

Stockholm den 24 april 2013

Naturskyddsföreningens dnr:  
Näringsdepartementets ärendenr. N/2013/ 934/RS

## Naturskyddsföreningens remissvar på promemorian Kvotplikt för biodrivmedel

### **Sammanfattning:**

Naturskyddsföreningen stödjer förslaget i huvudsak. Biobränslen är en viktig pusselbit mot målet att uppnå en hållbar fordonstrafik.

Naturskyddsföreningen vill att regeringen presenterar en avvecklingsplan som omfattar såväl fossila drivmedel som icke-hållbara biodrivmedel och som visar hur det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 ska kunna realiseras.

Vi anser att kvotplikten för biodrivmedel för bensin 2015 är för lågt satt och bör höjas till närmare 10 %.

I dagsläget stödjer föreningen de lagda förslagen till koldioxidskatt och energiskatt.

Vi är kritiska till att regeringen väljer att inte använda en större höjning av den generella koldioxidskatten. Naturskyddsföreningen anser att den generella koldioxidskatten på fordonbränsle ska fördubblas inom några år och därefter höjas årligen, både reellt och i relation till oljepriset.

Naturskyddsföreningen förutsätter att en fortsatt höjning av kvotpliktens nivå kommer att prövas efter det att kvotplikten har uppnåtts.

Naturskyddsföreningen anser att kvotpliktsavgiften ska vara 20 kronor, inte högst 20 kronor.

Naturskyddsföreningen har genom remiss från Näringsdepartementet inbjudits att lämna synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

## Synpunkter på förslaget

### ALLMÄNT

Vi anser förslaget går i rätt riktning. Biobränslen är en viktig pusselbit mot målet att uppnå en hållbar fordonstrafik.

### KVOTPLIKT

I föreningens remissvar då regeringen annonserade förslaget om kvotplikt i vårpropositionen 2012 svarade föreningen att det var välkommet att regeringen anser att en kvotplikt för höjd låginblandning av etanol och FAME nu bör införas och vi ser fram emot att regeringen fullföljer intentionen att ha detta på plats till den 1 maj 2014. Det är därför glädjande att se att regeringen nu lägger det förslaget.

Det nu remitterade förslaget innebär en tvingande höjning till 9,5 % biodrivmedel i dieselbränsle från och med den 1 maj 2014, varav minst 3,5 % ska utgöras av andra generationens biodrivmedel, definierat som drivmedel framställt från avfall eller olika skogsråvaror. Enligt drivmedelslagen, som baserades på EU:s tak för skattebefrielse, får dieselbränsle fortfarande max innehålla max 7 % FAME vilket den idag snart har uppnått. Däremot finns det ingen gräns för HVO. Det är en produkt som främst framställs från restprodukter som tallolja och HVO ingår redan i mycket stora andelar i de under de sista åren lanserade specialbränslen. Andelen av dessa biologiska dieselprodukter skulle därför utan befarade problem också kunna ökas betydligt. Naturskyddsföreningen stödjer detta förslag.

För bensin föreslås en kvotplikt på 4,8 % biodrivmedel i bensin från och med den 1 maj 2014. Till den 1 maj 2015 ska denna andel ha ökat till 7 %. Naturskyddsföreningen anser det bra att man i lagstiftningen öppnar upp för fler biodrivmedel i bensin utöver dagens inblandning av ungefär 5 % etanol. Senareläggningen av höjningen med ett år anges nödvändig på grund av att anpassningar och kostnader för omställningsproblem pga korrosion i tankar m.m som den högre inblandningen sägs förorsaka. Förmodligen har detta framförts via den referensgrupp bestående av några berörda branschorganisationer som anges ha deltagit i diskussioner avseende olika möjliga utformningar av ett kvotpliktssystem. Naturskyddsföreningen har inga synpunkter på den tidsrespen.

Däremot är vi kritiska till att kvotandelen inte sätts högre från 2015 och att regeringen därmed i större grad fullföljer det man utlovade i vårpropositionen att en kvotpliktsinblandning bör ske av 10 % etanol i bensinen. Det skulle inte innebära några nya tekniska problem och även överensstämma med den maxgräns som EU-direktiven anger för skattebefrielser.

Kvotplikt är ett utmärkt styrmedel när det gäller att nå upp till den angivna kvoten. När detta mål har nåtts utgör dock inte kvotplikten något incitament för att öka inblandningen ytterligare. Det förutsätter att kvoten höjs och Naturskyddsföreningen förutsätter att så kommer att

ske successivt för dieselbränsle och även för bensininblandning så snart det låter sig göra tekniskt.

Det har enligt promemorian diskuterats om gemensam kvot för alla biodrivmedel, även höginblandade, eller en gemensam kvot för bensin och diesel, bort införas men man har av olika angivna konkurrens- och administrativa skäl uteslutit den möjligheten. Naturskyddsföreningen ser inte heller att en sådan lösning skulle vara önskvärd från klimatskäl och stödjer de gjorda bedömningarna.

I och med kvotplikts införande kommer i fortsättningen ingen skillnad göras i beskattning av ett bränsle utifrån om det ingår i kvotplikten eller ej utan beskattningen ska baseras på bränslets beskaffenhet. Det anser föreningen vara en riktig logisk linje.

## HÅLLBARHETSKRITERIER

§ 8 i lagförslaget klargör att enbart biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna får räknas in i den kvotpliktiga volymen. Detta krav är givetvis ett ovillkorligt krav för införandet av kvotplikten. Även om det aldrig har ifrågasatts vill föreningen ändå markera det.

En brist med hållbarhetskriterierna är att det saknas styrmedel för att kunna styra över mot den bästa etanolen. Det sätts bara en undre gräns på klimatvinsten. Ett styrmedel skulle då kunna vara att skattebefrielse från koldioxidskatten för ett hållbart biodrivmedel enbart görs för den klimatvinst som biodrivmedlet ger över den minimigräns som anges i direktivet.

## GENERELLT HÖJD CO2-SKATT

Kvotplikten ökar endast låginblandningen. För att nå en fossilfri fordonsflotta räcker inte låginblandning och styrmedel utöver kvotplikten blir nödvändiga. En höjd koldioxidskatt för fossilbränsle är ett bra styrmedel som bör utnyttjas mera.

Promemorian gör samma bedömning, på sid 14 står att ”Generellt verkande styrmedel bör utgöra grunden för omställningen” som sen kan kompletteras med mer riktade styrmedel.

Naturskyddsföreningen anser att den generella koldioxidskatten på fordonsbränsle ska fördubblas inom några år och därefter höjas årligen, både Realt och i relation till oljepriset.

## CO2-SKATT PÅ BIODRIVMEDEL

Hållbara höginblandade eller låginblandade biodrivmedel samt drivmedel helt utan fossilt innehåll kommer enligt förslaget även fortsättningsvis att slippa CO2-skatten (angiven till 1:12 kg/ kg CO2) eftersom det bara är fossil CO2 som ska beskattas. Icke-hållbarhetsklassade biodrivmedel och fossila bränslen ska däremot betala full CO2-skatt, med lika stor skatt per liter.

Naturskyddsföreningen stödjer detta i nuläget. Förnybarhetsdirektivet anger successivt ökande krav på den klimatvinst som biodrivmedel ska resultera i jämfört med motsvarande fossila bränslen för att kunna klassas som hållbara. Efter 2018, då klimatvinsten ska vara minst 60 %, saknas emellertid gemensamhetsregler för hur en fortsatt minskning ska kunna ske. Naturskyddsföreningen anser därför att regeringen ska presentera en avvecklingsplan som omfattar såväl icke-hållbara biodrivmedel som fossila drivmedel som visar hur det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 ska kunna realiseras.

#### ENERGISKATT PÅ BIODRIVMEDEL

Naturskyddsföreningen stödjer linjen att alla drivmedel ska betala energiskatt men att hållbara höginblandade biobränslen bör slippa energiskatt i väntan på en kraftfull generell koldioxidskatt. Avsikten är att ge dessa fortsatt goda konkurrensförutsättningar. Det borde enligt promemorian vara i enlighet med EUs lagstiftning om det inte sker en överkompensation som överstiger biodrivmedlets högre produktionskostnader jämfört med andra hållbara biodrivmedel.

#### KVOTPLIKTSAVGIFT

För den som inte har uppfyllt kvotplikten föreslås i lagförslaget en kvotpliktsavgift på max 20 kronor per liter biodrivmedel som inte uppnåtts. Naturskyddsföreningen anser att det är precis 20 kronor som ska stå i lagstiftningen. Vi anser det rimligt då det enligt förslaget kan göras en nedsättning eller efterskänkning efter prövning om det finns synnerliga skäl. Det är förstås inte acceptabelt att det i det bifogade förslaget till anslutande förordning denna summa utan förklaring minskats till precis 7 kronor per liter. Naturskyddsföreningen förutsätter att det är max 20 kronor som ska anges även i förordningen. Med tanke på det växlande bränslepriset vore det annars rimligt att relatera kvotpliktsavgiften till ett genomsnittligt bränslepris.

#### INGA PRISÖKNINGAR VID PUMP

Den redovisade konsekvensanalysen för hushållen visar att det remitterade förslaget skulle medföra en kostnadsökning vid pump på bensin bli enbart 8 öre per liter för bensin och 18 öre dyrare per liter för diesel. Vi anser att det totala bränslepriset måste höjas och måste återigen peka på att det bästa sättet att göra det är att höja den generella koldioxidskatten.

#### FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGAR I EUs DIREKTIV

Om de pågående förhandlingarna beträffande EUs förnybarhetsdirektiv och bränslekvalitetsdirektiv och ILUC-kriterier mm skulle påverka förutsättningarna för kvotpliktsystemet tänker regeringen återkomma vid ett senare tillfälle. Det är givet att justeringar av lagförslaget om kvotplikt måste göras om direktiven kommer att kräva det.

Det föreslås också att man i avvaktan på slutförandet av förhandlingarna ska vänta med att införa den möjliga dubbelräkningen i nationella kvoter för biodrivmedel från avfall och skogsråvaror. Det stödjer vi eftersom den föreslagna dubbel- och kvadrupelräkningen av vissa drivmedel innebär en fuskräkning.

I regeringkansliets nu remitterade promemoria står att ”I EU-förhandlingarna driver Sverige att kommissionens ansats bör justeras så att de föreslagna restriktionerna inriktas mot biodrivmedel med höga ILUC-faktorer och inte de biodrivmedel som uppvisar en god klimatprestanda, tex etanol”.

Till och med 2013 har Sverige undantag från EUs krav att beskatta bibränslen och regeringen kommer att ansöka om ett förlängt undantag fram till den 1 maj 2014 då lagen om kvotplikt träder i kraft. Vad de kommande förhandlingarna kan innebära för miniminivåer för bränsleskatter är dock ännu inte klart.



Mikael Karlsson  
Ordförande

Svante Lundquist  
Sakkunnig  
transport- och infrastruktur