



# Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel

---

## Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2010/11:162 Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel.

Utskottet föreslår att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Till betänkandet har lämnats tre särskilda yttranden (S, MP, V).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Bakgrund .....	4
Skrivelsens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden .....	6
Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel .....	6
Särskilda yttranden .....	13
1. Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel (S) .....	13
2. Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel (MP) .....	14
3. Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel (V) .....	14
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	16
Skrivelsen .....	16

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel**

Riksdagen lägger skrivelse 2010/11:162 till handlingarna.

Stockholm den 31 januari 2012

På skatteutskottets vägnar

*Henrik von Sydow*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Henrik von Sydow (M), Jennie Nilsson (S), Ulf Berg (M), Fredrik Olovsson (S), Lena Asplund (M), Christina Oskarsson (S), Fredrik Schulte (M), Hans Olsson (S), Karin Nilsson (C), Anders Karlsson (S), Maria Abrahamsson (M), Mats Pertoft (MP), Lars Gustafsson (KD), Thoralf Alfsson (SD), Peter Persson (S), Anna Steele (FP) och Emma Wallrup (V).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I ärendet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2010/11:162 Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel.

Ingen motion har väckts i ärendet.

Som ett led i beredningen av skrivelsen informerades utskottet den 1 december 2011 av tjänstemän vid Finansdepartementets skatte- och tullavdelning om beskattningen av biodrivmedel.

## Bakgrund

Riksdagens kammarkansli anmälde den 7 mars 2011 Riksrevisionens granskningsrapport Biodrivmedel för bättre klimat – Hur används skattebefrielsen? (RiR 2011:10) till utskottet.

I enlighet med den nya hanteringsordning som tillämpas från årsskiftet 2010/2011 överlämnade kammarkansliet rapporten till regeringen för yttrande.

Granskningsrapporten anmäldes i utskottet den 7 april 2011.

Regeringen överlämnade den 30 augusti 2011 skrivelsen 2010/11:162 Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel till riksdagen.

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser i granskningsrapporten Biodrivmedel för bättre klimat – Hur används skattebefrielsen? (RiR 2011:10).

Regeringen instämmer delvis i Riksrevisionens iakttagelser men betonar att skattebefrielsen för biodrivmedel bidrar både till uppfyllelse av klimatmålet och målet om 50 procent förnybar energi samt målet om 10 procent förnybara bränslen inom transportsektorn till 2020. Det gör att kostnaden för skattebefrielsen inte enbart kan ses som en prislapp på minskade utsläpp av växthusgaser.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2011 anfört att Sverige ska fortsätta sträva efter att på ett kostnadseffektivt sätt nå de nationella och internationella klimat- och energipolitiska målen. Arbetet med att samordna de ekonomiska styrmedlen på klimat- och energiområdet så att den önskvärda styrningen blir samhällsekonomiskt effektiv fortsätter härmed. Syftet med ett fortsatt analysarbete är att det i god tid innan 2020 ska finnas väl avvägda ekonomiska styrmedel som vid behov kan användas. Detta är särskilt angeläget om det inom ramen för den s.k. kontrollstation 2015 bedöms att ytterligare åtgärder behövs för att nå de uppsatta målen

2020. Arbetet omfattar även ett kortsiktigt analysarbete för att ta fram förslag på en skattemässig hantering av biodrivmedel när statsstödsgodkännandet löper ut den 31 december 2013.

# Utskottets överväganden

## Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

Jämför särskilda yttrandena 1 (S), 2 (MP) och 3 (V).

### Skrivelsen

#### *Riksrevisionens iakttagelser*

Riksrevisionen har granskat i vilken utsträckning och till vilka kostnader skattebefrielsen för biodrivmedel bidrar till att uppnå klimatmålen.

Skattebefrielsen är ett dyrt och trubbigt styrmedel för att minska utsläppen av växthusgaser. Användningen av biodrivmedel har minskat utsläppen med omkring 0,4–1,1 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år 2007–2009. Det motsvarar ca 1 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser eller ca 5 procent av utsläppen i transportsektorn.

Skattebefrielsen har varit en förutsättning för att användningen av biodrivmedel ska öka, och skattebefrielsen är en förutsättning för de utsläppsreduktioner som kan kopplas till användningen av biodrivmedel.

Dagens skattebortfall på omkring 2 miljarder kronor per år jämförs med de utsläppsreduktioner som användningen av biodrivmedel gett upphov till. Det ger en kostnad för staten på omkring 3 kronor/kg koldioxidminskning. Kostnaden sätts i relation till den nuvarande koldioxidskatten på 1,05 kronor/kg koldioxid. Slutsatsen är att en fullständig skattebefrielse för biodrivmedel är en relativt dyr åtgärd för att minska utsläppen av växthusgaser.

Skattebefrielsen har effekter som till en del kan motverka de ursprungliga intentionerna, bl.a. kan skattebefrielsen för låginblandning innebära ökad konsumtion av bensin och diesel. När biodrivmedel som låginblandas i bensin eller diesel skattebefrias påverkas även priset på och konsumtionen av de fossila drivmedlen.

Skattebefrielsen har bidragit till ökad låginblandning. Så gott som all bensin och diesel innehåller upp till 5 volymprocent biodrivmedel, och skattebefrielsen har varit avgörande för utvecklingen. Skattebefrielsen har dock inte varit tillräcklig för att hålla uppe konsumtionen av E85 när priserna blivit lägre på bensin och högre på E85.

Skattebefrielsen finansieras av alla skattebetalare gemensamt, vilket inte är förenligt med principen att förorenaren ska betala för sina utsläpp.

EU tillåter inte att skattebefrielsen leder till att biodrivmedel överkompenseras relativt de fossila drivmedel de ersätter. För att hantera problemet med överkompensation har regeringen infört ett tullvillkor för etanol som används till låginblandning. Tullvillkoret innebär att skattebefrielse endast ska medges för odenaturerad etanol som importerats till den högsta möjliga tullsatsen.

Tullvillkoret innebär att inhemsk eller inom EU producerad etanol med höga produktionskostnader blir mer konkurrenskraftig relativt importerad etanol med låga produktionskostnader. Den ökade kostnaden motsvaras inte av ökad klimatnytta, och regeringen har inte redovisat några avvägningar i fråga om tullvillkorets effekter på den inhemska produktionen respektive tillgången på billigare importerad, och mer klimatvänlig, etanol.

Skattebefrielsen har inte stimulerat till utveckling av nya och mer avancerade biodrivmedel, vilket var syftet när skattebefrielsen för biodrivmedel infördes.

Regeringen ställer inga krav på teknisk utveckling eller ”tekniskt” nyhetsvärde vid beslut om skattebefrielse. I stället får alla biodrivmedel skattebefrielse efter ansökan oavsett teknik.

Från och med den 1 januari 2011 kan regeringen fatta beslut om skattelättnader för biodrivmedel i särskilda fall utan att det behöver röra sig om pilotprojekt. Förändringen innebär att lagstiftningen nu kommer att spegla hur besluten för biodrivmedel varit utformade sedan flera år tillbaka. Samtidigt framgår det inte i vilka särskilda fall som regeringen kan besluta om skattelättnader för biodrivmedel.

Regeringens beslut om skattelättnader för biodrivmedel har i de flesta fall avsett ett till två år trots att flera företag har ansökt om skattebefrielse för längre perioder än så. Att villkoren förändras över tid och besluten om skattebefrielse bara gäller för en kortare tidsperiod påverkar företagets investeringsvilja.

Regeringen har inte följt upp och kommenterat den totala omfattningen av skattebefrielsen eller dess effekter under senare år. Riksdagen har uttalat att regeringen bör utreda och återkomma med konkreta förslag på styrmedel som skapar stabila spelregler för produktion och utveckling av biodrivmedel oberoende av de statsfinansiella förhållandena. Det har inte skett.

Sveriges nuvarande statsstödsgodkännande för skattebefrielsen löper ut 2013 samtidigt som skattebefrielsen troligen inte kan behållas efter 2020 av EU-rättsliga skäl. Regeringen behöver på kort sikt klargöra den fortsatta hanteringen av skattebefrielsen för att ge företag och konsumenter rimliga planeringsförutsättningar. På längre sikt behöver regeringen analysera vilka medel som på bästa sätt bidrar till att nå klimatmålen.

Skattebefrielsen har inga förutsättningar att vara hållbar på lång sikt. EU:s hållbarhetskriterier ställer bl.a. krav på hur mycket ett biodrivmedel ska minska utsläppen jämfört med ett fossilt drivmedel för att vara berättigat till stöd.

Ett problem med hållbarhetskriterier är att de enbart gäller biobränslen, vilket kan leda till att en del av utsläppen flyttar till oreglerade produkter, sektorer och länder. De krav på utsläppsminskningar som EU ställer för att biodrivmedel ska anses hållbara ökar successivt men är förhållandevis lågt satta i relation till svensk produktion och konsumtion. Det är därmed osäkert om kraven kommer att bidra till att nya biodrivmedel utvecklas eller att skattebefrielsen blir mer kostnadseffektiv i relation till klimatmålen.

Det är möjligt att nationellt främja ytterligare utsläppsminskningar genom att ge extra stöd till biodrivmedel som är mer klimatvänliga, särskilt om produktionskostnaden för ett mer klimatvänligt biodrivmedel är högre än det mindre klimatvänliga alternativet. Ett problem är att det innebär mer administration eftersom skattebefrielsen då behöver differentieras utifrån hur stora utsläppsreduktioner olika biodrivmedel för med sig.

Om biodrivmedelsanvändningen ökar kommer en fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel att innebära att skattebortfallet fortsätter att öka. Detta bedöms begränsa möjligheten att behålla skattebefrielsen på sikt. Det faktum att målet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 är bindande innebär dessutom att skattebefrielsen troligen inte kan behållas efter 2020 enligt dagens EU-regler.

Riksrevisionen rekommenderar regeringen följande.

- Ökad transparens genom förbättrad redovisning och uppföljning av skattebefrielsen – särskilt mot bakgrund av ett ökat skattebortfall, att skattebefrielsen ska uppnå flera olika mål och syften och att en skattebefrielse är ett relativt dyrt sätt att uppnå klimatmålen.
- Tydligare redovisning av hur skattebefrielsen i kombination med tullvillkor påverkar svensk produktion, import och användning av biodrivmedel samt vilka effekter det för med sig.
- Beslut om skattebefrielse bör gälla för längre tid och inte gynna vissa företag eller biodrivmedel i förhållande till andra. Tydligare precisering av i vilka fall skattelättnader kan beviljas för att undvika att företag och biodrivmedel behandlas olika.
- Sveriges statsstödsgodkännande för skattebefrielsen löper ut 2013 samtidigt som skattebefrielsen troligen inte kan behållas efter 2020 av EU-rättsliga skäl. Företag och konsumenter behöver rimliga planeringsförutsättningar, och den fortsatta hanteringen av skattebefrielsen behöver klargöras. På längre sikt behövs en analys av vilka medel som bäst når klimatmålen.

#### *Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser*

Regeringen instämmer i att skattebefrielsen har varit en förutsättning för att användningen av biodrivmedel ökat och bidragit till ökad låginblandning. Det stämmer också att ägare av etanolbilar tankar bensin i stället för E85 när det är ekonomiskt fördelaktigt.



Även om skattebefrielsen inte varit tillräcklig som styrmedel för att hålla uppe konsumtionen av E85 har den varit nödvändig för att skapa en marknad för E85. Exakt vilken prispåverkan skattebefrielsen har och hur detta eventuellt påverkar hur mycket bil man kör är svårt att säkert veta eftersom priset inte regleras.

Regeringen instämmer inte i slutsatsen att skattebefrielse för biodrivmedel är en dyr åtgärd genom ett resonemang där kostnaden för utsläppsreduktionerna sätts i relation till koldioxidskatten.

Skattebefrielsen har bidragit till att uppfylla kravet i biodrivmedelsdirektivet om 5,75 procent biodrivmedel inom transportsektorn till 2010. Biobränslen bidrar inte bara till att uppfylla klimatmålet utan även målet om 10 procent förnybar energi inom transportsektorn till 2020. I framtiden ingår ökad användning av förnybar energi inom transportsektorn som en del i målet 50 procent förnybar energi.

Kostnaden för skattebefrielsen kan därför inte enbart ses som en prislapp på minskade utsläpp av växthusgaser som kan jämföras med koldioxidskatten. Dessutom avser koldioxidskatten utsläpp i Sverige medan de utsläpp från biodrivmedel som anges i granskningsrapporten avser utsläpp som följer hela tillverkningskedjan vid framställningen av biodrivmedel. En stor del av dessa utsläpp ingår i systemet med handel med utsläppsrätter.

Regeringen instämmer i att beräkningen av överkompensation kan missgynna biodrivmedel med lägre produktionskostnad. Det är dock en direkt följd av statsstödsreglerna och Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd.

Regeringen instämmer i att det inte ställs några krav på teknisk utveckling eller tekniskt nyhetsvärde vid beslut om skattebefrielse. Den teknikutveckling och introduktion av förnybara drivmedel som skett de senaste 15 åren skulle inte ha varit möjlig utan skattebefrielse.

Regeringen instämmer inte i bedömningen att skattebefrielsen inte har haft någon teknikdrivande effekt.

Det är viktigt att företag och konsumenter får rimliga planeringsförutsättningar. Det pågår ett arbete med att samordna de ekonomiska styrmedlen på klimat- och energiområdet så att den önskvärda styrningen blir samhälls-ekonomiskt effektiv. I det arbetet ingår att ta fram förslag på en långsiktigt hållbar skattemässig hantering av biodrivmedel när statsstödsgodkännandet löper ut den 31 december 2013.

Analysarbetet syftar till att i god tid innan 2020 ha väl avvägda ekonomiska styrmedel kan användas som vid behov. Det är särskilt angeläget om det vid den s.k. kontrollstation 2015 bedöms att ytterligare åtgärder behövs för att nå de uppsatta målen 2020.

Regeringen instämmer inte i att uppföljningen och redovisningen av skattebefrielsen varit bristfällig och otillräcklig. Varje år redovisas skatteutgiften som följer av energiskattebefrielsen för biodrivmedel i den årliga skrivelsen till riksdagen.

Det är korrekt att den totala omfattningen av skattebefrielsen inte har redovisats i någon av de ekonomiska propositionerna. Information sammanställs dock av Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, och informationen skickas årligen till Europeiska kommissionen. Statens energimyndighet kontrollerar varje år att skattebefrielsen inte leder till att biodrivmedel överkompenseras i förhållande till de fossila drivmedel de ersätter. Även dessa uppgifter skickas till kommissionen.

Biodrivmedel är för närvarande befriade från både koldioxid- och energiskatt. Enligt de principer för beskattning av bränslen som regeringen presenterat i proposition 2009/10:41 (bet. 2009/10:SkU21) bör bibränslen påföras energiskatt utifrån energiinnehåll men inte koldioxidskatt. Därmed har redovisningen av skatteutgiften relevans när det gäller redovisningen av kostnaderna för skattebefrielsen.

Skattefriheten för biodrivmedel åstadkoms genom avdrag i den skattskyldiges deklaration. Från 2011 sker avdraget genom bruttoredovisning i deklarationen. Därmed blir tillgången till uppgifter om skattefria volymer till följd av dispensbesluten bättre, vilket ökar möjligheten att redovisa kostnaderna.

Regeringen anser att biodrivmedel ska vara befriade från koldioxidskatt eftersom det inte frigörs fossilt kol vid förbränningen. Det är därmed inte motiverat att differentiera skattebefrielsen utifrån vilka utsläppsreduktioner olika biodrivmedel för med sig. Regeringen anser att även biodrivmedel principiellt bör påföras energiskatt utifrån energiinnehåll. Energiskatten blir enhetlig per energienhet men differentierad per volymenhet.

### *Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser*

Sverige ska fortsätta sträva efter att på ett kostnadseffektivt sätt nå de nationella och internationella klimat- och energipolitiska målen. Arbetet med att samordna de ekonomiska styrmedlen på klimat- och energiområdet fortsätter så att den önskvärda styrningen blir samhällsekonomiskt effektiv.

Syftet är att det i god tid innan 2020 ska finnas väl avvägda ekonomiska styrmedel som kan användas vid behov. Detta är särskilt angeläget om det inom ramen för den s.k. kontrollstation 2015 bedöms att ytterligare åtgärder behövs för att uppnå målet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn 2020, den långsiktiga prioriteringen att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen och visionen att Sverige 2050 har en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Arbetet omfattar också att ta fram förslag på en skattemässig hantering av biodrivmedel när statsstödsgodkännandet löper ut den 31 december 2013.

Skattefriheten för biodrivmedel åstadkoms fr.o.m. den 1 januari 2011 genom bruttoredovisning av avdraget i den skattskyldiges deklaration. Därigenom blir regeringens tillgång till uppgifter om skattefria volymer till följd av dispensbesluten bättre, och möjligheten att redovisa kostnaderna för dessa ökar.

Biodrivmedel och andra flytande biobränslen måste fr.o.m. den 1 januari 2012 uppfylla s.k. hållbarhetskriterier för att få skattebefrielse. Kriterierna ska garantera att biodrivmedlen och andra flytande biobränslen framställts på ett hållbart sätt.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att skattebefrielsen för biodrivmedel har varit en förutsättning för att öka användningen av biodrivmedel och för att skapa en marknad för höginblandad etanol (E85). Skattebefrielsen har också varit en förutsättning för den teknikutveckling och introduktion av förnybara drivmedel som skett. Skattebefrielsen är viktig för att de klimat- och energipolitiska målen ska nås.

Biodrivmedel och flytande biobränslen måste uppfylla fastlagda hållbarhetskriterier för att få räknas med vid mätningen av hur väl kraven för nationella mål och kvoter för energi från förnybara källor uppfylls eller för att få finansiellt stöd. Syftet med hållbarhetskriterierna är att användningen av bränslet verkligen ska innebära minskade utsläpp av växthusgaser. Från den 1 januari 2012 villkoras därför skattefriheten av att bränslet omfattas av ett hållbarhetsbesked från Energimyndigheten.

Riksdagen har senast i samband med beredningen av budgeten för 2012 ställt sig bakom regeringens bedömning att användningen av biodrivmedel även fortsättningsvis behöver stimuleras och att skattebefrielse för låginblandning ska gälla upp t.o.m. 6,5 volymprocent i bensin och upp t.o.m. 5 volymprocent i diesel. Fortsatt skattebefrielse ska också ges för E85 och för andra höginblandade biodrivmedel samt för biodrivmedel helt utan fossilt innehåll (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:FiU1, ytt. 2011/12:SkU1y).

Enligt utskottet bör skattebefrielsen för biodrivmedel kvarstå endast så länge efterfrågan på biodrivmedel behöver stimuleras. Därefter bör skattebefrielsen upphöra, och biodrivmedel bör som andra drivmedel beskattas i förhållande till sin miljöpåverkan. Biodrivmedel bör principiellt beläggas med energiskatt efter energiinnehållet men inte koldioxidskatt eftersom det inte frigörs fossilt kol vid förbränningen.

Det är angeläget att arbetet med ett nytt energiskattedirektiv som pågår i EU slutförs enligt kommissionens förslag. Det skulle skingra den osäkerhet som nu råder om hur bl.a. biodrivmedel kan beskattas i framtiden. Eftersom nya regler bedöms kunna vara på plats tidigast 2015 utgår utskottet från att regeringen i god tid före det att statsstödsgodkännandet för den nuvarande skattebefrielsen löper ut 2013 klargör den fortsatta skattemässiga hanteringen av biodrivmedel. Företag och konsumenter måste få så bra planeringsförutsättningar som möjligt.

Utskottet anser att redovisningen till riksdagen av kostnaderna för och effekterna av skattebefrielsen för biodrivmedel kan förbättras. Enligt skrivelsen har förutsättningarna för detta ökat genom att det numera finns uppgifter om de skattefria volymerna.

Utskottet föreslår att riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna.

# Särskilda yttranden

## 1. Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel (S)

Jennie Nilsson (S), Fredrik Olovsson (S), Christina Oskarsson (S), Hans Olsson (S), Anders Karlsson (S) och Peter Persson (S) anför:

Vägrafikens främsta utmaning är att minska koldioxidutsläppen. För att möta klimatutmaningen handlar det om att bana väg för både hållbara bio-bränslen och energieffektiv teknik. Fordonsskatter och förmånsvärden måste utformas så att de främjar energieffektiva fordon oavsett bränsle. Detta bör kombineras med en form av skärpt miljöbilsdefinition. För tunga fordon måste användandet av alternativa drivmedel ta fart. Utbyggnaden av infrastrukturen för fordonsgas måste fortsätta. Det behövs också välrik-tade fordonsforskningsprogram för att ta fram ny fordonsteknik som minskar utsläppen.

Det behövs långsiktiga och tillförlitliga spelregler för företag som arbetar med att utveckla nya produkter och för den som investerar i ny teknik. Regeringens dispensbeslut om skattebefrielse bör därför gälla under längre tid än vad hittills varit fallet.

Den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för etanolbilar löper ut beskattningsåret 2011. Nedsättningen har hittills varit 20 procent av förmånsvärdet. Detta kommer att få stora konsekvenser för etanolbilsförsäljningen och påverkar bilföretagens intresse av att ta fram etanolanpassade fordon till den svenska marknaden. Det är särskilt besvärande för alla mack-ägare som efter införandet av den s.k. pumplagen investerat i etanolpumpar. Det är önskvärt att förmånsvärdesystemet utvecklas till att främja energieffektivare bilar oavsett bränsle.

För att inte förlora de resurser som lagts på att introducera E85 som fordonbränsle i Sverige anser vi att skattebefrielsen måste fortsätta även efter att det svenska undantaget gått ut 2013. Bilar som är anpassade för drift med E85 kan också köras på bensin, och priset på bränslena är helt avgörande för vilket bränsle bilägarna väljer. Den högsta tillåtna låginblandningen av etanol i bensin har höjts till 10 procent och till 7 procent för FAME (biodiesel) i diesel. Skattebefrielsen gäller dock bara för en låginblandning upp till 6,5 procent för etanol och 5 procent för biodiesel. Det har gjort att intresset bland drivmedelsbolagen att öka låginblandningen är mycket svagt.

Riksrevisionen påpekar att tullvillkoret innebär att inhemsk eller inom EU producerad etanol med höga produktionskostnader blir mer konkurrenskraftig relativt importerad etanol med låga produktionskostnader. Den ökade kostnaden motsvaras inte av ökad klimatnytta. Regeringen bör redo-

visa sin bedömning av tullvillkorets effekter på den inhemska produktionen respektive tillgången på billigare importerad och mer klimatvänlig etanol.

## **2. Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel (MP)**

Mats Pertoft (MP) anför:

Riksrevisionen påtalar i granskningsrapporten att skattebefrielsen för låginblandning kan innebära en ökad konsumtion av bensin och diesel eftersom priset på det fossila drivmedlet påverkas. Det är effekter som motverkar de ursprungliga intentionerna. För att hålla uppe omvandlingstrycket i samhället och ge tydliga signaler om att en fortsatt klimatomställning är prioriterad föreslår Miljöpartiet att koldioxidskatten höjs med 24 öre 2012. Detta motsvarar 70 öre på bensinpriset och är i enlighet med Klimatberedningens förslag. Precis som Klimatberedningen föreslog vill vi under mandatperioden också räkna upp koldioxidskatten med BNP-utvecklingen för att styreffekten inte ska minska. Det rekommenderas av både Energimyndigheten och Naturvårdsverket.

## **3. Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel (V)**

Emma Wallrup (V) anför:

Etanol och biogas är i dag befriade från energi- och koldioxidskatt. Syftet är att stimulera till en ökad användning av miljövänligare bränslen. Efterfrågan på biodrivmedel är starkt beroende av priset på fossila bränslen. När fossila bränslen är relativt dyra jämfört med t.ex. etanol blir det ekonomiskt intressant för svenska fordonsägare att tanka etanol.

Vi vill höja bensin- och dieselskatterna varje år fram till 2014. För den som tankar betyder vårt förslag att bensinen blir ca 20 öre dyrare per år. På tre år innebär höjningen en prisökning med ca 60 öre vid pump. För diesel är samma siffror en höjning med 14 öre per liter. Totalt på tre år blir det alltså ca 43 öre mer per liter vid pump.

Vänsterpartiet anser vidare att befrielsen från energi- och koldioxidskatt ska kvarstå fram till 2015 för etanol, biogas, el och andra hållbarare drivmedel. Det är viktigt att det i god tid före 2015 kommer en politisk signal om skattebefrielsen ska fortsätta eller inte. Vi anser att skattebefrielsen inte ska fortsätta i all evighet utan att befrielsen sker i relation till priset på de fossila bränslena. På sikt bör alla bränslen betala för sin miljöpåverkan.

Det skulle vara möjligt att stimulera hållbara drivmedel även genom att införa ett certifikatssystem inom drivmedelsområdet. Vi vill utreda hur man kan införa ett system med biodrivmedelscertifikat som kan börja gälla senast 2015. Införs sådana biodrivmedelscertifikat är det rimligt att ta bort skattebefrielsen för mer hållbara drivmedel.

Ett sätt att öka andelen förnybara drivmedel är att blanda in biodrivmedel i vanlig bensin eller diesel, s.k. låginblandning. EU-kommissionen har beslutat att höja den tillåtna inblandningen upp till 10 procent etanol i bensin och 7 procent FAME i diesel. Regeringen har dock beslutat att skattebefrielse bara ska ske upp till 6,5 procent för etanol i bensin och med 5 procent för FAME i dieselloja. Det är olyckligt eftersom alla verktyg behövs för att minska miljö- och klimatpåverkan. Vänsterpartiet anser att skattebefrielsen vid låginblandning ska gälla upp till den högsta tillåtna nivån.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2010/11:162 Riksrevisionens rapport om skattebefrielse för biodrivmedel.