

# Kvotpliktsystem för biodrivmedel

## **Kompletterande styrmedel kommer krävas för en utveckling av förnybar energi i transportsektorn**

Även efter införandet av ett kvotpliktsystem kommer det att krävas kompletterande styrmedel i transportsektorn för att säkra måluppfyllelsen på 10 % samt för att ge fortsatta incitament för flera tekniker/produkter att utvecklas. Energimyndigheten föreslår främst möjligheten till fortsatt skattebefrielse fram till år 2019. Till skillnad från kvotpliktsystemet så innebär det att det är marknadens aktörer som avgör den exakta tillförda volymen till marknaden.

Energimyndigheten har övervägt möjligheten att ge skattebefrielse för endast den användning som sker utanför kvotpliktsystemet. Det bedöms dock försvåra Skatteverkets administration samtidigt som konstruktionen för detta skulle innebära att aktörerna får tillbaka skatten med en fördröjning av ungefär ett år vilket inte bedöms som önskvärt. Den skattebefrielse som ges kommer därmed att gälla både utanför och inom kvotpliktsystemet. Energimyndigheten har inte haft tillräcklig information för att bedöma om denna utformning, som innebär att biodrivmedlet kan användas för att uppfylla en kvotplikt samtidigt som skattenedsättning ges, kommer att påverka den bedömning om överkompensation som EU gör löpande med anledning av ett medgivande att använda skattebefrielse.

Beroende på hur mycket kompletterande styrning som införs kan det ge incitament som gör att Sverige når längre än målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn till år 2020. Skälen till att använda kompletterande styrning måste då ses i ett mer långsiktigt perspektiv med mer långtgående klimatmål och långsiktiga prioriteringar om en fossiloberoende fordonspark. De gäller gasformiga biodrivmedel, höginblandande flytande biodrivmedelsprodukter och förnybar el i transportsystemet. Dessutom bör särskild hänsyn tas till att de produktionssätt som använder råvaror som framhålls som prioriterade i förnybarhetsdirektivet: avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både lignin och cellulosa ges tydliga incitament.

## **Vilka biodrivmedel omfattas av kvotpliktsystemet**

En förutsättning för att biodrivmedel ska kunna användas för uppfyllande av kvotplikt är att de uppfyller EG:s hållbarhetskriterier. Vidare inkluderas alla biodrivmedel förutom förnybar el.

Tekniken för att använda el till vägtransporter befinner sig i en uppbyggnadsfas både vad gäller infrastruktur och fordonsutveckling. Att inkludera förnybar el i kvotpliktsystemet inledningsvis skulle enligt Energimyndigheten komplicera systemet betydligt. Exempelvis att bestämma vem som ska vara kvotpliktig aktör,

hur tillsynen ska se ut när el används för att uppfylla kvotplikten och hur det skulle samverka med elcertifikatsystemet. Det skulle också innebära höga krav på spårbarhet av el, vilket i det här läget skulle kunna försvåra för utvecklingen av en ökad användning av el i vägtransportsektorn i och med att det skulle fördyra infrastrukturutbyggnaden.

12

Vårt förslag innebär att det inledningsvis främst är flytande biodrivmedel som kommer stimuleras av systemet. Enligt förnybarhetsdirektivet ska biodrivmedel från prioriterade råvaror räknas dubbelt såväl i ett nationellt kvotpliktsystem som i rapporteringen av uppfyllelsen av målet om 10 % förnybar energi i transportsektorn. Det innebär de produktionssätt som använder råvaror som framhålls som prioriterade i förnybarhetsdirektivet: avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både lignin och cellulosa.

Energimyndigheten har infört möjligheten till dubbelräkning i lagförslaget.

För samprocessning av bioråvara och fossilråvara till ett bränsle kommer en definition på hur andelen biomassa i drivmedlet ska beräknas att inkluderas i de föreskrifter som ska tas fram i anslutning till att systemet implementeras.

Vårt förslag är också att gasformiga biodrivmedel kan användas för att uppfylla kvotplikten. Syftet med att även inkludera gasformiga biodrivmedel är inte i första hand att driva utvecklingen av dessa. För att driva utvecklingen av gasformiga biodrivmedel skulle en betydligt högre kvotnivå behöva införas och troligen någon form av handel med biodrivmedelscertifikat. Syftet är istället att skapa en flexibilitet i systemet samtidigt som det medverkar till att utveckla marknaden för drivmedel så att den blir mer integrerad än vad den är idag. Vi föreslår också en möjlighet att uppfylla kvotplikten genom en tredjepartslösning där tredje part både kan vara annan kvotplikt aktör och aktör som är skattskyldig enligt lagen om skatt på energi.

### **Nya tekniker premieras även utanför kvotpliktsystemet**

Energimyndigheten bedömer att nya tekniker för framställning av biodrivmedel är ett prioriterat utvecklingsområde. Kommersialisering av nya tekniker för biodrivmedelsproduktion är en stor utmaning med stora kapitalkostnader, långa ledtider i verifieringsfasen och höga risker. Med de nya teknikerna menas här de produktionssätt som använder råvaror som framhålls som prioriterade i förnybarhetsdirektivet: avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel och material som innehåller både lignin och cellulosa, och där biodrivmedlen ännu inte finns kommersiellt tillgängliga.

Energimyndigheten föreslår därför att regeringen ansöker om fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel som kommer från dessa typer av råvaror. Denna skattebefrielse föreslås gälla både inom och utanför kvotpliktsystemet. En förutsättning är att hållbarhetskriterier enligt förnybarhetsdirektivet uppfylls. För dessa teknikers utveckling är forskning/utveckling/demonstration mycket viktig. Energimyndigheten ger hög prioritet åt insatser för utveckling av nya tekniker för biodrivmedelsproduktion inom det långsiktiga energipolitiska programmet. Det kan även behövas en bredare analys av hur staten ytterligare kan stödja en kommersialisering av de nya teknikerna. Ett exempel kan vara investeringsstöd för denna typ av anläggningar på grund av de stora kapitalkostnaderna.