



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEM SGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se
dnr: I2021/03379

Stockholm 2022-02-09

Remissvar – I2021/03379 – Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige ser givetvis de utsläppsminskningar som förslaget bedöms innebära som betydelsefulla för vägtrafikens utsläppsmål, men ser problem med hur drivmedel ska ersättas av dyrare, förnybart innehåll i allt högre grad, samtidigt som skatten hittills inte skrivits ned som en konsekvens av de höjda priserna vid pump.

Det är viktigt att inte underskatta strävan som finns hos många att ställa om och att bidra till att sänka utsläppen. Många konsumenter väljer i hög utsträckning produkter som utmålas som mer hållbara, har lägre utsläpp eller tydligt subventioneras genom skattenedsättning eller andra styrmedel.

Men det största ansvaret för att komma till rätta med koldioxidutsläppen inom transportsektorn kan inte läggas på enskilda bilister, det måste läggas på biltillverkare, drivmedelsföretag och lagstiftare.

I samband med införandet av reduktionsplikten var det tydligt att skattesatserna skulle justeras i takt med att priserna ökade när inblandningskraven skärptes. Tyvärr har det inte blivit så. Vi har idag priser på bensin och diesel som stigit mycket kraftigt på kort tid – något som inte kan skyllas enbart på faktorer som exempelvis råvarupriser, tillgång eller efterfrågan.

Det är viktigt att inte missbruka det förtroende som finns hos allmänheten när det kommer till frågan om att ställa om, att investera mer sparpengar för att köra en elbil, eller acceptera att malus-skatter eller andra kostnader ökar. Därför förväntar sig många konsumenter idag att skatten på bensin och diesel ska justeras i takt med de ökade kostnader som uppkommit på grund av inblandningen.

Ökad skatteintäkt – tvärt emot vad som utlovades 2018

Förslaget leder till beräknade nettoskatteintäkter på 1,8 miljarder kronor per år. Detta måste vi bilister kompenseras för genom justerade skattenivåer, precis som utlovats i samband med införandet av reduktionsplikten. Syftet med reduktionsplikten är att uppnå en utsläppsminskning. Syftet är inte att skatteintäkten ska öka.

Följande är utdrag ur promemorian om reduktionsplikten:

- *Hänsyn tas till inblandningen av biodrivmedel vid beräkningen av koldioxidskatten på bensin och omärkt dieselbränsle.*
- *Hänsyn bör därför tas till det genomsnittliga innehållet av beståndsdelar i bensin respektive i dieselbränsle, som framställts av biomassa och därmed inte innehåller något fossilt kol när koldioxidskattesatserna på bensin och dieselbränsle bestäms.*
- *Schablonen för hur stor andel av bensin respektive dieselbränsle som utgörs av biomassa kommer alltså att behöva uppdateras över tid med förändringar av skatteuttaget för koldioxidskatt som följd.*
- *I syfte att motverka en sådan prisökning bör energiskattesatserna på bensin respektive omärkt dieselbränsle sänkas.*

Analys av effekter på E85 saknas trots parallellt förslag om konverteringsbidrag

Trots att det under en tid funnits förslag om att nu i år införa ett så kallat konverteringsbidrag för personbilar – för att bygga om en bil för drift på biogas eller etanol – saknas närmare analys kring hur det förväntade ”pumppriset” på E85 kommer att påverka efterfrågan på sådana konverteringar.

En liter E85 handlas i januari 2022 för nästan 16 kronor. Med förslaget ska E85 betala samma skatt som bensin (2021 6,74 kr/l). Det ger ett pris på uppskattningsvis 23,50 kronor per liter. Vid körning på E85 går det åt ungefär 30 procent mer bränsle per mil. Den verkliga milkostnaden vid jämförelse med en liter bensin (pris januari 2022 ca 19 kronor) blir ungefär 55–60 procent högre.

Sammanfattningsvis, trots de fördelar som har beskrivits och analyserats inom arbetet kring konverteringsbidraget, läggs – vad vi erfar – ingen vikt vid priset på det drivmedel konverteringen skulle vara beroende av för att innebära en klimatmässig fördel.

Ökad hänsyn till hela livscykeln

Det är positivt att förslaget tar i beaktande hela den utsläppskedja som uppstår när ett biodrivmedel ska framställas. Detta eftersom det kan finnas utsläpp som annars inte redovisas med tillräcklig tydlighet. Det i sin tur riskerar att leda till ökade utsläpp, vilket innebär negativ klimatpåverkan. Styrningen förväntas därför bidra till att minska livscykelutsläpp av växthusgaser, exempelvis genom begränsningar av användningen av biodrivmedel från råvaror med hög risk för utsläpp från indirekt förändrad markanvändning.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle