

M2009

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1426

av Betty Malmberg (M)

Biodrivmedel minskar climateffekten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utreda ett nytt kvotpliktssystem för biodrivmedel.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att harmonisera skattenedsättningen för biodrivmedel med drivmedelslagens volymgränser.

Motivering

Sverige är ett av få länder som kan visa upp en god ekonomisk tillväxt i kombination med minskade utsläpp av växthusgaser. Men en stor utmaning återstår och det är transportsektorn som står för en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp. Om vi ska nå alliansregeringens uppsatta mål om en fossilfri fordonsflotta till år 2030 krävs att potentialen i den svenska skogen, avfallet och lantbruket utnyttjas betydligt bättre.

Den 1 maj 2014 var det meningen att en ny kvotlag för biodrivmedel skulle träda i kraft, men på grund av EU-kommissionens underkännande av svensk lagstiftning är man tillbaka till de regler som tidigare gällde för biodrivmedel – regler som nu ska gälla fram till 31 december 2015.

Det finns stora skillnader i klimatprestanda mellan svenskproducerade biodrivmedel och biodrivmedel som importeras. Etanol importerad från exempelvis USA kan ge en så liten koldioxidreduktion som 35 procent medan den svenskproducerade etanolen ger en reduktion på cirka 90 procent. Hur villkoren för biodrivmedel är utformade spelar alltså stor roll för takten på klimatarbetet i Sverige.

Om styrmedlen ställer krav på att biodrivmedel ska hålla en hög nivå vad gäller klimatgasreduktion kommer de svenska jord- och skogsbruksnäringarna få rättvisa och goda konkurrensförutsättningar, eftersom svenska biodrivmedel håller en mycket hög standard.

Kostnaden för att nå klimatmålen blir betydligt högre för bilister och skattebetalare när man inte styr mot användning av biodrivmedel med hög climateffektivitet. Givet att målet är att minska koldioxidutsläppen så mycket som möjligt på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt, borde styrmedlen utformas på ett sätt som premierar de mest effektiva biodrivmedlen.

Regeringen bör snarast tillsätta en utredning om klimatinriktade styrmedel. Ett nytt system måste finnas på plats i slutet av 2015. Ingångsvärdena för en sådan utredning bör vara att systemet ska vara teknikneutralt, ta fasta på klimatnytta, vara långsiktigt hållbart samt ta hänsyn till det EU-gemensamma regelverket kring statsstöd. Likaså bör regeringen under arbetets gång samråda med företrädare för drivmedelsproducenter, fordonsbranschen och miljörörelsen.

För att inte 2015 ska bli ett förlorat år för biodrivmedlens utveckling i Sverige bör regeringen dessutom harmonisera skattenedsättningen på biodrivmedel med drivmedelslagen genom att ta bort volymgränserna. Enligt drivmedelslagen är sju respektive tio procent de maximalt godkända inblandningsnivåerna för RME respektive etanol. Trots detta omfattar skattereduktionen för dessa biodrivmedel bara fem procent av volymen. Genom att anpassa volymgränserna till nivåerna i drivmedelslagen uppnås teknikneutralitet med HVO, vars volymgräns enligt regeringens förslag ska tas bort vid årsskiftet. Detta skulle också skapa möjlighet till en frivillig testperiod av E10 (10 procent etanol i bensin) för de aktörer som ser en sådan möjlighet. E10 är en av de mest kostnadseffektiva åtgärderna för minskade utsläpp från transportsektorn.

Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Betty Malmberg (M)