



Lantmännen

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
Christina Nordenbladh
103 33 Stockholm

Er ref; M2015/3227/R

Stockholm den 21 september 2015

Lantmännen Energi ger härmed sina synpunkter angående regeringens promemoria ”Anläggningsbesked för biodrivmedel”.

Lantmännen anser att biodrivmedelssektorns framtida tillväxt är helt avhängig stabila och förutsägbara spelregler. De senaste årens snabba kast är skadlig för utvecklingen, och gör det svårare att nå målen om en fossilfri fordonsflotta. Föreliggande promemoria är tyvärr inget undantag.

Vi vill påtala att den extremt korta remisstiden förhindrat oss att ge ett grundligt och tillräckligt detaljerat svar.

Vi konstaterar dock att även om förslagen i Promemorian inte är förenliga med regeringens ambition om att minska klimatpåverkan från transportsektorn så är trots allt möjligheten till fortsatt skatteundantag bättre för branschen än motsatsen, därför;

- vill Lantmännen tillstyrka förslagen i Promemorian.

Övriga kommentarer;

- Det finns en osäkerhet kring om de nya reglerna kommer gälla under perioden fram till 2020. Vi förväntar oss att Regeringen gentemot Kommissionen arbetar för att utsträcka undantaget till och med år 2020, eller skyndsamt arbetar fram en stödmodell som har stöd i biodrivmedelsbranschen och som kan träda ikraft före 2020.
- Det finns en osäkerhet i den föreslagna lagen om vad som gäller för en anläggnings driftstart (d v s att anläggningen skall ha tagits i drift senast den 31 december 2013). Viktigt att framhålla är att modifieringar av en i drift tagen anläggning måste få göras utan att det ska påverka anläggningsbeskedet. Ett sådant exempel kan vara omfattande energieffektiviseringsförändringar i anläggningen - vilket samtidigt är bra för samhället i stort - eller större produktionsomläggningar som kan minska resursutnyttjande och liknande. På samma sätt måste åtgärder kunna genomföras inom anläggningen som innebär att man kan öka produktionen för att möta en ökad efterfrågan utan att det ska få konsekvenser för anläggningsbeskedet. Detta bör helst göras genom ett förtydligande i den nya lagen alternativt genom en tydlig föreskrift från myndigheten.

as



Övergripande synpunkter;

Det är med stor oro vi iakttar Kommissionens och EUs sätt att hantera biobränslesektorn. Det är bekymmersamt att notera att samtidigt som EU agerar som den mest progressiva internationella aktören för att bekämpa klimatproblemet – både i globala förhandlingar och hur utsläppen hanteras inom EU - samtidigt hanterar andra processer, som till exempel statsstödsregler och ILUC, på ett sätt som effektivt stoppar omvandlingen i fordonssektorn från fossila till förnybara bränslen. EUs klimatpolitik håller helt enkelt inte ihop. Det finns anledning att påtala för regeringen att den bör agera på ett holistiskt och klokt sätt och snarast möjligt lyfta denna fråga inom EU.

Det finns ett klimatpolitiskt syfte att fasa ut oljebaserade bränslen och ersätta dem med biologiska eller syntetiska alternativ. Det är därför orimligt att statsstödsreglerna inskränker möjligheten att genom skatter och subventioner ge vissa fördelar till klimatvänliga tekniker framför fossiloljebaserade alternativ.

På samma vis problematiserar Kommissionen återkommande bränslen som är baserade på så kallade livsmedelsgrödor. Perspektivet är att det finns risk att det går ut över livsmedelsproduktionen om man använder dessa grödor som biobränslen. Samtidigt har EUs jordbrukspolitik under de senaste decennierna byggt på att gå från produktionsstöd över till gröna och icke-marknadsstörande stöd för att på det viset komma åt problemet med "överproduktion" av mat. Dessutom har enorma arealer i Sverige och i Europa lagts i träda. Det råder idag ingen areell konflikt i Europa mellan livsmedelsproduktion och produktion av biobränslen. Tvärtom finns det ett tydligt samband mellan biobränsleproduktion i Europa och minskat behov av stora arealer för proteinproduktion i tredje land.

Detta ärende är tyvärr inget undantag från denna motsägelsefulla hållning från Kommissionen. Kommissionens besked bygger på en i grunden felaktigt uppbyggd politik som drabbar både omställningen av fordonsflottan liksom EUs bidrag till klimatomställningen.

För att åstadkomma verklig förändring krävs att den svenska regeringen börjar behandla frågan som den strategiskt viktiga framtidsfråga den är.

Lantmännen är av åsikten att det inte finns något system som passar alla biodrivmedel, samtidigt som alla biodrivmedel behövs för att nå de klimatpolitiska målsättningarna. Därför anser vi att det är av största vikt att regeringen verkar för en allmän accept av den svenska koldioxidskatten inom EU. Ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel kan hanteras genom ett kvotpliktssystem, medan höginblandade bränslen så som E85, ED95 och B100 bör stödjas genom beskattning av de fossila alternativen enligt förorenaren betalar-principen.

Därför vill vi påtala att regeringen snarast skall;

- Driva på fortsatta förhandlingar med EU gällande den svenska koldioxidskattens framtid, på hög politisk nivå. Målet bör vara att Sverige tillåts beskatta biodrivmedel utifrån faktisk klimatpåverkan, utan att detta definieras som statsstöd och utan att de svenska reglerna räknas som undantag. Koldioxidskatten skall baseras på LCA-värden grundade i EU-systemets beräkningsmodeller, enligt förnybarhetsdirektivet.



Lantmännen

- Arbetar för en beskattningsmodell för biodrivmedel, tillsammans med andra EU-länder som prioriterar omställning av fordonsflottan - som accepteras av EU - och därmed få till stånd långsiktiga styrmodeller som gynnar både industriell omställning och miljömässig hållbarhet.
- Arbetar för en modell som genom ekonomiska incitament gynnar drivmedel som har en god energieffektivitet och en låg klimatpåverkan, men som samtidigt ser till generell miljöpåverkan.

Carl von Schantz

Chef Division Energi, Lantmännen