

## Remissyttrande över promemorian Kvotplikt för biodrivmedel

### Sammanfattning

I regeringens promemoria *Kvotplikt för biodrivmedel* redovisas ett förslag till en ny lag om kvotplikt för biodrivmedel och förslag till ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Transportstyrelsen har fått möjlighet att lämna synpunkter på förslagen i ovanstående promemoria.

Transportstyrelsen stödjer förslaget till införandet av en kvotplikt på biodrivmedel i bensin och dieselbränsle då det är ett steg närmare de uppsatta energi- och klimatpolitiska målen inom transportsektorn. Myndigheten har dock följande synpunkter på förslagen.

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen anser att kvotplikten är ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan från befintlig fordonsflotta eftersom den ställer krav på bränslebolagen att blanda in biodrivmedel i de fossila motorbränslena. Myndigheten anser dock att förslaget om kvotplikt saknar en långsiktig strategi för att uppnå regeringens mål om att 10 procent av den energi som används i transportsektorn ska vara förnybar till år 2020 och att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Kvoten behöver troligtvis höjas ytterligare efter 2015 för att målen inom transportsektorn ska uppnås. En mer långsiktig strategi skulle även ge incitament till framförallt biodrivmedelsföretagen att satsa på nya investeringar. Det skulle även hjälpa biodrivmedelsindustrin med deras långsiktiga planering om det

framgick i promemorian hur länge regeringen avser fortsätta med att ge skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel.

Vid typgodkännande av fordon används referensbränslen för tester av avgasrensning och bränsleförbrukning. Transportstyrelsen bedömer att kvotplikten inte har någon särskild påverkan på referensbränslet då det avspeglar bränslena på den Europeiska marknaden. För tillfället håller dessutom referensbränslet på att ändras för att likna bensin och diesel med högre inblandningar av biobränslen.

I promemorian nämns det hur försök att införa E10, det vill säga högre inblandning av etanol i bensin, misslyckades i både Tyskland och Finland trots att priset på den nya bränsleblandningen var betydligt lägre än vad bensin med en mindre andel etanol var. Misslyckandena berodde på fel eller bristfällig information om bensinblandningen E10 till konsumenterna. Fler konsumenter än nödvändigt valde därför bort E10 på grund av uppfattningen att E10 ger skador på motorer i de flesta fordon. Några fordonstillverkare avråder användande av hög inblandning av etanol på vissa fordonstyper. På branschförbundets Bil Swedens hemsida finns presenterat de cirka 10 procent fordonstyper som omfattas av denna avrådan, varav flertalet är äldre fordonstyper. Transportstyrelsen har länkat till denna information på sin hemsida. Transportstyrelsen vill belysa vikten av att regeringen, berörda myndigheter, bränslebolag och intresseorganisationer aktivt arbetar tillsammans för att tydligt informera fordonsägarna om att det endast är en begränsad mängd fordon som riskerar att få problem med bränsleblandning E10, för att undvika liknande problem i Sverige när kvotplikten införs och E10 kommer ut på marknaden.

---

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, enhetschef Anders Sileborg, sektionschef Ingela Sundin, handläggarna Ulrika Ågren och Janike Rudert, den senare föredragande.

Staffan Widlert  
Generaldirektör