

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:3260

av Kristina Yngwe m.fl. (C, FP, M, KD)

med anledning av prop. 2015/16:38 Anläggningsbesked
för biodrivmedel

Innehåll

Förslag till riksdagsbeslut	1
Sammanfattning	2
En fossiloberoende fordonsflotta 2030	3
Konsekvensanalys och miljöeffekter	3
Jordbruket som råvaruleverantör	4
EU:s riktlinjer för miljö- och energistöd	5
Teknikneutralitet	6
Långsiktiga styrmedel	6

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av långsiktiga och teknikneutrala styrmedel som premierar biodrivmedel med hög klimatnytta och ökar omställningstakten från fossilt till förnybart i transportsektorn, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med konkreta förslag på styrmedel för biodrivmedel som på ett kostnads- och klimatteffektivt sätt minskar utsläppen från transportsektorn och ej hindrar eller exkluderar import från tredjeland, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för en revidering av EU:s riktlinjer för stöd till miljöskydd och energi och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att styrmedel ej bör exkludera särskilda råvaror för produktion av biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.

Sammanfattning

Sverige har EU:s högsta andel av förnybar energi i transportsektorn. Det EU-gemensamma målet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn 2020 är uppnått sedan 2012, med åtta års marginal. De senaste årens ökande introduktion av förnybar energi i transportsektorn har möjliggjorts genom att Sverige haft teknikneutrala och effektiva styrmedel som premierat förnybara och hållbara biodrivmedel, medan fossila drivmedel belastats med energi- och koldioxidskatt.

Det övergripande målet med användning av biodrivmedel är att minska transportsektorns negativa inverkan på miljön, och minska utsläppen av koldioxid. Det är därför avgörande att styrmedel premierar klimatnytta. Den svenska principen om koldioxidbeskattning för fossilt innehåll av kol måste bejakas. Koldioxidskatt bör ej utgå på förnybar energi, det är en principiell fråga som regeringen måste driva gentemot kommissionen.

Alliansen motsätter sig innehållet i förslaget om att införa anläggningsbesked för biodrivmedel. Likväl är skattenedsättningen för biodrivmedel väldigt avgörande att behålla från årsskiftet och propositionen bedöms i nuläget möjliggöra ett sådant utfall. Därför bifalls propositionen, dock med en rad synpunkter och förslag till framåtsyftande åtgärder. I Alliansen anser vi att föreslagna åtgärder bör ses som temporära åtgärder som är nödvändiga till dess att långsiktiga, stabila styrmedel finns på plats. Alliansen kan konstatera att föreslagna lagändringar inte är förenliga med regeringens långsiktiga mål om en fossilfri transportsektor, men möjligheten till fortsatt skatteundantag för hållbara biodrivmedel är bättre än dess motsats. Alliansen kan också konstatera att det i Lagrådets yttrande framkommer att det remitterade förslaget bygger på otillfredsställande beredningsunderlag, en åsikt som vi delar med tanke på den korta remisstiden för remissinstanserna.

En fossiloberoende fordonsflotta 2030

Riksdagen har antagit ett mål om att ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Styrmedel som implementeras i lagstiftningen bör således bedömas utifrån dess förmåga att driva utvecklingen i den riktningen. Enligt vår bedömning är denna lagändring snarare kontraproduktiv sett till 2030-målet då vissa typer av biodrivmedel kan komma att exkluderas från den svenska marknaden.

Regeringens brist på långsiktighet och uteblivna besked på biodrivmedelsområden har hämmat investeringsviljan, och har en negativ effekt på teknikutveckling, potentiella arbetstillfällen och utsläppsminskningar i transportsektorn.

Uteblivna besked om styrmedel som gynnar en marknadstillväxt, till exempel en kvotplikt, hämmar även omställningstakten. För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta krävs tydliga styrmedel som ökar användningen av klimateffektiva biodrivmedel.

Konsekvensanalys och miljöeffekter

Regeringens bedömning är att de flesta nuvarande anläggningar som producerar biodrivmedel uppfyller kraven som ställs i propositionen, med ett eller ett par undantag på anläggningar som således inte längre kommer att vara berättigade för statsstöd. Förslaget stänger helt dörren för nya biodrivmedelsanläggningar som planerar produktion av biodrivmedel från grödor. I nuläget är det inte så att innehållet i propositionen är den enda anledningen till att det inte investeras, men regeringens förslag kommer kraftigt att försämra investeringsviljan framgent. Det kvarstår också frågor om hur man behandlar äldre anläggningar som gör nya investeringar. Det är viktigt att påpeka att de anläggningar som idag producerar biodrivmedel från grödor ofta aktivt jobbar med att bredda råvarubasen. Det kan innebära att man framöver använder mer restprodukter från skogsindustrin, eller till exempel avfall. Genom att försämra förutsättningarna för den befintliga tekniken och produktionen som ibland benämns ”första generationens biodrivmedel” försvårar man också teknikutvecklingen och språnget över till den ”andra och tredje generationens biodrivmedel”.

Regeringens proposition bedömer att effekterna av förslaget är små eftersom de flesta företag i Sverige anses uppfylla kraven för fortsatt skattebefrielse. Det ingår dock ingen konsekvensanalys över hur import av biodrivmedel kommer att påverkas. Alliansen ifrågasätter möjligheten att begära ut besked över anläggningars avskrivningstider från exempelvis import av etanol från Brasilien. En trolig effekt kan därför bli att förslaget utgör ett handelshinder och att andelen biodrivmedel på den svenska marknaden minskar, och därmed kommer utsläppen från transportsektorn att öka.

Med tanke på att processen gått väldigt fort och att föreslagna förändringar ska vara införda den 1 januari 2016 finns ingen noggrann konsekvensanalys över vad föreslagna lagändringar kommer att innebära. De företag som drabbas har heller inte hunnit göra egna analyser då remisstiden varit alltför kort. Att remisstiden endast var en vecka visar också på regeringens tafatthet i att hantera denna fråga, vilket även Lagrådet kritiserat som ett otillfredsställande beredningsunderlag.

Jordbruket som råvaruleverantör

Kommissionens synsätt i frågan om att producera energi från grödor, och att det råder en konflikt mellan energi- och livsmedelsproduktion måste bemötas med fakta och sakliga argument. Enbart i Sverige finns stora arealer odlingsbar mark som i dag ligger i träda eller utnyttjas ineffektivt. Anledningen till att det råder brist på livsmedel i delar av världen beror på andra faktorer än EU:s biodrivmedelspolitik, så som socioekonomiska förhållanden och konflikter. En fortsatt utveckling av biodrivmedel från grödor kan däremot stimulera en ökad efterfrågan på grödor som i sin tur medför att nödvändig utveckling och investeringar sker i länder där jordbruket är eftersatt. Bara i Sverige har vi goda förutsättningar att markant höja produktionen av biodrivmedel vilket ger intäkter, arbetstillfällen, förbättrad bytesbalans, export av teknik och en ökad klimatnytta. Situationen ser likadan ut i många andra länder, såväl i EU som utanför. Biodrivmedel från åkermark är en av flera viktiga komponenter i ett framtida transportsystem och kan snabbare än andra delar bidra till en omställning till en fossilfri och biobaserad samhällsekonomi.

Det finns flera fördelar med en inhemsk produktion av biodrivmedel från grödor. I Europa råder dessutom ett proteinunderskott. Det betyder att vi importerar stora mängder proteinfoder till vår livsmedelsproduktion, ofta soja som kommer från Latinamerika. Produktion av biodrivmedel ger förutom ett alternativ till fossil bensin och diesel också en biprodukt i form av ett proteinrikt djurfoder som delvis kan ersätta import av annat proteinfoder.

De biodrivmedel som används i EU kontrolleras sedan fler år med hållbarhetskriterier för att garantera deras hållbarhet gentemot fossila drivmedel. Till skillnad från andra fossila energislag och annan användning av grödor är biodrivmedelssektorns hållbarhet noga kontrollerad. Det är ett system som fungerar väl och som bör appliceras även på den fossila energin.

EU-kommissionen använder i riktlinjerna för miljö- och energistöd begreppet ”livsmedelsbaserade biodrivmedel”. Alliansen anser att det är ett otydligt och ologiskt begrepp och är kritiska till att det används i EU:s riktlinjer för miljö- och energistöd. Istället bör definitionen harmonisera med de definitioner som förekommer i det så kallade ILUC-direktivet.

Begreppet ”livsmedelsbaserade biodrivmedel” utesluter användning av i stort sett alla jordbruksprodukter för energiändamål. De facto är det så att det i verkligheten odlas grödor för en bättre växtföljd, för ett minskat näringsläckage eller för andra syften än att just ätas. Hur en gröda slutligen används beror också på dess kvalitet. Ytterligare en fördel med att använda grödor för energiändamål är att de grödor som inte uppnår en

tillräckligt hög kvalitet vid skörd för att bli just livsmedel kan användas till att producera biodrivmedel. Det är viktigt att den svenska lagstiftningen inte hämmar användningen av råvaror från jordbruket. Alliansen anser att definitionen i ILUC-direktivet i större utsträckning tar hänsyn till detta.

EU:s riktlinjer för miljö- och energistöd

Det finns en grundläggande orsak som tvingat fram denna typ av lagstiftning. Det har att göra med kommissionens riktlinjer för miljö- och energistöd som har antagits av EU-kommissionen, utan insyn från EU:s medlemsländer, och trädde i kraft under sommaren 2014. Riktlinjerna är tydligt influerade av en negativ syn på biodrivmedel som produceras från grödor.

I en tid där transportsektorn är den stora klimatutmaningen i såväl Sverige som hela EU borde fler länder dra lärdom av svensk politik istället för att den svenska modellen förhindras från kommissionens sida. Det är viktigt att Sverige tillsammans med länder med liknande erfarenheter och förutsättningar agerar gentemot kommissionen för att omgående förändra regelverket för miljö- och energistöd. Riktlinjerna löper ut 2020 och kommer således att revideras under 2017/2018. Vid en sådan översyn bör även definitionen av ”livsmedelsbaserade biodrivmedel” ändras så att den överensstämmer med definitionen i ILUC-direktivet.

Den svenska linjen har historiskt varit att koldioxidskatt är en skatt som utgår på fossil energi och inte på förnybara energikällor. Förnybar energi belastas ej med koldioxidskatt då dessa energislag inte ger upphov till någon nettotillförsel av koldioxid. EU-kommissionen motsätter sig dock detta och menar att undantag även från koldioxidskatt räknas som ett driftsstöd. Det är en åsikt som inte delas av Alliansen och det är viktigt att regeringen aktivt verkar i denna fråga gentemot kommissionen. Energibesättning för biodrivmedel utgår idag från den beskattning som är aktuell utifrån det fossila energislag som biodrivmedlet ersätter. Även detta är en syn som bör förändras så att om energibesättning ska utgå för biodrivmedel, bör det ske efter drivmedlets energiinnehåll. Alliansen har för avsikt att återkomma till dessa frågor i andra sammanhang.

Teknikneutralitet

Den förändring som görs i hållbarhetslagen pekar ut vissa typer av biodrivmedel, från vissa typer av råvaror i vissa typer av anläggningar. För att målet om fossiloberoende ska kunna nås måste biodrivmedel med hög klimatnytta premieras. Stöd ska inte ges baserat på val av råvara, teknik eller anläggningens startdatum eller anläggningens

finansiella situation. Det övergripande målet är att minska utsläppen från transporterna. Därför bör fokus ligga på att premiera drivmedel som så snabbt som möjligt kan ersätta fossila drivmedel. I denna palett ryms såväl befintliga biodrivmedel som nya typer av tekniker. Genom att låta styrmedlen vara teknikneutrala främjas tillväxt av de mest kostnadseffektiva och klimateffektiva biodrivmedlen.

Långsiktiga styrmedel

Biodrivmedelsbranschen har under flera år utsatts för kortsiktiga styrmedel och osäkerheter som hämmat investeringsviljan. Alliansregeringen påbörjade ett arbete för att implementera en kvotplikt, men det arbetet har regeringen inte tagit vidare. Därför står branschen inför ytterligare ett par års osäkerhet innan något mer långsiktigt system finns på plats. Det finns en stor upparbetad kompetens i branschen som bör utnyttjas i utformandet av de långsiktiga styrmedelssystem som regeringen säger ska vara på plats 2018. Regeringen bör omgående inleda ett arbete för att utarbeta konkreta förslag på långsiktiga styrmedel. Alliansen förespråkar en teknikneutral och klimatstyrande kvotplikt med en ambitiös målsättning som siktar på en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

Kristina Yngwe (C)

Lars Tysklind (FP)

Ulf Berg (M)

Magnus Oscarsson (KD)