

Näringsdepartementet

Diarienummer

Utr 2013/23

Datum

2013-04-25

Yttrande över promemorian Kvotplikt för biodrivmedel (dnr N/2013/934/RS)

Åtgärder för att minska beroendet av fossila bränslen behövs för att uppfylla det bindande målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn 2020. Samtidigt behövs stimulans för teknisk utveckling på lite längre sikt, dels för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och dels för att uppnå visionen om inga nettoutsläpp av klimatgaser 2050. Att genomföra detta på ett kostnadseffektivt sätt är eftersträvansvärt, men det måste ändå inledningsvis nämnas att det råder osäkerhet kring om de styrmedel som föreslås i promemorian är de mest kostnadseffektiva för att sammantaget uppfylla de olika målen. Trafikanalys anser ändå att de förslag som presenteras i promemorian är rimliga. Ytterligare och kanske mer kostnadseffektiva åtgärder för att stimulera den långsiktiga teknikutvecklingen kommer dock sannolikt att behövas med tiden.

Trafikanalys kan konstatera att precis som Riksrevisionens rapport "Biodrivmedel för bättre klimat" (RiR 2011:10) sammanfattar, så är det inte kostnadseffektivt att minska koldioxidutsläppen genom skattebefrielse av biodrivmedel. Ett kvotssystem (för låginblandning av biodrivmedel) utan skattebefrielse hade kunnat uppnå det kortsiktiga målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn mer effektivt. Samtidigt skulle ett ensidigt kvotssystem inte på samma sätt ge incitament till teknikutveckling mot fordon som kan drivas på "enbart" biodrivmedel (dvs. höginblandat drivmedel). Att skattebefrielse är en effektiv resursanvändning för att gynna teknikutveckling är dock inte påvisat. Sannolikt kan det dock resultera i viss teknikutveckling, och möjligen kan en byggnation av infrastruktur för biodrivmedel stimuleras.

Promemorians förslag om en inblandning om 3,5 % biodrivmedel med extra fördelar utöver vad hållbarhetsdirektivet säger, för att nå upp till det föreslagna totala kravet om 9,5 % inblandning i diesel, syftar till att andra generationens biodrivmedel ska ges en chans till att uppnå vissa volymer. Därmed kan "teknikutvecklingen" inom området skyndas på. På kort sikt är det inte kostnadseffektivt eftersom det finns billigare hållbara alternativ (t.ex. FAME) och värdet av den långsiktiga effekten vet vi egentligen inte så mycket om. Det är möjligt att det finns mer effektiva åtgärder för att nå syftet att skynda på utvecklingen av andra generationens biodrivmedel.

Till skillnad från vad Energimyndigheten föreslog i sin utredning "Kvotplikssystem för biodrivmedel" (ER 2009:27)) föreslås i promemorian att låginblandat biodrivmedel endast befrias från koldioxidskatt, till skillnad från höginblandat biodrivmedel som befrias både från energi- och koldioxidskatt. Energimyndigheten motiverade sitt förslag på likformig skattebefrielse utifrån administrativa kostnadskonsekvenser. I promemorian motiveras den

olikformiga beskattningen med hänvisning till att man även fortsättningsvis vill ge hållbara höginblandade biodrivmedel goda konkurrensförutsättningar och stabila spelregler.

I ett flertal delar har därefter promemorians förslag stora likheter med vad Energimyndighetens rapport kom fram till, men procentsatser och vissa avgiftsnivåer skiljer sig något åt.

I promemorian föreslås rimliga sanktioner för att stimulera de kvotskyldiga att uppfylla sin kvotplikt. Det är också bra att kvotplikten skall uppfyllas på årsbasis, vilket möjliggör årstidsvariationer och även viss geografisk differentiering samt i viss mån ger möjlighet till variation av inblandning till användare. En osäkerhet som nämns i detta sammanhang är att det kan finnas en risk för enstaka "användarbekymmer" eftersom den diesel som nu inte är bioinblandad och går till industri, jordbruk, skogsbruk och järnväg sannolikt framöver kommer att ha en viss inblandning i och med de nya kvotreglerna.

Det är bra att det föreslås stegvis ökad inblandning i bensen (4,8 % 2014 och 7 % 2015) så att det finns möjlighet att utvärdera eventuella konsekvenser till introduktionen av E10 och ge möjlighet till anpassning framförallt för bensinstationerna.

Trafikanalys vill slutligen påpeka att det sannolikt behövs ett flertal kompletterande och samverkande styrmedel och åtgärder av olika slag för att nå de uppsatta målen på klimatområdet. Det arbete som pågår inom ramen för utredningen om FossilFri Fordonstrafik resulterar sannolikt i ett antal förslag på styrmedel och Trafikanalys anser att det är viktigt att efter utredningens avrapportering överväga relevanta och kostnadseffektiva styrmedel i arsenalen av åtgärder för att uppnå klimatmålen. För att stimulera möjlig (teknik)utveckling är det viktigt att marknaden får tydliga och långsiktiga spelregler.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Anders Ljungberg har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör