

## Subventioner eller skatt det är frågan

Den 16/12 argumenterade Per Bolund (MP) och Max Jönsson (vd för Chemrec) på SvD OPINION för att en prisgaranti bör införas på förnybara drivmedel. Utgångspunkten var att det i nuet ställer sig billigare att producera drivmedel av olja jämfört med av biomassa. Så är det ju. Men är det samhällets uppfattning, att det är angeläget att minska utsläppen av växthusgaser, måste vi alla också vara beredda att betala priset. När väl storskalig produktion av biodrivmedel kommit igång på allvar kommer de prismässigt att hamna i samma härad som fossila drivmedel.

Vi har i Sverige unika förutsättningar för storskalig biodrivmedelsproduktion baserad på skogsråvara. Virkesförrådet är idag dubbelt så stort som för 70 år sedan. Samtidigt sviktar den traditionella skogsindustrin. Miljontals skogskubikmeter har på kort tid friställts när pappersbruk avvecklats och pappersmaskiner ställts.

Vi som arbetar för att få tillstånd en storskalig produktion av skogsbaserade drivmedel vet att merkostnaden före skatt jämfört med bensin/diesel är ca 4 kr per bensinekvivalentliter. Den slutsatsen kom också regeringens s.k. fff-utredning (Fossilfrihet på Väg) fram till häromdagen. Liksom Bolund och Jönsson föreslår utredningen ett stöd till biodrivmedel genom ett prispåslag på bensin respektive diesel, som tillgodogörs tillverkare av biodrivmedel till täckande av merkostnaden för biodrivmedelsproduktion, d.v.s. i storleksordningen 1,50 kr per bensinekvivalentliter. Detta förutsatt att ingen koldioxidskatt framdeles utgår på biodrivmedel.

Den 17 december kritiserar Anders Sirén på SvD OPINION den föreslagna subventionen. Han menade att det är allmänt känt att subventioner till olönsam industri skapar fel drivkrafter. Så är det nog ofta. Men är målet att ersätta fossila drivmedel med biodrivmedel så behövs stöd till de första pionjärprojekten. Det rör sig om investeringar för enskilda anläggningar i storleksordningen 3-4 miljarder kronor med genomförandetider på minst sex år. Den kortsiktiga finansmarknaden är i nuet ointresserad av att göra sådana investeringar. Intresset skulle öka om prisgarantier, som fff-utredningen föreslår, skapas för pionjärprojekt.

Direkta prissubventioner modell fff-utredningen är en lösning, som kommer att bli administrativt komplex, kostsam och tungrodd. Det finns enklare metoder, d.v.s. skatteinstrumentet. En höjning av koldioxidskatten på fossila drivmedel med ca 1,50 kr per bensinekvivalentliter är allt som behövs. Det skulle inklusive moms fördyra bensin och diesel med ca 2 kr per liter. Men det är måhända inte politiskt gångbart jämfört med en prisgaranti dold för konsumenterna i drivmedelsbolagens totala omsättning. Subventioner eller skatt eller bådadera är sålunda frågan. Vägvalet måste göras nu, om vi skall nå 2030-målet.

Björn O. Gillberg  
vd VärmlandsMetanol AB