

Handläggare
Anna Lindén
Telefon: 08-508 288 07**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2022-02-22, p. 14

Etanolkonvertering

Rapport från miljöförvaltningen

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna redovisningen av rapporten ”Etanolkonvertering – erfarenheter och framtid”

Anna Hadenius
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

I Stockholms klimathandlingsplan 2020-2023 har kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden verka för konverteringsbidrag av bensinbilar till etanoldrift. Miljöförvaltningen har därför låtit en konsult genomföra en studie om etanolkonvertering.

I rapporten sammanställs lärdomar från personbilskonvertering till etanoldrift och nödvändigheten av en premie analyseras. Därtill diskuteras befintliga förutsättningar för konvertering i Sverige och tillgången på E85 samt huruvida en premie är nödvändig för att öka antalet etanolkonverteringar. En viss jämförelse görs även med Frankrike som ligger långt fram i Europa gällande etanolkonvertering.

Bakgrund

År 2020 aviserade regeringen en premie för konvertering av bilar från fossil drift till biodrivmedel år 2021. Utformningen av premien är fortfarande inte klar.

I Stockholms klimathandlingsplan 2020-2023 har kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden verka för konverteringsbidrag av bensinbilar till etanoldrift. Miljöförvaltningen har därför låtit en konsult genomföra en studie om etanolkonvertering.

Rapporten baseras på en litteraturstudie samt intervjuer med aktörer verksamma inom olika delar av etanolbranschen samt inom akademi och offentlig sektor. Rapporten bifogas i sin helhet i bilaga 1.

Ärendet

Rapporten är producerad av Sweco på uppdrag av enheten Miljöbilar i Stockholm.

Lärdomar och rekommendationer från rapporten

Ett flertal inom studien intervjuade aktörer menar att en konverteringspremie skulle kunna skapa uppmärksamhet och ge incitament till etanolkonvertering av befintliga bensindrivna bilar. Detta är viktigt eftersom bensindrivna fordon annars kommer att finnas kvar i fordonsflottan under en längre period. Dock pekar aktörerna på att konverteringsbidrag inte ensamt är hela lösningen för att stimulera marknaden för etanolkonverteringar.

Inom studien har två huvudsakliga hinder för etanolkonverteringar identifierats: dels att nuvarande process för registreringsbesiktning är för komplex och kostsam, dels att priset på E85 är för högt för att utgöra ett incitament för konvertering. Transportstyrelsen har ett pågående arbete med att revidera föreskrifterna för att underlätta registreringsbesiktningen, vilket kan underlätta och medföra att fler bilägare konverterar sina fordon..

Priset för E85 är ett viktigt incitament för att förmå befintliga och framtida etanolbilsägare att tanka med E85 istället för bensin. Ett drivmedel som är billigare än bensin motiverar investeringen i konverteringen och gör att bilägaren framgent verkligen tankar E85.

Det framtida priset och utbudet av E85 relaterar till efterfrågan. Rapporten föreslår en rad initiativ för att arbeta vidare med konverteringsfrågan: För att stimulera användning och fortsatt utbud av E85 och på så vis öka incitamenten för etanolkonvertering kan Stockholms stad arbeta med kommunikation kring fördelarna med E85, konvertera de egna fordon, inom staden egen fordonsflotta, som kan konverteras till etanoldrift (hittills har fem av stadens laddhybrider och elhybrider konverterats till E85) samt samla kommuner och andra aktörer inom offentlig sektor för upphandling av långtidskontrakt av E85 med drivmedelsbolag.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen avser att rapporten på ett bra sätt går igenom konverteringsfrågan och redovisar relevanta fakta och resultat från intervjuer m.m. Miljöförvaltningen har för avsikt att arbeta vidare med konvergensfrågan i enlighet med rekommendationerna i rapporten.

Priset på E85 är i dagsläget avhängigt EU-regler. Rena och höginblandade biodrivmedel är befriade från koldioxid- och energiskatt tack vare ett undantag som Sverige har med tillåtelse från EU. Det är oklart om Sverige får fortsätta ge skattebefrielse för dessa drivmedel efter 2022. Men det finns en möjlighet att söka ett långsiktigt uppskov från EU om en ansökan skickas in innan den 1 mars 2022.

Regeringen har i en promemoria¹ föreslagit att skattebefrielsen för flytande höginblandade biodrivmedel ska slopas från 1 januari 2023. Detta gäller drivmedel som till exempel HVO, E85, och FAME/RME (men inte biogas som har skattebefrielse till 2030).

De höginblandade biodrivmedlen ska istället omfattas av reduktionsplikten som innebär en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser från drivmedel i ett livscykelperspektiv.

I förslaget ingår också att drivmedelsföretagen får större möjlighet att tillgodoräkna sig de lägre utsläppen från höginblandade drivmedel för att uppnå reduktionsplikten.

Miljöförvaltningens bedömning av denna förändring är att priset på bland annat E85 skulle öka med minst 20 procent. Blir det betydligt dyrare att använda rena och höginblandade biodrivmedel, såsom E85, kommer det leda till minskad användning. Bedömningen är också att Sverige därmed inte klarar 2030-målet om 70 procents minskning av koldioxidutsläppen i transportsektorn.

Stockholms stad bör därför uppmana regeringen att ansöka om förlängt statsstödsundantag för att möjliggöra fortsatt befrielse från koldioxid- och energiskatt för rena och höginblandade biodrivmedel fram till år 2030 eller längre.

Bilagor

Bilaga 1: Etanolkonvertering – erfarenheter och framtid, Sweco 2022