

Uppsala den 14 oktober

Remissvar från Gröna Bilister

Kvotpliktsystem för biodrivmedel - Energimyndighetens förslag till utformning ER 2009:27

Sammanfattning

Gröna Bilister avvisar det föreliggande förslaget till kvotplikt för biodrivmedel eftersom vi bedömer att det skulle lägga en hämsko på den dynamiska och snabba omställning till biodrivmedel som annars skulle kunna ske. Erfarenheter från andra länder som infört kvotplikt visar att plikten fungerar som ett tak, som begränsar investeringar och stimulanser för att öka andelen bortom vad som krävs. Utvecklingen av nya, energieffektivare former av biodrivmedel riskerar att stanna av, och vi riskerar att få en ensidig fokusering på låginblandning, vilket minskar Sveriges möjligheter att påverka omvärlden i hållbar riktning.

Kvotplikten står i direkt strid med regeringens uttalade vilja – som Gröna Bilister stödjer – att Sverige ska ha en fossilbränslefri fordonsflotta år 2030. Att endast nå 10 % år 2020 är en alltför låg ambitionsnivå och innebär att de senaste årens ökningstakt måste sänkas mycket radikalt, vilket inte är eftersträvänsvärt. Kvotplikten såsom den är utformad i förslaget säkerställer inte ens att EU:s direktiv om 10 % förnybara drivmedel till år 2020 uppnås, eftersom kvotnivåerna föreslås vara väsentligt lägre.

Vi delar dock förslaget inriktning i de delar som gäller att framtida drivmedelspolitik bör vara neutral för statsbudgeten, att EU:s hållbarhetskriterier bör vara grundkrav för all stimulans av biodrivmedel, att miljöbilsdefinitionen bör skärpas och att vissa biodrivmedel bör ges ekonomisk stimulans även efter år 2013. I detta remissvar utvecklar vi hur detta bättre kan utformas.

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur bilismens miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt grundande haft detta som huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur andelen bibränslen kan öka såväl i koncentrerad form som låginblandat i fossila drivmedel, liksom hur klimatpåverkan kan minimeras för respektive bibränsle och för de fossila drivmedlen.

Vår utgångspunkt, och därvidlag skiljer vi oss från mer traditionella bilistorganisationer, är att Sverige ska vara en föregångare i omställningsarbetet. Vi är övertygade om att världen behöver föredömen att inspireras av, en roll som Sverige delvis axlat de senaste åren, men också att det är lönsamt för ett land som vårt att profilera sig som pådrivande inom hållbara trafiklösningar.

Avgränsningar

Energimyndighetens uppdrag har endast omfattat utredandet av kvotplikt för biodrivmedel, inte att utreda andra typer av styrmedel för att främja biodrivmedel. Därmed avgränsas också vårt remissvar till detta och är alltså inte någon heltäckande bedömning av hur en ökad användning av utsläppsminskande biodrivmedel bäst uppnås.

En betydande del av förslaget utgörs av en diskussion om certifikathandel ska införas inom ramen för kvotplikten eller inte. Vi avstår från att ge synpunkter i denna del.

Övergripande mål

Som övergripande mål anger Energimyndigheten att ”Det mål som ska uppfyllas till år 2020 är EU:s specifika mål om 10 % förnybar energi i transportsektorn. Flertalet aspekter som tar hänsyn till den långsiktiga omställningen av transportsektorns energianvändning mot en högre andel förnybar energi och lägre utsläpp av växthusgaser har beaktats. En utgångspunkt i analysen är en kostnadseffektiv styrning för biodrivmedel. En annan utgångspunkt är att förslaget ska främja den tekniska utvecklingen inom området och att synergieffekter med samhällets avfallshantering och utnyttjande av restprodukter ska tas till vara. Dessutom måste systemet vara i enlighet med EG:s och WTO:s regelverk.”

Huvudsakligt förslag

De viktigaste delarna i Energimyndighetens förslag är:

- Kvotplikt för fossil bensin och diesel
- Separata kvoter för bensin och diesel, för att minska risken för snedvriden konkurrens på drivmedelsmarknaden
- Biodrivmedel för att uppfylla kvoten definieras som flytande och gasformiga biodrivmedel som uppfyller EU:s hållbarhetskriterier. Biodrivmedel som använder råvaror som framhålls som prioriterade i EG:s förnybarhetsdirektiv ges högre vikt.
- Gasformiga biodrivmedel får användas till kvotpliktuppfyllelse för både bensin och diesel.
- Nivån på kvotplikten baseras på etanol i bensin och FAME i diesel, med 6,1 % år 2011 och 7,2 % år 2020 för bensin, för diesel 5,4 % år 2011 och 7,2 % 2020. En avgift på 106 öre/kWh (29,4 öre/MJ) tas ut för den del biodrivmedel som saknas för att kvotplikten för bensin ska vara uppfylld. För dieselbränslekvoten blir motsvarande avgift 60 öre/kWh (16,5 öre/MJ).

Förslaget utgår vidare ifrån att den generella skattebefrielsen för biodrivmedel tas bort efter år 2013, men innehåller skrivningar om att vissa typer av biodrivmedel kan vara lämpliga att skattemässigt stimulera även därefter.

Övergripande skiljelinjer

Gröna Bilister menar att förslaget istället borde ha följande utgångspunkter:

- **20 % förnybart 2020.** 2008 var andelen biodrivmedel i vägtransportsektorn 4,9 %, trots att försäljningen av etanol E85 delar av året var mycket låg eftersom bränslet inte var konkurrenskraftigt gentemot bensin, att FAME-inblandningen var nära noll vintertid p.g.a. vissa upplevda kallstartproblem och att fordonsmarknaden för biogas upplevde ett rejält avbräck genom Volvos produktionsstopp. Med nuvarande utveckling når vi 10 %

biodrivmedel redan år 2011, särskilt om regeringen förverkligar vad man aviserat gällande en höjd beskattning av fossila drivmedel, tillåtelse att ibland 10 % etanol i all bensin och en storsatsning på biogas för fordonsdrift. Därmed delar vi Naturvårdsverkets bedömning att ett mål på 20 % för år 2020 är mer rimligt, vilket också är en förutsättning för att nå regeringens mål om fossiloberoende år 2030. Ett mål på 10 % till år 2020 skulle vara direkt hämmande för teknik- och marknadsutveckling och skulle med stor sannolikhet omintetgöra de senaste årens miljardinvesteringar i en omställning till miljöbilar och biobränslen.

- **Golv snarare än tak.** Samlad internationell erfarenhet visar att en kvotplikt innebär ett tak; mer än vad kvoten anger kommer inte att uppnås. Därutöver kommer marknadsaktörer att sträva efter att minimera sina kostnader på ett sådant sätt att det inte ens är givet att kvotens nivå uppnås; så skedde t.ex. i Tyskland där andelen biodiesel är långt under både kvotnivån och vad den var innan kvoten etablerades. Vidare har kvot-systemet – som ersatte tidigare skattebefrielse – inneburit att huvuddelen av tysk biodieselproduktion nu är nedlagd eller lagd i malpåse. För att istället etablera ett golv eller en lägstanivå är det bättre att fastslå hur mycket biobränsle bensin och diesel ska innehålla och skattemässigt fortsatt gynna de rena och höginblandade biodrivmedlen. Förestående prishöjningar på fossila drivmedel (både aviserad skatthöjning och stegringar genom tilltagande oljebrist) ger utrymme för en viss beskattning också av förnybara drivmedel efter 2013 och innebär att statskassan kan ha samma balans som med en kvotplikt.
- **Fokus på rena och höginblandade biodrivmedel.** Energimyndigheten anger att ”Leverantörerna kommer att välja de billigaste drivmedlen för att uppfylla sin kvot”, vilket i praktiken normalt sett innebär ökad låginblandning. Det är problematiskt eftersom vi närmar oss den maximala nivå som motorer avsedda för fossil bensin och diesel klarar. För att öka andelen biodrivmedel efter år 2020, vilket rimligen bör vara syftet men inte ingår i myndighetens uppdrag, är det alltså viktigt att fokusera på de koncentrerade rena och höginblandade drivmedlen. Det är också endast här vi kan tjäna som föredöme för övriga världen, vilket vi bedömer som centralt för ett litet land – de höjningar av låginblandningen som en kvotplikt framför allt leder till har redan genomförts i åtskilliga andra länder, medan den höga andelen miljöbilar i Sverige stimulerar andra länder till förändringar.
- **En bredare ansats för förnybara drivmedel.** Att till år 2020 praktiskt taget enbart fokusera på FAME för diesel och etanol för bensin innebär en missad chans att stimulera andra biodrivmedel, inklusive eldrift och biobaserade dieselbränslen, samt energibärare som vätgas. Energimyndigheten inser detta gällande biogas och eldrift som föreslås ligga utanför kvotplikten, men drar inga generella slutsatser av det, trots att det rimligen bör leda till att den kvotplikt som föreslås måste förändras i grunden för att inte låsa fast oss i de biobränslen som dominerar idag.
- **Gynnande av rena miljöbränslen.** I linje med antaganden ovan, att bränslebolagen av ekonomiska skäl kommer att satsa på inblandning, kommer de koncentrerade miljöbränslena att förfördelas och på sikt försvinna. Detta tar bort den ur beteendesynpunkt mycket viktiga aspekten av att konsumenter gör ett val. Det gör även att branschens investeringar på över en miljard kronor i tankanläggningar kommer att vara bortkastade.
- **Utfasning av fossila drivmedel.** Energimyndighetens förslag saknar helt ambitioner

bortom 2020, och anger endast att Sverige ska nå av EU beslutad bibränsleandel. Vi önskar istället en klar, långsiktig inriktning att fasa ut de fossila drivmedlen till förmån för biodrivmedel med högt ställda klimat- och hållbarhetskrav, helt i linje med regeringens mål om fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Marknadsutvecklande

Energimyndigheten anger att ”En kvotnivå som inte är tillräckligt hög riskerar att bli hämmande för en användning utöver låginblandade biodrivmedel.”

Vi delar denna farhåga och ser det som det främsta argumentet emot kvotplikten. Vi delar också bedömningen att ”kvotnivån behöver ligga en bit över den av EU beslutade ambitionsnivån för transportsektorn för att det ska ge tillräcklig stimulans utöver låginblandade biodrivmedel i bensin och diesel.” Därför är det särskilt märkligt att Energimyndigheten föreslår kvotnivåer långt under de 10 % biodrivmedel som EU kräver av Sverige till år 2020 – ska den dynamiska utvecklingen av bibränslemarknaden inte hämmas, behövs ju tvärtom ett avsevärt högre mål, i linje med vad myndigheten själv konstaterar.

Myndigheten anger också att ”För att kunna sätta en kostnadseffektiv nivå till år 2020 krävs kunskap om vilken nivå som innebär en från samhällets sida kostnadseffektiv fördelning mellan hur mycket förnybar energi som styrs in i transportsektorn och det övriga energisystemet. I bedömningen bör också den långsiktiga teknikutvecklingen vägas in. Denna samlade bedömning har inte ingått i vårt uppdrag.”

Vi beklagar att myndigheten inte sökt att få ett sådant uppdrag, men också inriktningen på att finna en ”kostnadseffektiv nivå” som vi bedömer som helt felaktig. Nivån ska utgå ifrån den klimatpåverkan naturen tål, såsom FN:s klimatpanel och den svenska klimatberedningen slagit fast, därefter ska vi finna kostnadseffektiva vägar att nå dessa mål.

Måluppfyllelse

Energimyndigheten fokuserar ensidigt på målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn enligt EG:s förnybarhetsdirektiv. I viss mån relateras också till EU:s bränsle kvalitetsdirektiv, men alla andra politiskt beslutade mål lyser med sin frånvaro. Vi bedömer det som en mycket allvarlig miss och menar att all framtida transport- och drivmedelspolitik också måste utgå från följande mål:

- Sveriges nationella klimatmål, med 30 procents minskad klimatpåverkan till år 2020 jämfört med år 1990. Eftersom transportsektorn står för en så stor del av Sveriges samlade utsläpp, är det orimligt att inte ha detta som en central utgångspunkt.
- EU:s kommande klimatmål inklusive bördefördelning mellan medlemsstaterna.
- Övriga för transportsektorn relevanta miljömål som berör bränsleanvändning, främst övergödande och försurande kväveutsläpp och hälsopåverkande kolväten och partiklar. Att ensidigt fokusera på bibränsleandelen utan att väga in miljömålen strider mot riksdagens uttalade intentioner då miljömålen antogs.

Vidare bör det tas i beaktande att bl.a. Naturvårdsverket (och en enig miljöorganisation) vill höja Sveriges förnybarhetsmål till 20 % förnybar energi i transportsektorn.

Inte ens när det gäller uppfyllandet av EU:s förnybarhetsdirektiv är det givet att kvotssystemet förmår leverera. Energimyndigheten anger att ”Enligt vår föreslagna kvotnivå uppfylls 6,4 procentenheter av det mål på 10 % som EU:s medlemsländer ska uppnå till år 2020”. Resterande del tänks nås med ”övriga höginblandade och rena biodrivmedel”, vilket långt ifrån är givet utifrån att det som ett underliggande förslag i Energimyndighetens utredning ligger att den generella skattebefrielsen för biodrivmedel ska avskaffas. Särskilt anmärkningsvärt är att myndigheten inte ens brytt sig om att utreda konsekvenserna av detta förslag.

Skatteförändring

Energimyndigheten föreslår att energiskatt påförs på biodrivmedel, däremot inte koldioxidskatt för de drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i förnybarhetsdirektivet. Energibeskattningen föreslås baseras på energiinnehåll istället för volym. Energimyndigheten föreslår dock en möjlighet till fortsatt skattebefrielse fram till år 2019, för att nå EU-målet.

Vi delar myndighetens bedömning att biodrivmedel inte ska vara för evigt skattebefriade, och att de efter år 2013 stegvis kan påföras viss beskattning. Den nuvarande skattemässiga skillnaden gentemot de fossila drivmedlen bör dock minst bestå, i enlighet med klimatberedningens förslag till utökad beskattning av bensin och diesel.

Hur biodrivmedlen ska beskattas behöver utredas ordentligt och vi konstaterar att Energimyndigheten inte ens tittat på frågan. En möjlig väg är att biobränslena befrias från energiskatt men beläggs med koldioxidskatt utifrån de faktiska utsläppen av fossil koldioxid ur livscykelperspektiv (de fossila drivmedlen bör då beskattas på samma sätt). Det är dock praktiskt svårt eftersom vad som för konsumenten är samma biodrivmedel kan vara framställt på olika sätt och därmed ha olika hög klimatpåverkan. Eventuellt är det bättre att låta biobränsledirektivet säkerställa den minskade klimatpåverkan från biodrivmedel som vi eftersträvar. Vi uppmanar regeringen att snarast tillsätta en utredning om detta, utifrån att biobränsleaktörerna tydligt och tidigt behöver veta vilken beskattning de har att vänta efter år 2013, inklusive vilka former av biodrivmedel som eventuellt fortsatt skattebefrias.

Vidare menar vi att biodrivmedlen successivt bör påföras koldioxidskatt utifrån respektive bränsles faktiska utsläpp av fossil koldioxid, så att de klimatomfattiga bästa biodrivmedlen gynnas, liksom de ur klimatsynpunkt bästa sätten att framställa respektive drivmedel. Också här gäller att det inte får försämra biodrivmedlens konkurrenskraft gentemot de fossila drivmedlens. Dessutom måste energisektorns krav på långsiktiga spelregler uppfyllas, så att branschens aktörer kan agera långsiktigt, vilket regeringen vid upprepade tillfällen visat sig ha begränsad förståelse för de senaste åren. Därför bör det slås fast att skattebefrielsen enligt dagens regler gäller utan förändringar till och med år 2013, samt vilken skatteinförande som gäller därefter.

Energimyndigheten konstaterar att ett alternativ till kvotplikten är att helt enkelt höja koldioxidskatten för fossila drivmedel. Men de anger att de ”har bedömt att denna analys inte ingår i uppdraget”, vilket är en mycket olyckligt snäv tolkning av regeringens uppdrag och innebär att det som borde vara huvudalternativet inte blivit ordentligt belyst.

Energimyndigheten föreslår att regeringen överväger att ansöka hos EU om att få ge fortsatt skattebefrielse för höginblandade produkter även efter 2013. Det är helt centralt att regeringen gör en sådan ansökan för att få det handlingsutrymme vi behöver för att säkerställa en fortsatt snabb omställning till förnybara drivmedel. Vi bedömer dock att regeringen bör genomföra den skattehöjning som en enig klimatberedning föreslog gällande de fossila drivmedlen, vilket

successivt bör minska behovet av skattebefrielse för de förnybara drivmedlen. Det skulle frigöra medel i statsbudgeten för att stimulera utvecklingen av nästa generations biodrivmedel, samtidigt som det skulle stimulera marknadsintroduktionen av bränslesnåla biodrivmedelsfordon och stimulera till en minskad total körsträcka vilket bidrar till uppfyllandet av en rad andra miljömål.

Förslaget innebär enligt Energimyndigheten en förstärkning av statsfinanserna med 1,4 mdr kr år 2020 om energiskatt läggs på de låginblandade biodrivmedlen, jämfört med en situation där låginblandning sker och där användningen fortsätter att vara befriad från energiskatt. Det skapas härmed ett utrymme som kan användas till stöd för teknikutveckling.

Gynnande av ny teknik

Myndigheten avser med sitt förslag också gynna nya tekniker för framställning av biodrivmedel. Det avses ske dels genom EU-direktivet som tillåter ”dubbelräkning” av vissa uppräknade biobränsleslag, dels genom möjlighet till fortsatt skattebefrielse ”för användningen av gasformiga biodrivmedel” även efter år 2013. Vi är positiva till denna inriktning, men menar att den är felaktigt utformad både på EU-nivå för att driva på en utveckling av produktion inom EU och i myndighetens förslag. Att år 2009 räkna upp vilka drivmedelsformer som bör gynnas år 2020 strider mot just den inriktning mot ny teknik som såväl EU som myndigheten säger sig ha. Därtill är ”dubbelräkningen” ett mycket trubbigt instrument och den ensidiga fokuseringen på gasformiga bränslen exkluderande för alla andra former av tekniska landvinningar. Vi föreslår istället att gynnandet sker utifrån bränslets totala klimatpåverkan, taget i beaktande att vissa former av biodrivmedel kan innebära en sammantagen klimatvinst långt bortom 100 procent, vilket också bör avspeglats i beskattningen. Klimatvinsten måste vara i fokus. Idag använder vi t ex sockerrörsetanol som har mycket hög effektivitet, och som kommer att förbättras med elproduktion vid bruken etc. Detta bör vara viktigare än ex. stimulans av ny teknik eller lokal produktion, som får ske på andra sätt.

Energimyndigheten har också i uppdrag att ta fram en särskild strategi för utveckling av biogasmarknaden, vilket omnämns även i detta förslag. Vi är mycket positiva till detta uppdrag, men ser även här en fokusering på ett enskilt drivmedel snarare än en inriktning på att generellt säkerställa en samlad omställning till drivmedel med minimerad klimatpåverkan.

El och biogas

I förslaget utesluts el och fordonsgas från kvotplikten, bl.a. utifrån att spårbarheten för elens ursprung bedöms som svår respektive att kvotnivån för biogas skulle behöva sättas mycket högt. Vi avvisar dessa argument; elmarknaden har sedan flera år tillbaks visat att spårbarhet här är möjligt och elen kommer från ett geografiskt mycket mer avgränsat område än biobränslena, vidare är det faktum att kvotnivån skulle sättas högt för biogas inte ett skäl emot kvoterna. Tvärtom bedömer vi att det åtminstone för el skulle vara mindre problematiskt med en kvotplikt eftersom elmarknaden redan omfattas av certifikat och kvotplikten inte skulle få samma karaktär av tak som för biobränslena, eftersom merkostnaden för ”grön el” är mycket låg.

Hållbarhetskriterier

Energimyndigheten anger att EU:s hållbarhetskriterier för biodrivmedel ska vara grundläggande krav för att energibolagen ska få tillgodoräkna sig försäljningen av biodrivmedel, samt att kommande skattestimulans ska utgå ifrån kraven. Kriterierna anger bl.a. att minskningen av växthusgaser till följd av ett förnybart drivmedel måste vara minst 35 %, vilket höjs till 50 % 2017 och 60 % på nya anläggningar därefter.

Vi är starkt positiva till EU:s hållbarhetskrav för biodrivmedel och delar inriktningen att de ska vara normerande för all biobränsleanvändning. Vi konstaterar att EU-parlamentet beslutat att kraven ska kompletteras med en bedömning av indirekt markanvändning, vilket vi välkomnar och också vill se för de fossila drivmedlen. Generellt sett är vi kritiska till att det helt saknas hållbarhetskrav på de fossila drivmedlen, trots att delar av kraven på biodrivmedel kan användas också på de fossila. Vidare är det orimligt att biodrivmedlens totala klimatpåverkan jämförs med de fossila drivmedlens klimatpåverkan enbart vid förbränning i motorn. Vi uppmanar regeringen att inom EU verka för ett skyndsamt införande av grundläggande hållbarhetskrav också för fossila drivmedel.

Av central betydelse är att man vid upphandling ställer krav på spårbarhet av alla bränslen, där vi i analogi med vår diskussion kring spårbarhet för elleveranser, även betonar att detta måste ske även för fossila drivmedel, även om de köps på SPOT marknaden. Bland annat Göteborgs Stad ställer utökade spårbarhetskrav.

Miljöbilsdefinition

Myndigheten anger att ”Om skattebefrielse ges bör miljöbilsdefinitionen för de fordon som använder höginblandade biodrivmedel skärpas vad gäller krav på energieffektivitet.” Vi delar helt inställningen att miljöbilsdefinitionen bör skärpas, men är starkt kritiska till myndighetens förslag, då det innebär att:

- En skärpning tidigast kommer i fråga efter år 2013, då nuvarande skattebefrielse upphör.
- Skärpningen villkoras med fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel efter år 2013.
- Skärpningen enbart avses gälla etanol- och gasfordon.

Vi uppmanar regeringen att skyndsamt återkomma med förslag till skärpt miljöbilsdefinition, i enlighet med Gröna Bilisters tidigare förslag som bl.a. återfinns på vår webb.

Kontrollstation

Två år efter kvotpliktens införande föreslås en kontrollstation, där Energimyndigheten redan nu anger att man bör införa ”en ökad styrning mot växthusgasminskning genom viktning, i enlighet med de olika växthusgasminskningsvärdena för olika produktionssätt, är en lämplig utformning för att åstadkomma en tydligare styrning mot det övergripande målet om minskad klimatpåverkan från transportsektorn.” Skrivningen visar att också myndigheten är osäker på i vad mån kvotplikten förmår leverera vad som önskas, och vår bedömning är att samlad internationell erfarenhet visar att så inte är fallet. Den viktning utifrån klimatpåverkan som föreslås eventuellt införas efter två år bör införas snarast, inte enbart i ett eventuellt kvotpliktssystem, utan gällande samtliga fordonsbränslen och som grund för framtida beskattning.

Inhemsk produktion

I förslaget anges det vara av vikt att en betydande del av biobränsleproduktionen är inhemsk, och det ses snarast som ett problem att det inte nödvändigtvis är en fördel ur klimatsynpunkt; ”Även om svensk produktion kommer väl ut vid en sådan viktning så bedöms vissa importerade biodrivmedel också göra det. Det krävs därför mer analys för att visa i vilken utsträckning en sådan viktning skulle ge ytterligare incitament för den inhemska produktionen och hur stora incitamenten i så fall skulle vara.”

Vi ser inte något självändamål med inhemsk produktion, utan menar att respektive drivmedel ska framställas på det sätt som ger lägst total klimatpåverkan. Genom närheten till den lokala

marknaden, kommer det i sig att i viss mån främja svensk produktion, men generellt sett innebär fotosyntesen att bibränslen från grödor i områden med större solinstrålning har lägre klimatpåverkan. Genom krav på spårbarhet kommer ”rätt” produktion att kunna allokeras fördelar.

Låginblandning

Regeringen utlovade tidigare att man så fort det blev tillåtet av EU skulle förändra den nationella lagstiftningen så att andelen etanol i bensin kan höjas från dagens 5 % till 10 %. Det är nu möjligt sedan en tid tillbaks, men regeringen har inte tagit några initiativ för en svensk lagändring. Vi välkomnar därför att Energimyndigheten föreslår en sådan ändring och uppmanar regeringen att skyndsamt lägga fram detta som ett separat lagförslag, i första hand inte som en möjlighet utan som en skyldighet för bränslebolagen. Gällande FAME i diesel är en höjning från tidigare maximala 5 % till 7 % redan möjlig, men inte heller här är den ett lagkrav – fossildiesel helt utan inblandning av biodiesel är fortsatt laglig.

Med lagkrav på 10 % etanol i all bensin och 7 % FAME i all diesel, är ungefärligen samma andel bibränslen uppfyllda som Energimyndigheten anger som effekt av den mycket mer omfattande lagändringen som ett kvotsystem innebär. Dessutom kan den ökade låginblandningen beslutas och genomföras snabbare och billigare än kvotsystemet. Vi är därför skeptiska till Energimyndighetens avvisande av ökad låginblandning, vilket sker utifrån en bild av att vissa fordon inte klarar 10 % etanol i bensinen (varför ökad låginblandning skulle vara olämpligt för dieselfordon anges inte alls). Gällande specifikationer för ökad låginblandning anges att ”Energimyndigheten har inte undersökt det vidare”, ännu ett tecken på att myndigheten tolkat sitt uppdrag för snävt.

Avslutande kommentar

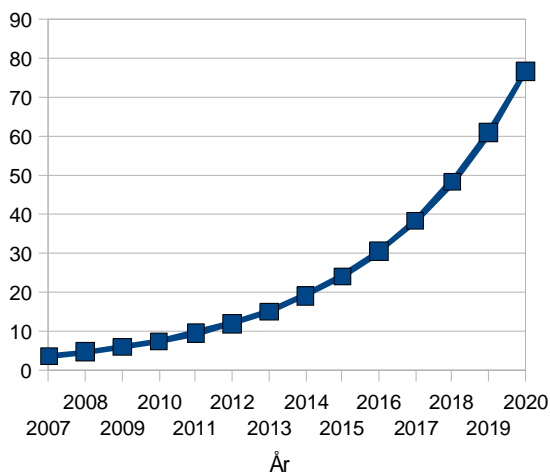
Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av Energimyndigheten framförda förslaget.

För Gröna Bilister

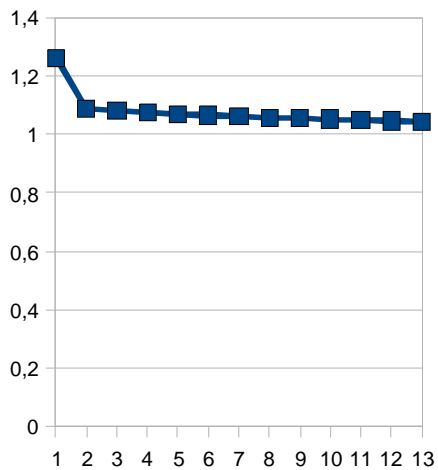
Jakob Lagercrantz och Mattias Goldmann

Bilaga: Två diagram

Bilaga - Remissvar från Gröna Bilister: Kvotpliktsystem för biodrivmedel - Energimyndighetens förslag till utformning ER 2009:27



Biobränsleandel i procent till år 2020 med 2007-2008 års ökningstakt på 26 procent per år



För att endast nå 10 % biodrivmedel år 2020 med en jämn utveckling, ska andelen biobränslen i den totala bränslemixen öka 0,43 % per år, innebärande att ökningstakten måste minska från 2007-08 års nivå på 26 % till endast 8 % år 2010 och endast 5 % år 2020, se nedan.