

Till regeringen
Stockholm 2014-07-07
Ert dnr: Fi2014/2485

Synpunkter med anledning av promemorian "Ändrad beskattning av vissa biodrivmedel"

- Den föreslagna sänkningen av energiskatten på låginblandad FAME förefaller vara den i nuläget lämpligaste åtgärden för att beskattningen inte strida med EUs regelverk.
- Den föreslagna obegränsade skattebefrielsen för syntetisk bensin och diesel, oavsett inblandningsprocent, är däremot olämplig. Åtgärden sänder olyckliga signaler om att skattebefrielse för förnybara drivmedel även fortsättningsvis, ja rentav permanent, kommer att vara det centrala styrmedlet för att fasa ut de fossila drivmedlen. Erfarenheterna av de senaste årens diskussioner kring statsstöd m m indikerar att skattebefrielse inte är en långsiktig lösning, men även andra faktorer pekar i samma riktning. Menar man allvar med ambitionen att i princip helt fasa ut de fossila drivmedlen krävs en övergång till andra styrmedel än skattenedsättningar. För att man med skattebefrielser ska kunna pressa ned användningen av fossila drivmedel till nära noll krävs absurd höga drivmedelsskatter. Den föreslagna skattebefrielsen förefaller dessutom i sak omotiverad eftersom regeringens bedömning, om vi tolkat promemorian rätt, är att försäljningen av HVO (det bränsle åtgärden på kort sikt handlar om) inte kommer att påverkas av åtgärden.

Att den beslutade kvotplikten inte gick att genomföra är av många skäl mycket olyckligt. Det är förvånande att varken regeringen eller remissinstanser och expertorgan hade klart för sig att EU-lagstiftningen inte tillåter att man skattegynnar kvotpliktiga bränslen. För att nu skapa de stabila signaler både drivmedelsbranschen och samhället i övrigt behöver, bör regeringen snarast tydliggöra att man tänker ta fram ett utvecklat förslag till kvotplikt eller certifikatsystem som siktar på ett helt fossilfritt drivmedelssystem till t ex 2050.

Hur ett sådant system kan fungera finns redovisat i utredningen "Introduktion av förnybara fordonsbränslen" (SOU 2004:133). Den lösning som förespråkas i utredningen gäller låginblandning av biodrivmedel, men är ännu mera välmotiverad om ambitionen är att i princip helt fasa ut de fossila bränslena.

Utredningens uppdrag gällde att visa hur användningen av biodrivmedel kunde ökas, inte hur man kunde sänka utsläppen av klimatgaser från trafiksystemet. Uppgiften för en kvotplikt eller ett certifikatsystem måste rimligen i första hand vara att drastiskt sänka utsläppen av växthusgaser.

Detta talar för att systemet istället utformas som en nationell utsläpps-bubbla för fossila fordonsbränslen med säljbara "fossil drivmedelsrätter". Antalet "fossil drivmedelsrätter" som årligen auktioneras ut till oljebolagen bör fastställas med mycket lång framförhållning. Från t ex 2050 bör utfärdandet av "fossil drivmedelsrätter" upphöra och vi har då fått en fossilfri fordonstrafik. Beskattningen av drivmedel skulle därvid förlora sin funktion som klimatstyrmedel och kan fastställas utifrån andra kriterier. Den lösning med andrahandshandel med biodrivmedelscertifikat som 2004 års utredning redovisade, lämpar sig väl även för en utsläpps-bubbla.

Magnus Nilsson, miljökonsult
(tidigare trafikexpert vid Naturskyddsföreningen och "senior campaigner" vid T&E (European federation for Transport and Environment))

Magnus Nilsson Produktion, c/o Context, Kungsgatan 84, SE-112 27 Stockholm
Mob: +46-(0)708-99 66 88 E-post: magnus@nilssonproduktion.se
Hemsida: www.nilssonproduktion.se, www.context.nu