

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Remiss av förslag till kvotpliktsystem för biodrivmedel samt förslag till implementering av hållbarhetskriterier för biodrivmedel och andra flytande biobränslen.**

(dnr N2008/6718/E, N2009/7508/E)

### *Sammanfattning*

Transportstyrelsen tillstyrker Energimyndighetens förslag till implementering av hållbarhetskriterier. Det är särskilt viktigt att den rapportering som ska göras av leverantörer av energi och bränsle enligt förnyelsebarhetsdirektivet<sup>2)</sup> samordnas med den rapporteringen som dessa också ska göra enligt bränslekvalitetsdirektivet<sup>1)</sup>. Eftersom det handlar om rapportering av i stort samma uppgifter är en samordning nödvändig för att inte öka den administrativa bördan för dessa leverantörer. Slutligen föreslår Transportstyrelsen att hållbarhetskriterier för motorbränslen i så fall regleras genom den lag om hållbarhetskriterier som Energimyndigheten föreslår i sitt uppdrag Hållbarhetskriterier.

Transportstyrelsen ställer sig tveksam till ett direkt genomförande av Energimyndighetens nuvarande förslag till utformning av ett Kvotpliktsystem för biodrivmedel och anser att en djupare utredning kring eventuella konsekvenser först bör göras.

### *Bakgrund*

Vad beträffar Energimyndighetens förslag Hållbarhetskriterier, ställer både bränslekvalitetsdirektivet<sup>1)</sup> och förnyelsebarhetsdirektivet<sup>2)</sup> krav på leverantörer av energi och bränsle om rapportering av vilken typ och hur mycket energi och bränsle som levererats, om minskade utsläpp av växthusgaser och om hållbarhetskriterier för biodrivmedel. Eftersom det handlar om rapportering av i

stort samma uppgifter är en samordning nödvändig för att inte öka den administrativa bördan för dessa leverantörer. Rapportering enligt bränslekvalitetsdirektivets bestämmelser har nyligen utretts av Transportstyrelsen i utredningen Översyn av de svenska reglerna för motorbränslen och motorfordons avgasrening (TSV 2009-8131) samtidigt som Energimyndigheten här har utrett förnybarhetsdirektivets bestämmelser i sitt uppdrag Hållbarhetskriterier. Energimyndigheten och Transportstyrelsen har haft samråd i frågan under sina respektive uppdrags gång.

Energimyndigheten föreslår att nivån på kvotplikten främst sätts i relation till de i bränslekvalitetsdirektivet tillåtna inblandningsnivåerna för etanol i bensin och Fame i diesel. Den procentuella kvotnivån för etanol föreslås i energitermer sättas till 6,1 % år 2011 och 7,2 % år 2020 för bensin. För diesel föreslås kvotnivån 5,4 % år 2011 och 7,2 % 2020. En lämplig utformning av en sanktion, kallat kvotpliktsavgift, är avgörande för att systemet ska fungera. Energimyndigheten föreslår en fast kvotpliktsavgift. Energimyndigheten redovisar ett räkneexempel som indikerar att för motorbensinkvoten krävs åtminstone en avgift på 106 öre/kWh (29,4 öre/MJ) beräknat på den del biodrivmedel som saknas för att kvotplikten ska vara uppfylld. För dieselbränslekvoten blir motsvarande avgift 60 öre/kWh (16,5 öre/MJ). En möjlighet att ansöka hos tillsynsmyndigheten om jämkning av kvotpliktsavgiften vid särskilda skäl föreslås.

Transportstyrelsen är tveksam till om den procentuella kvotnivån som föreslås att i energitermer sättas till 6,1 % redan år 2011 för bensin verkligen är realistisk. Det är tveksamt om berörda parter såsom fordonsindustrin och bränsleproducenter redan då kommer att vara förberedda på en så pass hög låginblandning av etanol jämfört med dagens högst 5 volymhalt procent enligt lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Den föreslagna kvotnivån 7,2 % i energitermer år 2020 för bensin ter sig mer realistisk och mer i nivå med vad bränslekvalitetsdirektivet <sup>1)</sup> faktiskt säger angående en högsta etanolinblandning i bensin. För diesel ter sig de föreslagna kvotnivåerna i energitermer på 5,4 % år 2011 och 7,2 % 2020, mer realistiska om man endast tittar på själva kvotnivåerna.

En annan fråga är om ett kvotpliktsystem vars huvudtanke är att tvinga in biodrivmedlen etanol i bensin och Fame i diesel, tvärtom skulle kunna bli hämmande för införandet av andra typer av biodrivmedel och utveckling av ny teknik för framställning av biodrivmedel genom sina förhållandevis lågt satta kvotnivåer år 2020? Detta är inte speciellt väl utrett i Energimyndighetens förslag. Dessutom saknas en analys av den verkliga tillgången av etanol respektive Fame på marknaden, då fler länder inom EU sannolikt kommer att slåss om dessa biodrivmedel. Slutligen saknas en utredning kring om kvotpliktsystemet sammanfaller med fordonsparkens utveckling 2020. Hur

kommer fordonen då att framdrivas? Är det rätt att premiera låginblandning av just etanol i bensin, när man inte säkert vet ifall exempelvis diesel och hybridbilar då istället kommer att dominera?

Energimyndighetens förslag att en energiskatt påförs samtliga låginblandade biodrivmedel men att biogas och biodrivmedel producerade från råvarorna avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både lignin och cellulosa ges fortsatt skattebefrielse, får till följd att prisbildningen påverkas främst för bensin och diesel med låginblandning av biodrivmedel. För bensin och diesel beräknas konsumenten få betala 25 respektive 11 öre mer än idag om energiskatten baseras på energiinnehåll och låginblandning är 10 volym % etanol i bensin respektive 7 volym % Fame i diesel. Om även koldioxidskatten påförs blir prisökningen 45 respektive 36 öre för bensin och diesel om bränsleskatterna beräknas efter energiinnehåll.

Transportstyrelsen ställer sig sammanfattningsvis tveksam till införandet av en så pass omfattande administration, som kvotpliktsystemet innebär, utan att först mer i detalj ha utrett eventuella konsekvenser för alla berörda parter inklusive konsumenter.

---

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad generaldirektör efter föredragning av Ulrika Ågren, Fordonsenheten. Vid den slutliga handläggningen har också Per Öhlund, Fordonsenheten och enhetschef Ingela Sundin deltagit.

Staffan Widlert

<sup>1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG.

<sup>2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG.