

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-02-12
Besvaras senast
2021-03-05

Till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:461 Konkurrenskraften för höginblandade och rena biodrivmedel

Höginblandade och rena biodrivmedel (HVO100, E85, ED95, B100, RME med flera) är fossilfria bränslen som kraftigt sänker koldioxidutsläppen och är därför viktiga redskap i arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn. En tydlig fördel med höginblandade drivmedel är att de kan tankas redan i dag i befintliga fordon och att privatpersoner, kollektivtrafik och transportnäring på så sätt kan sänka sina utsläpp kraftigt redan nu.

Ökad användning av höginblandade och rena biodrivmedel är därför en viktig delåtgärd som behöver gå hand i hand med elektrifieringen av fordonsflottan.

Eftersom höginblandade och rena biodrivmedel påtagligt sänker koldioxidutsläppen bör inte dessa drivmedel ha samma beskattningsnivå som fossila bränslen. Sverige har därför i ett antal år befriat sådana biodrivmedel från koldioxid- och energiskatt. Möjligheten till denna skattebefrielse är dock avhängig av att EU godkänner det. Nuvarande beslut från EU-kommissionen gäller endast i ett år, fram till sista december 2021.

Regeringen menar att man kommer att fortsätta sitt påverkansarbete inom EU för att biodrivmedel, även efter 2021, ska kunna gynnas framför fossila drivmedel, men det kommer sannolikt att bli svårt att få fortsatt skattebefrielse efter 2021. Det är därför ytterst oklart vilka villkor som ska gälla för höginblandade och rena biodrivmedel efter år 2021, vilket skapar stor osäkerhet för producenter, distributörer och konsumenter.

Eftersom biodrivmedel i dagsläget är dyrare att framställa än fossila bränslen kommer en avskaffad skattebefrielse från år 2022 att leda till att fossilfria höginblandade biodrivmedel blir dyrare vid pumpen än vad fossila bränslen är. Om överindexeringen av drivmedelsskatten dessutom skulle återupptas av regeringen drabbas de som tankar fossilfritt dubbelt.

Många kollektivtrafikmyndigheter, åkerier och företag har under senare år gått över till att köra på höginblandade drivmedel, vilket är en stor vinst för klimatet. Kortsiktigheten och risken för kraftigt höjda drivmedelspriser om bara något år innebär att incitamenten att fortsätta med det försämras. Detta får negativa konsekvenser för klimatomställningen.

Det är därför angeläget att snabbt hitta lösningar för att komma till rätta med

situationen. Politiken och näringslivet behöver gå hand i hand för en hållbar omställning av transportsektorn. Det behövs dialog mellan branschen och politiken för att säkra en långsiktig lösning för höginblandade och rena biodrivmedel. Branschen var kritisk kring processen kring reduktionsplikten, där förslag kom bara några månader innan implementering och där dialog saknades helt. Nu har regeringen möjlighet att göra om och göra rätt.

När transportsektorn ska ställas om till fossilfrihet kan inte alla ägg läggas i samma korg, med ensidiga satsningar på elektrifiering. Konkurrenskraftiga priser på höginblandade biodrivmedel är viktigt inte minst för kollektivtrafiken, för tunga transporter på väg och för människor som bor och verkar i glesbygd, där laddbara fordon inte kan spela samma roll som i tätort.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga finansminister Magdalena Andersson följande:

1. Vilka initiativ avser ministern att ta för att säkra konkurrenskraften, och därmed fortsatt klimatnytta, för höginblandade och rena biodrivmedel?
2. Kommer dessa initiativ att processas fram i en nära dialog med branschen i frågan?

.....

Camilla Brodin (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders