar till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län att fr o m 2012-01-01 utföra nedanstående tjänster för kommunens räkning. Utförandet ska ske i enlighet med samarbetsavtal och uppdragsavtal för samordning av samhällsbetalda resor.

Omfattning

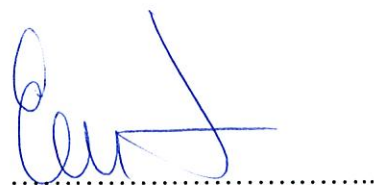
Åre kommun ger Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län i uppdrag att verkställa samtliga kommunens uppgifter, inklusive myndighetsutövning, som huvudman för färdtjänst respektive riksfärdtjänst. Uppdraget innefattar även tjänster för skolskjutsverksamhet.

Resformerna anropsstyrd linjetrafik och närtrafik enligt samarbetsavtalet ansluts till uppdragsavtalet.

Östersund 2012-01-01



.....
För Regionförbundet
Robert Uitto
Regionråd



.....
För Åre kommun
Eva Hellstrand
Kommunalråd



Bilaga 2

Taxor 2012-03-01

Taxesättning

Länstrafiktaxan är normerande för hur taxan för andra samhällsbetalda resor skall sättas. När trafik och särskild kollektivtrafik har en högre taxa än länstrafiktaxan. Detta för att de resformerna är sällanresor, har en högre servicegrad samt som ett incitament för att styra över en del av resandet till den ordinarie linjetrafik (ink. Anropsstyrd linjetrafik) i länet. Den trafik som Regionförbundet i Jämtlands län i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar för.

Länstrafiktaxan

Länstrafikens kontanttaxa är svagt degressiv (vid en lång resa är kostnaden i kr/km lägre än vid en kort resa) avståndet mellan de olika taxestegen är 2-4 km på korta avstånd och 4-9 km på längre avstånd. I Mars 2012 är priset för en kontantresa:

0-10 km	23 kr,
11-13 km	26 kr
14-15 km	30 kr
16- 17 km	36 kr
18-19 km	38 kr
20-21 km	40 kr o s v,

Max priset är för en enkelresa 217 kr och en dagbiljett kostar 290 kr. Den gäller för obegränsat resande under en dag.

Närtrafiktaxan

Närtrafiken har kontanttaxa enligt zoner ovan om 5 km. BestPricekort, elevkort, företagskort, resplus och Norrlandsresa gäller inte på närtrafiken. Närtrafiken är anropsstyrda sällanresor. Periodkort, Elevkort och BestPricekort som är avsedda för regelbundet resande gäller inte på denna trafikform.

Krontalsändringar i Länstrafik- och Närtrafiktaxan beslutas av Länstrafiken AB. Principiella ändringar beslutas av Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län.

Färdtjänsttaxan

Färdtjänsttaxan skall vara högre än länstrafikens kontanttaxa, ca 150%.

Färdtjänsttaxan är satt i zoner (1 zon ca 5 km) det ger något färre taxesteg än Länstrafiktaxan.

1 zon	47 kr
2 zoner	50 kr
3 zoner	57 kr o s v
33 zoner	314 kr takpris för resa med färdtjänst.

Färdtjänstresor skall bokas senast kl 17.00 dag före resdag, detta för att öka möjligheten till samordning. Vid senare beställning samma dag som färdtjänstresan företas, tillkommer en bokningsavgift med 20 kr.

Färdtjänsttaxan, som är kopplad till Länstrafiktaxan, beslutas av Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

För **Riksfärdtjänstresor** finns särskild taxa fastlagd.

Sjukresetaxan

Utgångspunkten för taxesättningen är att kostnaden för att resa till sjukvård inte får kosta så mycket att den enskilde avstår från sjukvård av det skälet. Taktaxa är 80 kr, fr o m okt 2008.

Vid resa med Länstrafiken på resa som är ersättningsgrundande som sjukresa ersätts den enskilde för egenavgift över 80 kr fr o m okt 2008. Sjukresetaxan beslutas av Landstingsfullmäktige.

TAXA

avst km	Länstr taxa	Färdtjänst- taxa	Färdtjänst direktbest 20 kr	Sjuk resor
10	22	47	67	47
15	29	50	70	50
20	38	57	77	57
25	43	64	84	64
30	52	78	98	78
35	57	88	108	80
40	63	100	120	80
45	71	113	133	80
50	83	125	145	80
55	92	138	158	80
60	96	150	170	80
65	102	163	183	80
70	114	175	195	80
75	121	188	208	80
80	128	200	220	80
85	128	200	220	80
90	134	205	225	80
95	140	210	230	80
100	140	210	230	80
105	153	230	250	80
110	160	240	260	80
115	160	240	260	80
120	166	249	269	80
125	166	249	269	80

130	179	269	289	80
135	179	269	289	80
140	186	279	299	80
145	186	279	299	80
150	197	295	315	80
155	197	295	315	80
160	204	305	325	80
165	204	305	325	80
170	210	314	334	80

Bilaga 3

Servicenivåer

Servicenivåer för olika samhällsbetalda resor redovisas nedan.

Nivå	Servicegrad	Restyp	Resenär	Kommentar
1	Tidtabellad linjetrafik Fasta hållplatser	Kollektivtrafik Skolskjutsar	Allmänheten Skolbarn Sjukresa utan särskilda behov Färdtjänst utan särskilda behov	Ingen ledsagning eller hjälp med bagage Buss (ev med lågentré), mindre fordon
2	Tidtabellad anropsstyrd trafik Hämtning/lämning vid adress Samåkning	Anropsstyrd kollektivtrafik Plustrafik	Allmänheten Sjukresa utan behov av ledsagning et c	Ingen ledsagning "dörr till dörr och/eller hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol
3	Förbetsälld anropsstyrd trafik Ej tidtabellad Fasta avgångstider Samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Fjärdtjänstresenärer som enligt tillstånd inte klarar att åka enligt enl nivå 1-2. Sjukresa - planerat besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-2.	Ledsagning dörr till dörr Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej Omvägstid * 0-60 min restid, max 100% påslag på restiden Mer än 60 min restid, max 50% påslag på restiden.
4	Direktbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellad Fasta avgångstider Samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Fjärdtjänstresenärer som enligt tillstånd och behov av resa inte klarar att åka enligt nivå 1-3. Sjukresa - akut besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-3.	Ledsagning dörr till dörr. Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår. Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej Omvägstid * 0-60 min restid, max 100% påslag på restiden Mer än 60 min restid, max 50% påslag på restiden
5	För- och direktbeställd anropsstyrd trafik Ej tidtabellad Ej samåkning	Färdtjänst Sjukresor	Fjärdtjänstresenärer som enligt tillstånd och behov av resa inte klarar att åka enligt nivå 1-4. Sjukresa - akut eller planerat besök- med medicinska skäl (intyg) som enl tillstånd inte klarar att åka enligt nivå 1-4 (ex vis infektionskänslighet).	Ledsagning dörr till dörr. Hjälp med bagage Fordon anpassade till behov ex vis rullstol eller bår. Väntetid kan förekomma för resa. Uppehåll under resa medges ej Direkttransport

*Med omvägstid avses förlängd restid för aktuell resväg. Restid definieras som den planerade tiden det tar för transporten att färdas med resenär i bilen från punkt A till B. Restiden är beräknad utifrån vägstandard, hastighetsbegränsningar och väderlek och kan därigenom variera över året. I begreppet innefattas inte tillkommande tid för hjälp till/från bilen.



Bilaga 4A

BESVÄRSHÄNVISNING

Hur man överklagar beslut

Om Ni vill överklaga det beslut Ni nu fått, ska Ni skriva till beslutsfattaren inom 3 veckor från den dag Ni fick del av beslutet. Ange vilket beslut det gäller och vilken ändring Ni vill ha.

Om överklagandet inkommit i rätt tid, kommer handlingarna att skickas till Förvaltningsrätten om beslutsfattaren inte ändrar beslutet som Du begärt.

Om något är oklart kan Ni vända Er till beslutsfattaren för information.

Överklagandet sändes under adress:

*Regionförbundet Jämtlands län
Länstrafiken
Särskild kollektivtrafik
Hamngatan 14
831 34 Östersund*



Bilaga 4 (ver3)

Regelverk färdtjänst

Allmänt

Mål

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform, som efter behovsprövning får användas av personer som på grund av funktionshinder, som inte endast är kortvarigt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Färdtjänst kan aldrig användas som ersättning för avsaknad av allmänna kommunikationer.

Ansvar

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län ansvarar för färdtjänsten enligt de avtal som träffats med kommunerna.

Ansökan

Ansökan om färdtjänst görs till Regional kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län/ den kommun där den sökande är folkbokförd. *(Beroende på om legitimering av färdtjänstresenärer överläts eller ej.)*

Ansökan görs skriftligt. Vissa personuppgifter måste då lämnas av den sökande. Läkarintyg är ej obligatoriskt, men kan komma att införas. Läkarintyg bekostas av sökanden.

Beslut om tillstånd

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län / den kommun där den sökande är folkbokförd beslutar om tillstånd.

Beslut om beviljande av färdtjänst fattas enligt gällande delegationsordning.

Beslut om beviljad färdtjänst eller avslag om densamma meddelas skriftligt till den sökande.

Efter beslut om beviljande av färdtjänst utfärdas färdtjänstillstånd. Av detta skall färdtjänstresenärens särskilda behov framgå ex vis ledsagare, specialfordon eller hjälpmedel.

Twist om färdtjänstillstånd skall i första hand hanteras mellan den sökande och berörd kommun/Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Formellt besvär över beslut handlägges av länsrätten. I beslut skall besvärshänvisning ske enligt bilaga 4A.

Färdtjänst beviljas

A Tillsviðare i det fall funktionshindret p g a dess art eller personens ålder beräknas bli bestående.

B Tidsbegränsat för

- Person vars funktionshinder inte bedöms som varaktigt men anses bli bestående minst 3 månader.
- Person som under vinterhalvåret har svårt att förflytta sig eller vistas ute i kyla och halt väglag.
- Person med sådant funktionshinder som i vissa situationer är beroenden av taxi/specialfordon.

Tillfällig svårighet förorsakad av olycksfall eller sjukdomstillstånd berättigar inte till anlitande av färdtjänsten.

Omprövning - förlängning

Omprövning av tidsbegränsat färdtjänstillstånd skall göras när tillståndets giltighet upphör eller när förhållandena ändrats.

Om förhållandena ändras är den färdtjänstberättigade skyldig att meddela detta för att omprövning skall ske.

För tidsbegränsat färdtjänstillstånd ansvarar den färdtjänstberättigade för att göra ny ansökan om nytt färdtjänstillstånd, när tiden för färdtjänstillståndet går ut.

Regler för färdtjänst

Samordning av resor

Färdtjänsten igår som en del i ett samordnat trafiksystem av anropsstyrd trafik, tillsammans med sjukresor, skolskjutsar och anropsstyrd linjetrafik. Det innebär att färdtjänstresenär kan få samåka med andra resenärer, eller att färdtjänstresenär blir erbjuden att åka Plustrafik.

Val av fordon eller transportform för resan avgörs utifrån funktionshindrets art och resenärens hjälpbehov.

Resor och resmål

Beslut om färdtjänst gäller för obegränsat antal resor inom Jämtlands län. Andra resor är riksfärdtjänst.

Färdtjänstresa får göras dygnet runt.

Begränsningar

Färdtjänst får ej anlitas för sjuk- och läkarvårdsresor eller resor som ersätts av exempelvis försäkringsbolag, arbetsgivare, eller eget företag, reseersättning från arbetsvård et c.

Resor i annan kommun (annat län)

Ansökan om färdtjänst i annan kommun prövas och beviljas i antal enkelresor vid varje enskilt restillfälle.

Uppehåll under resan

Uppehåll under resa medges ej, då det kan medföra problem vid samordning av andra resenärers resor.

Ledsagare / medresenär

Om den färdtjänstberättigade har behov av hjälp under resan, kan tillstånd beviljas för ledsagare utan extra kostnad för den enskilde.

Färdtjänstberättigades **egna barn** 0-16 år får medfölja under färdtjänstresan med liknande förutsättningar som vid resa med kollektivtrafiken. (Länstrafikens taxebestämmelser). Person som inte är ledsagare kallas **medresenär**. Vid resa med särskild kollektivtrafik betalar medresenären en lika stor avgift som den som beviljats färdtjänst.

Avgifter

Färdtjänstresenär skall betala vid varje restillfälle fastställd avgift för färdtjänsten.

Färdtjänstfordon och service

Färdtjänsten utföres av trafikutövare med vilken Länstrafiken i Jämtlands län AB har tecknat avtal om sådana resor.

Färdtjänstfordon skall vid varje restillfälle vara väl anpassat för den enskildes behov, och särskild hänsyn skall tas till den färdtjänstberättigades säkerhet och bekvämlighet.

Om taxiutövaren har fordon där husdjur tillåts, kan husdjur få medföras. Med husdjur avses hund, katt eller annat sällskapsdjur. Resenären ansvarar för erforderlig uppsikt över medförda husdjur.

Resenär skall om möjligt vara klar för avresa när färdtjänstfordon anländer.

Förare av färdtjänstfordon är skyldig att vid behov hjälpa färdtjänstberättigad från bostad till fordon och vice versa samt från fordon till resmål (butik, serviceinrättning etc) föraren hjälper även till med bagage, rullstol eller annat hjälpmedel. Bagaget får maximalt väga 25 kg eller ha en volym av 50 liter. För större bagage har transportören rätt att ta ut extra ersättning.

Bokning av resa

Resa beställes via avtalad beställningscentral, senast 17:00 dagen före avresa. Vid senare beställning uttages extra bokningsavgift.

Om möjligt beställes tur- och returresa vid samma tillfälle.

Inställd resa avbeställes så fort som möjligt. Vid avbokning senare än 2 timmar före utsatt avresetid uttages avgift av den färdtjänstberättigade motsvarande bomkörning (enligt avtal med resp transportör).



Bilaga 5

Skolskjutsar och särskoleskjutsar

Kommunen utser en kontaktperson för skolskjutsar och särskoleskjutsar.

Kontaktpersonen skall

- verka för att skolplaneringen gynnar en optimal skolskjutsning. och att skolskjutarna ses som en del av de allmänna kommunikationerna.
- initiera förändringar av skolskjutsar ex vis att skolskjutsar med få resande kan användas för anropsstyrd trafik.
- meddela Länstrafiken kontinuerligt de förändringar (barnantal, fordon, regler m m) som sker i skjutsbehovet.
- hålla kontakt med länstrafiken i de frågor som rör skolskjutsarna (ex vis drift-, kvalitets-, utrednings- och ekonomiska frågor).

Varje skola/rektor upprättar skolskjutschema som kommunens kontaktperson meddelar Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län.

Vid stora förändringar som kan komma att påverka linjetrafiken skall förändringen aviseras i kommunens trafikbeställning, den ska lämnas till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län¹ april varje år för det läsår som börja i augusti året därpå.

Vid förändringar som innebär stora förändringar av skolskjutsarna skall skolskjutsschema lämnas till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten under juni månad, vid mindre förändringar (uppdatering) skall Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län ha informationen 14 dagar före skolstart.

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län håller kontakten med trafikutövaren beträffande planering, förändringar, kvalitet i utförandet m m. Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län upprättar en produktionsberäkning för kommunens skolskjutsar och sköter utbetalningar, faktureringar till kommunen, redovisningar et c.

Bilaga 6

REGELVERK OCH ERSÄTTNINGSGRUNDER FÖR SJUKRESOR

TILL/FRÅN VÅRD

FÖR NORRLANDSTINGEN ATT GÄLLA FR O M

2008-10-01

med justeringar gällande i Jämtlands läns landsting

INLEDNING

Landstingen har det ekonomiska och administrativa ansvaret för sjukresor (Lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor 1991:419). Landstingen har ansvar för att fastställa regler för resekostnadsersättning vilka beslutas av respektive landstingsfullmäktige.

Landstingen har däremot inget formellt ansvar för att resmöjligheter till och från vårdinrättningar finns, däremot att fastställa regler för resekostnadsersättning.

Norrlandstingen vill med nedanstående regler skapa en styrning och stimulans för resande till kollektivtrafiken såväl av trafiksäkerhets- som av miljömässiga skäl.

1.VEM HAR RÄTT TILL RESEERSÄTTNING?

- Personer som är bosatta(folkbokförda) inom respektive län och är försäkrade enligt lagen om allmän försäkring (AFL).
- Utlandssvenskar vid akut öppen/sluten vård, då vårdbehovet har uppkommit under vistelse i landet. Vården ska sökas i det landsting där vårdbehovet uppkommit.
- Utsänd persons familjemedlem samt missionär, präst eller volontär i utvecklingsland har rätt till reseersättning inom länet även vid planerad öppen/sluten vård.
- Utländska medborgare som omfattas av EES-förordningen eller annan sjukvårdskonvention vid akut öppen/sluten vård då vårdbehovet har uppkommit under vistelse i landet. Vården ska sökas i det landsting där vårdbehovet uppkommit.
- Asylsökande med giltigt LMA-kort.

2.FÖRTECKNING ÖVER RESOR SOM LANDSTINGEN ERSÄTTER

I lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor (SFS 1991:419) regleras när reseersättning ska utgå. Samtidigt anges att resekostnadsersättning beräknas enligt de grunder sjukvårdshuvudmannen fastställer.

Ersättning för delar av resekostnader ska lämnas vid sådan vård och behandling som avser

Resor från den vårdinrättning som besökts ersätts till bostadsadress (folkbokföringsadress) eller till den plats resan påbörjades med billigaste färdväg utifrån patientens medicinska tillstånd. Resor vid planerad vård ersätts dock högst till bostadsadress(folkbokföringsadress).

Om det är medicinskt motiverat kan resa från vårdinrättning ersättas till annan plats än bostaden eller till den plats varifrån resan till vårdinrättningen startade.

3.3 Följeslagare

Om det är medicinskt motiverat att patient är i behov av följeslagare ersätts följeslagarens kostnad för resa utan avdrag för egenavgift.

Följeslagares resekostnad ersätts generellt till barn och ungdom t o m 19 år.

3.4 Sjukt barn

Har förälder eller annan anhörig, med anledning av sjukdom hos barn och ungdom t o m 19 år, gjort besök i öppen vård eller hos barnet medan det vårdas på sjukhus, ges ersättning för resa och övernattningskostnad om besöket ingår som en del i behandlingen av barnet.

Ersättning ges också för en besöksresa per vecka för en anhörig när barnet är inskrivet i slutenvård.

Ersättning ges för besöken ersätts enligt samma regler om egenavgifter som vid egen sjukresa.

Ersättning ges till två föräldrar och syskon t o m 19 år för boende inkl. frukost på Hotell Björken, Umeå, i samband med vård vid NUS.

Därutöver ges ersättning till två föräldrar och syskon t o m 19 år för boende inkl. frukost vid samtliga sjukhus inom landet.

3.5 Övernattning

Utgifter för övernattningskostnader ersätts om det inte varit möjligt att planera vården så att övernattningskostnader kan undvikas. Ersättningen beräknas för det belopp som patienten har betalat för logi om övernattningskostnader skett på hotell som anvisats av landstinget. Om övernattningskostnader förorsakats av akut vårdbehov kan ersättning lämnas med skäligt belopp. I övriga fall ersätts övernattningskostnader med högst 55 kr per natt.

3.6 Resor med dyrare färdväg efter medicinsk bedömning

Vid planerade besök ska resan till vårdinrättningen beställas av patienten via Landstingets beställningscentral minst två helgfria vardagar före besöket.

Vårdgivare med eget behandlingsansvar avgör behovet av dyrare färdväg i samråd med Landstingets beställningscentral.

5. EGENAVGIFTER , ERSÄTTNINGSNIVÅER ,HÖGKOSTNADSSKYDD

5.1 Egenavgifter

Vid en sjukresa svarar patienten själv för en del av kostnaden. Denna kostnad kallas för egenavgift. Egenavgiftens storlek är beroende av vilket färdssätt patienten nyttjar och gäller per enkelresa.

Följande egenavgifter gäller inom Norrlandstingen

Färdssätt	Egenavgift kronor
Buss, tåg	0 *
Specialfordon	60
Egen bil, skoter o båt	60
Taxi	80
Bårbil	80
Följeslagare i taxi	0
Flyg	80

*) Resekostnader understigande 60 kr ersätts inte.

För anslutningsresor till kollektivtrafik görs inget avdrag för egenavgift.

Vid samåkning i taxi ska avdrag göras med en egenavgift per patient.

Vid en kombination av flera färdssätt vid samma vårdtillfälle gäller den lägsta egenavgiften av de färdssätt som nyttjats.

Har en patient besökt en vårdinrättning och efter remiss därifrån fortsatt direkt till en annan vårdinrättning skall avdrag göras endast med **en** egenavgift.

5.2 Ersättningsnivåer

Resor med privat bil ersätts med 10 kronor/mil i Västerbotten och Västernorrland.

I Jämtland och Norrbotten ges ersättningen baserad på en schablontabell om 10 kronor/mil.

Ersättning för 2 kronor/mil ges till följeslagare om medicinskt behov är styrkt.

Resor med färdssätt i allmän trafik ersätts utifrån gällande taxa och mot uppvisat kvitto.

Resor med snöskoter och båt (som inte går i allmän trafik) ersätts med 30 kronor/mil.

Resor med övriga färdssätt ersätts med av landstinget bedömt skäligt belopp.

Om reseersättningen understiger 50 kronor ackumuleras den och utbetalas när nivån uppgår till 50 kronor. Utbetalning sker dock två gånger per år (i Västernorrland en gång/år) även om den ackumulerade nivån inte uppgått till 50 kronor. Detta gäller inte i Norrbotten som reglerar ersättningen i huvudsak genom kvittning.

DEFINITIONER OCH GÄLLANDE LAGSTIFTNING

DEFINITION AV SJUKRESA

En sjukresa är en resa som sker från/till en persons bostadsadress (folkbokföringsadress) eller plats för akut insjuknande vid besök hos en vårdgivare för vård och behandling.

Resor till och från vårdinrättningar som INTE omfattas eller ersätts utifrån sjukreselagstiftningen är följande;

Permissionsresor

Permissionsresa är en resa mellan sjukhus och patientens bostadsadress och beviljas av sjukvården som ett led i behandlingen när vårdtiden överstiger 30 dagar.

Överflyttningsresor

Överflyttningsresa är en resa från ett sjukhus till ett annat för patienter i slutenvård.

ÖVRIGA DEFINITIONER

Vårdinrättning = sjukhus, vårdcentral, tandvård eller annan av landstinget avtalad inrättning

Nus = Norrlands Universitetssjukhus i Umeå

Hemlandsting= det landsting där patienten är folkbokförd

GRUNDLÄGGANDE LAGSTIFTNING OCH LANDSTINGENS SKYLDIGHET

- Lagen om resekostnadsersättning vid sjukresa (SFS 1991:419) och ändring i lag 1995:1489, fastslår sjukvårdshuvudmannens skyldighet att lämna ersättning för resekostnader till dem som omfattas av
- Lagen om allmän försäkring (AFL). Försäkrade enligt AFL är dels svenska medborgare, dels personer som inte är svenska medborgare men är bosatta i landet.
- Folkbokföringslagen (1991:481)
- Rådgivning enligt lagen (1974:525) om ersättning för viss födelsekontrollerande verksamhet mm
- Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (1994:1)
- Gränssjukvårdsförordningen (1962:390) (läkarvård och sjukgymnastik i Norge och Finland)