

Miljö- och energidepartementet  
Klimatenheten  
103 33 Stockholm

[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

[petter.hojem@regeringskansliet.se](mailto:petter.hojem@regeringskansliet.se)

## SEKAB:s synpunkter på Miljömålsberedningens delbetänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

SEKAB vill som ett av de företag som verkat längst inom biodrivmedelssektorn i Sverige yttra sig angående Miljömålsberedningens delbetänkande En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige.

### Sammanfattning

Detta remissvar fokuserar på transportsektorn samt utveckling av bioekonomi, övriga delar av miljömålsberedningens förslag behandlas inte.

- Det är positivt att det finns en bred politisk enighet om ett tydligt och ambitiöst klimatmål för 2045, med etappmål 2030 och 2040 för den icke-handlande sektorn och ett utsläppsmål för inrikes transporter till 2030. SEKAB anser att de föreslagna målen är realistiska och möjliga att uppnå förutsatt att potentialen med biomassa tas tillvara till både drivmedel och till ersättning av andra, i dagsläget fossilt baserade, produkter.
- SEKAB håller med om att för att målet ska nås behövs stora insatser inom transportsektorn och ser positivt på att ett eget sektormål formulerats för denna sektor. Företaget instämmer även i beredningens slutsatser att det omgående krävs långsiktiga och stabila villkor för biodrivmedel samt för att få igång investeringar i produktion av biodrivmedel i Sverige. Företaget anser att fraktioneringsteknik för att ta fram sockerströmmar och lignin från skogsrester kommer ha stor betydelse för utvecklingen av bioekonomin. Vidare måste tydliga styrmedel och incitament komma på plats för att nu framtagna teknik ska kunna skalas upp och sättas i kommersiellt bruk.
- SEKAB ser även positivt på att beredningen så tydligt förordar en offensiv strategi för att Sverige ska ha en bioekonomi. Bristen på tydlighet och långsiktiga styrmedel har hittills hämmat investeringar i anläggningar för avancerade biodrivmedel och bioprodukter.

### SEKABs synpunkter

För omställning från fossila bränslen till förnybar energi i transportsektorn krävs inget "trendbrott" som betänkandet skriver, utan en fortsättning på den trend vi redan ser idag. Under första halvåret 2016 var en sjättedel av alla drivmedel i Sverige förnybara biodrivmedel.

För att nå transportsektorns mål krävs att biodrivmedel och teknik som finns tillgänglig här och nu används samt fortsatt utvecklas. Biodrivmedlen ska i första hand konkurrera ut det fossila. Som situationen är idag ställs ofta biodrivmedlen mot varandra. Ett biodrivmedel byts ut mot ett annat då det billigaste alternativet väljs, istället för att behålla redan satsade alternativ och komplettera med något ytterligare. I branschen ser vi ofta en "hype" för det biodrivmedel som anses vara "inne" för stunden. Detta gör att vi riskerar förlora grundfrågan, att det är det fossila som ska fasas ut.

Det krävs långsiktig hållbara spelregler som gör att de biobaserade alternativen kan konkurrera med de fossila alternativen. Förnybara klimatvänliga alternativ behöver vara billigare eller åtminstone inte dyrare än dess fossila motsvarighet. För detta behövs system som konsumenten, oavsett om det är en privatperson, näringsliv t ex åkeri, bussbolag eller annan offentlig aktör, tror på. Det ska inte straffa sig ekonomiskt att göra ett klimatsmart val som är i linje med Riksdagens och EUs klimatomål.

SEKAB anser att samtliga biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna bör vara billigare än fossila alternativ, om en omställning till en fossiloberoende fordonsflotta ska vara möjlig. SEKAB förutsätter därför att regeringen finner en lösning som kan godkännas av EU-kommissionen och som ger långsiktiga spelregler för både drivmedelsbranschen och användaren.

SEKAB är kritisk till hur frågan om styrmedel för biodrivmedel har hanterats, både av EU och av den svenska regeringen. Det finns betydande resurser och råvarupotentialer som kan utnyttjas för att producera biodrivmedel i Sverige, bland annat av råvara från skogsbruket och skogsindustrin och Sverige har goda förutsättningar att bli ett exportland för biodrivmedel.

### **Höginblandade biodrivmedel**

Ett av beredningens huvudspår är att ett kvot- eller reduktionspliktsystem införs. Det är bra att det framhålls att ett sådant tänkbart system måste ta hänsyn till hur försäljningen av höginblandade biodrivmedel säkras. Betänkandet lämnar dock över frågan om hur ett sådant system kan utformas till fortsatt utredning. Det innebär att introduktionen av ett nytt styrmedel ytterligare skjuts på framtiden. Detta bör snarast åtgärdas. Införandet av en kvot- eller reduktionsplikt får ej ske på bekostnad av de höginblandade alternativen. Dessa kommer att behövas och är en förutsättning för att uppsatta mål inom transportsektorn skall nås.

En kvot- eller reduktionsplikt bör utformas för låginblandade drivmedel med två skilda nivåer, en för bensin respektive en för diesel. Kravställen skall årligen vara ambitiöst ökande. Plikten kombineras med en sanktionsavgift som är såpass väl tilltagen att det säkerställs att plikten uppfylls. Alla drivmedel inom plikten beskattas likvärdigt baserat på energiinnehåll. Systemet kan därmed bli kostnadsneutralt för statskassan jämfört med nuvarande system.

Höginblandade och rena biodrivmedel som innehåller 70% eller högre bioandel, som t ex E85, ED95, biogas och ren biodiesel, läggs utanför ett pliktbaserat systemet. Dessa alternativ kommer även fortsatt vara i behov av särskilda styrmedel då de annars riskerar att slås ut från marknaden inom ett kvotpliktssystem.

Sverige är unikt med användningen av höginblandade biodrivmedel, vilket har och har förutsättningarna att skapa ytterligare arbetstillfällen och industriell utveckling. Vi kan därmed vara det föregångsland som ambitionen säger och exportera teknik samt vara ett globalt föredöme.

**Bioekonomi och utnyttjande av sockerströmmar från skogsråvara**

Svenskt näringsliv är redan idag i stor utsträckning en del av en bioekonomi och flera verksamheter kan betecknas som bioraffinaderier. Svensk forskning och utveckling har kommit långt och redan nu ser vi att utvecklad teknik exporteras till andra länder som implementerar och skalar upp teknik som utvecklats i Sverige. Staten kan här stötta utvecklingen av bioekonomin genom investeringsstöd i större andel än tidigare. Det är dags att ta vara på de resurser som satsats på teknikutveckling och förverkliga den forskning och teknik, som till exempel använder skogsrester för att ta fram sockerströmmar, och som är redo för uppskalning och kommersiellt bruk. Här behövs samverkan och ett bioekonomiskt handslag mellan stat och näringsliv för att satsningar på storskaliga anläggningar ska genomföras.

SEKAB stödjer förslaget om en offensiv strategi för bioekonomin för att främja att nya hållbara biobaserade material och bränslen utvecklas för att ersätta dess fossilbaserade motsvarigheter samt betänkandets tydliggörande om vikten av beslut om styrmedel som sträcker sig över flera mandatperioder.

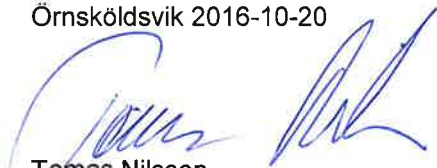
Biobränslen och material från skogsbruket har och kommer även fortsatt att ha stor betydelse för klimatomställningen, för ersättning av fossila bränslen och fossila material. Det finns stora potentialer att öka produktionen av biobränslen från den svenska skogen. Det är ett bra övergripande mål att biobaserade produkter och bränslen ska användas där de gör störst klimatnytta. Men det går inte att styra detta med planekonomi, utan allokeringen av bioråvaran kommer att ske efter betalningsförmåga i de olika delarna av ekonomin, där generella styrmedel, kommer att ha stor inverkan. Vi motsätter oss all typ av samhällelig reglering av råvaruflöden, exempelvis genom kaskad-reglering. Den svenska regeringen måste motarbeta sådan reglering från EU-nivå.

**Sammanfattande punkter**

- För att snabbt nå minskade klimatutsläpp behöver samhället utgå från teknik, drivmedel och kunskaper som redan idag finns tillgängliga. Vi har inte råd att vänta på ny ännu okänd teknik. Detta skall dock inte hindra att resurser måste läggas på forskning, utveckling och demonstration av ny teknik. Det ställs i betänkandet stort hopp till eldrift, men som beredningen även skriver, en ökad andel biodrivmedel är nödvändigt för att klara en snabb omställning.
- Bör inte prioritera elektrifiering framför förnybara drivmedel, utan låta olika lösningar konkurrera på likvärdiga villkor. Studier har tydligt visat att det viktigaste är att "rätt" typ av fordon/drivmedel används för "rätt" typ av transportarbete.
- Utvecklingen bör så långt möjligt utgå från generella styrmedel med likabehandling av olika tekniska lösningar. De olika alternativen bör stå för sina systemkostnader. Detaljreglering och planekonomisk styrning bör undvikas.
- Tydlighet behövs gällande utformande av en kvot- eller reduktionsplikt så detta ej genomförs med konsekvensen att de höginblandade drivmedlen slås ut från marknaden. Det krävs två parallella spår där låginblandning är det ena och höginblandning är det andra, vilka gemensamt skall leda till ett fossilfritt transportsystem.
- Vi kan utnyttja befintliga inhemska resurser inom skogsbruket/skogsindustrin, jordbruket och avfallssektorn för produktion av råvara för drivmedelsproduktion och biobaserade produkter.

- Hänsyn bör tas till redan gjorda investeringar, exempelvis distributionsnätet för E85 och den befintliga bilparken (konvertering, bränslebyte, höjd inblandning) för att nå snabba reduktioner av utsläppen.
- Långsiktiga hållbara och förutsägbara spelregler behövs för att skapa trygghet för drivmedelsproducenter, fordonstillverkare, åkerier, bussbolag och privatbilister. T.ex. är en lastbils livslängd mellan 6-8 år och för att främja nya investeringar mot nya tekniklösningar/drivmedel behövs långsiktiga direktiv.
- Förslag på styrmedelssystem behöver vara en del i att utveckla branschen och underlätta investeringar i fordon, infrastruktur samt biodrivmedelsproduktion från till exempel inhemska råvaror som skogsrester.
- Proaktivt arbete inom EU behövs för att möjliggöra en skattepolitik som straffar utsläpp av fossila växthusgaser och stöttar det förnybara.

Örnsköldsvik 2016-10-20



Tomas Nilsson  
VD

SEKAB  
Box 286  
891 26 ÖRNSKÖLD SVIK