

"EU:s norm för inblandning av biobränslen är 14 procent, men de svenska politikerna har fastnat för 30,5 procent i dieseln"

Reduktionsplikten en avgift på avstånd

Reduktionsplikt. Innebörden är nog oklar för många människor, men den innebär i realiteten att politikerna favoriserar stadsbefolkningen på bekostnad av landsbygden. Användare av bensin och diesel får kraftigt höjda priser, när dessa fossila bränslen blandas ut med biobränslen. Vid förbränningen av bensin och diesel blir det utsläpp av klimatskadliga växthusgaser. Men politikerna berättar inte att även biobränslen åstadkommer utsläpp vid förbränning.

INTE KONKURRENSKRAFTIGA

Det vore annorlunda om marknadskrafter finge styra. Då skulle det bli svårt för biobränslen, eftersom de är dyra att producera och köpa. De är inte konkurrenskraftiga. Om man i alla fall menar att biobränslen ska finnas för att de bidrar till några kollektiva nyttigheter, måste de subventioneras. Någon annan måste kompensera producenterna av biobränslena för deras höga kostnader.

Detta är inget märkvärdigt, lösningen är normalt att subventioneringen betalas av dem som kommer i åtnjutande av de kollektiva nyttigheterna och växthusgaser är en angelägenhet för befolkningen i stort. Alltså borde skattebetalarna ansvara för att biobränslen produceras. Så ska det vara i en liberal ekonomi, där ett marknadstänkande råder.

LANDSBYGDEN FÅR BETALA

Men istället beslutade politikerna att landsbygdsbefolkningen ska stå för kostnaden för de dyra biobränslena. Lantbruket, skogsbruket och transportnäringen får betala, liksom människor som måste arbetspendla. Politikerna beslöt att sätta ett pris på avstånd, och avstånd är utmärkande för landsbygden. Detta svarar inte mot gängse demokratiska värderingar; en liten majoritet av medborgare ska inte lägga pålagor på en liten minoritet av andra medborgare.

Propositionen om reduktionsplikten fick ett brett stöd i riksdagen. Alla de fyra partierna till vänster, vilka har många sympatisörer bland stadsbefolkningen, var positiva. Ett motstånd kom från två partier, vilka har ambitionen att ta röster på landsbygden. Efter att det blivit tydligt vilka konsekvenser reduktionsplikten har fått, har en del politiker lanserat förslag på hur problemen kan åtgärdas, men det finns ingen ljusning.

DÅLIGT SÄLLSKAP

När det blev tydligt hur lantbruket skulle drabbas av reduktionsplikten, kom politikerna med en extra miljard kronor, som skulle gynna bönderna. En miljard kronor låter mycket, men beloppet var enligt LRF:s beräkningar endast en bråkdel av böndernas kostnadsökningar. Dessutom var denna miljard en

engångsbetalning, medan merkostnaderna för lantbruket blir bestående, och lantbruk kräver långsiktiga och stabila regelverk. Förfarandet att först ålägga människor extra beskattning och därefter eftersänka allmosor liknar politiska regimer, som vi inte brukar vilja jämföra oss med!

Ett argument för att höja de redan höga bränslepriserna kunde vara att människor stimuleras att spara på bensinen och dieseln. Detta argument gäller knappast för näringsidkare. Möjligtvis kan arbetspendlare hitta andra lösningar, och nöjes- och semesteråkandet kan nog reduceras. Priskänsligheten har inte redovisats.

FÖRDYRAR ANNAN PRODUKTION

På grund av den kraftiga subventioneringen har producenterna av biobränslen råd att betala mycket för råvarorna. Det betyder att dessa råvaror blir alltför dyra för de hittillsvarande köparna. Exempelvis får grisuppfödare högre foderkostnader när producenter av biobränslen betalar mycket för restprodukter från livsmedelsindustrin. Alla marknader hänger ju samman.

Dessutom finns inte tillräckligt med råvaror inom landet, utan enligt Energimyndigheten måste 93 procent importeras. Man kan undra varför inte de importerade råvarorna kunde förädlas och förbrukas någon annanstans i världen. Bland de importerade råvarorna finns också palmolja från Indonesien.

HÖGST I VÄRLDEN – EN KONKURRENSNACKDEL

Motsvarande reduktionsplikt finns också i andra länder, men Sverige ligger allra högst världen. Därmed har svenska livsmedelsproducenter en konkurrensnackdel. Återigen får den nationella livsmedelsstrategin stryka på foten. Kostnadshöjande åtgärder kan accepteras endast om kostnaderna höjs lika mycket i konkurrentländerna eller åtminstone i de EU-länder som utgör de främsta konkurrenterna. Det är inte realistiskt att många länder utanför EU skulle kräva att deras lantbrukare skulle använda biodrivmedel.

EU:s norm för inblandning av biobränslen är 14 procent, men de svenska politikerna har fastnat för 30,5 procent i dieseln. Denna procentsats ska höjas för varje år för att år 2030 ligga på 66 procent. Åtminstone för något år sedan var den svenska inblandningen tre gånger så hög som den näst högsta bland EU-länderna.

Reduktionsplikten borde bli en viktig fråga när väljarna den 11 september väljer vilket parti de ska rösta på.

Jerker Nilsson, Institutionen för ekonomi, SLU Uppsala

