

Debatt: Regeringen straffbeskattar våra biodrivmedel som leder till ökade utsläpp och försämrad miljö

Publicerad: januari 2014

Debatt: Regeringen straffbeskattar våra biodrivmedel som leder till ökade utsläpp och försämrad miljö

I praktiken kommer försäljning av så kallade HVO-drivmedel att drabbas av en straffskatt på 1,76 kronor per liter. Anledningen är ett räknefel hos regeringen, påpekar sju intressenter för ökad användning av biodrivmedel.

Regeringen sätter upp mycket höga ambitioner för att minska vårt beroende av fossila bränslen och därmed minska koldioxidutsläppen i utredningen ”Fossilfritt på väg”. Mensamma regering har fattat beslut om nya skatteregler som ensidigt missgynnar det alternativa bränsle som kanske har bäst förutsättningar att nå klimatmålen.

Ett av de områden som kommer prioriteras för minska vårt beroende av fossila bränslen är biodrivmedel. Redan idag blandar vi in biodrivmedel i drivmedlen. Vi använder bland annat etanol i bensin och ett miljöbränsle kallat hydrogenerad vegetabilisk olja (HVO) i diesel. I dag är dessa biodrivmedel befriade från energiskatt och koldioxidskatt till en viss nivå av inblandning.

Nu har regeringen bestämt att staten inte längre ska finansiera inblandningen genom skattebefrielse av den ”gröna” delen. Genom så kallad kvotplikt kommer kostnaden i stället att vältras över på konsumenten. Det kommer innebära ett högre pris för konsument från den 1 maj 2014 för såväl bensin som diesel.

Kvotplikten är en del av omställningen mot ett fossiloberoende även om vägen dit är lång. Energiminister Anna-Karin Hatt har sagt att vi måste ställa om på ett smart sätt, att transporter är nödvändiga i vårt blodomlopp för att sprida välstånd genom en öppen och fri handel. Eftersom satsningen på biodrivmedel är prioriterad när vi ska gå mot ett fossiloberoende så särbehandlas så kallade höginblandade drivmedel som E85, ED95, B100 och Biogas redan nu i den föreslagna lagen om kvotplikt genom att de fortsatt blir skattebefriade. Tyvärr är regeringen på väg att göra något riktigt osmart!

Av någon anledning har regeringen utformat de nya reglerna för kvotplikt så att HVO ensidigt diskrimineras jämfört med andra biodrivmedel. Detta trots att HVO är ett andra generationens biodrivmedel som har bättre miljöegenskaper och ger lägre koldioxidutsläpp än något annat alternativ på marknaden.

Anledningen tycks vara ett räknefel från Finansdepartementet. Risken är nu att det omkullkastar Regeringens planer på att införa kvotpliktslagen. Utan att gå in på detaljer kan vi

konstatera att Regeringen missuppfattat statistiken från sin egen myndighet och trodde att volymen HVO var långt under 3,5 procent av dieselförsäljningen. Redan i dag är volymen dubbelt så stor. De komplicerade regler som sedan sattes upp gör att all försäljning av HVO i större volymer än så i praktiken drabbas av en straffskatt på 1,76 kronor per liter.

Det gör att den inte längre kan konkurrera på lika villkor som andra höginblandade drivmedel som E85, ED95, B100 och Biogas. Det drivmedel som har bäst förutsättningar att minska koldioxidutsläppen diskrimineras grovt.

Förutom att vara miljövänligt är HVO också enklare och mer kostnadseffektivt att distribuera. De andra så kallade höginblandade produkterna som är undantagna från skatt kräver allasärskilda distributionssystem. Dessutom måste fordonen som ska använda drivmedlen specialanpassas. Det är en kostsam omställning för såväl distributörer av drivmedel som motortillverkare. De så kallade dropin-drivmedel som HVO utgör kan med lätthet blandas in i de etablerade distributionssystemen och fungera i de existerande dieselmotorerna. HVO-tekniken möjliggör en utveckling där man inte är beroende av en råvara utan kan välja utifrån vad som är bäst för miljön, vilket även omfattar råvaror som inte konkurrerar med livsmedelsproduktion.

När den nya kvotpliktslagen träder i kraft i maj 2014 kommer andelen HVO att sjunka till just 3,5 procent av den totala dieselförsäljningen och enbart säljas som låginblandad.

Ur miljösynpunkt betyder det att regeringen med sina nuvarande regler missgynnar det förnyelsebara drivmedel som har bäst förutsättningar att möta miljömålen.

Transportsektorn står för uppskattningsvisen tredjedel av landets totala utsläpp. HVO spelar en allt viktigare roll för att minska utsläppen och bekämpa den globala uppvärmningen. Utvecklingen går så snabbt att regeringen inte själv hänger med. Om Anna-Karin Hatt och regeringen menar allvar med målsättningen om en fossiloberoende fordonsflotta bör man behandla alla miljöbränslen på lika villkor.

Ensidig diskriminering av en typ av drivmedel bryter mot EU:s regler om den inre marknaden. Fordonsindustrin har reagerat på detta och har skickat in en inlägga till EU Kommissionen. Neste Oil och Ecopar har överklagat regeringens diskriminering av HVO i kvotpliktslagen hos EU-kommissionen. Bussbranschen kommer att göra detsamma. Även Svensk kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting och Svenska Taxiförbundet håller med i sak vilket manifesterats i en skrivelse till regeringen i frågan. Vi hoppas naturligtvis att detta skakunna rättas till innan lagen hinner träda i kraft.

Fredrik Törnqvist, Marknadschef Sverige Neste Oil
Göran Forssén, vd, Svenska Bussbranschens Riksförbund
Stefan Sedin, vd, Svensk Kollektivtrafik
Per Juth, vd, Svenska Taxiförbundet
Toni Schönfelder, ordförande, Sveriges Bussresearrangörer
Martin Svedin, vd, Svebol Logistics
Johannes Nilsson, vd, Ecopar

Fotnot: HVO– hydrerad vegetabilisk olja – är förnybar diesel av hög kvalitet som hjälper till att minska koldioxidutsläppen med upp till 90 procent och förbättrar luftkvaliteten.