



Infrastrukturdepartementet
Dnr I2021/03379
103 33 Stockholm

Mottagare
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Preem AB
Stockholm

Postadress
Preem AB,
112 80 Stockholm

Besöksadress
Warfvinges väg 45,
112 51 Stockholm

T +46 (0) 10-450 10 00
F +46 (0) 10-450 10 20

Remiss av promemorian

Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel

1.0 Inledning

Hållbara drivmedel och klimatneutral drivmedelsproduktion är en viktig förutsättning för att nå en effektiv klimatomställning i Sverige. Ökad användning av förnybara drivmedel är ett avgörande bidrag till att nå Sveriges högt uppsatta klimatmål.

Sammanfattningsvis anser Preem att reduktionsplikten är ett bra styrmedel för att driva en ökad användning av förnybara drivmedel, det är också ett bra medel för att driva en ökad produktion av förnybara, hållbara och klimatneutrala, flytande drivmedel i Sverige.

Vidare stödjer Preem promemorians förslag om att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten för att skapa ett långsiktigt och stabilt styrsystem för biodrivmedel, och därmed att skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel slopas.

2.0 Preems yrkande i korthet

- *Preem tillstyrker* promemorians förslag i sin helhet
- *Preem delar* promemorians förslag för att inkludera rena och höginblandade drivmedel i reduktionsplikten.
- *Preem menar* att en gemensam kvot för samtliga drivmedel hade varit att föredra men att det förslagna sättet att räkna "alkoholdrivmedel och bensin" respektive "diesel" fungerar så länge det finns en flexibilitet i systemet.

- *Preem anser* att flexibilitet i att använda överskott i utsläppsminskningar mellan bensin och dieselplikt är viktigt, men att denna ska kunna ske även utan att den egna plikten är uppfylld.
- *Preem anser*, i likhet med promemorian, att det inte krävs specifika kvoter för vissa typer av råvaror för att främja utveckling och produktion.
- *Preem anser* att all rapportering ska vara transparent, tydlig och enhetlig och motsätter sig starkt förslaget med en specifik uppräkningsfaktor för alkoholdrivmedel.

3.0 Rena och höginblandade biodrivmedel bör inkluderas i reduktionsplikten

Preem stöttar promemorians förslag om att inkludera rena och höginblandade biodrivmedel i kvotplikten. Att dela in produkterna i "bensin och alkoholdrivmedel" och "diesel", ser vi som en fungerande lösning. Att fritt disponera produktutbudet därefter fungerar väl i den infrastruktur som idag finns på plats. Preem vill dock påpeka att ett förtydligande med beräkningsexempel i promemoria hade varit att föredra för att säkerställa full förståelse för reduktionsplikts beräkningen, som på grund av sin generella komplexitet kan tolkas på flera sätt.

Preem anser att på årsbasis söka undantag från EU:s gemensamma regelverk om statsstöd inte är en långsiktig hantering av rena och höginblandade förnybara drivmedel, och ger inte en stabil och förutsägbar efterfrågan.

Gällande definition av fossilfria drivmedel är det viktigt att denna överensstämmer med den aviserade delegerade akt (Direktiv 2018/2001/EU) som väntas komma från EU kommissionen.

4.0 Alternativ med särskilda kvoter eller tak för vissa råvaror

Preem anser att promemorians analys om att inte införa en specifik kvot för rena och höginblandade biodrivmedel är riktig. Rena och höginblandade förnybara drivmedel är ett positivt inslag i det svenska transportsystemet. Ökad användning av höginblandade förnybara drivmedel innebär i många fall minskade utsläpp av koldioxid jämfört



med användning av helt fossila produkter. Det föreslagna systemet kommer skapa utrymme för att dessa produkter finns kvar på marknaden, dels på grund av ambitionerna i reduktionsplikten, dels på grund av efterfrågan på marknaden. En styrning kommer, som så riktigt skrivs i promemorian, att vara svår då det innebär ett krav oavsett kundefterfråga.

Gällande tak eller krav på specifika råvaror anser Preem att det är respektive råvaras växthusgasbesparing som ska styra valet. Så som reduktionsplikten är uppbyggd skapas ett tydligt incitament för att använda råvaror och processer som har hög klimatnytta, oavsett om ursprunget för råvaran är avfalls-, skogs- eller jordbruksbaserat. I kombination med hållbarhetsregler och ILUC-krav försäkras råvarornas hållbarhet ytterligare. Den ökade globala efterfrågan på hållbara biodrivmedel och därmed hållbara råvaror kommer att driva teknikutvecklingen utan specifika krav kommer behöva ställas.

5.0 Spara överskott och överlåtelse/försäljning av överskott

Preem anser att det är ett bra och nödvändigt förslag att överskott av kvoten kan sparas mellan kalenderår och att denna möjlighet utvidgas. I aktuell promemoria föreslås att det även fortsättningsvis bör ställas krav på att den egna utsläppsminskningen ska ha uppfyllts för den som vill överlåta en utsläppsminskning så att någon annan kan tillgodoräkna sig den. Detta har Preem och branschen i tidigare remissvar (2019) påpekat vara en onödig begränsning som också försvårar den handel som förväntas krävas under innevarande år. Preem anser att kravet på att uppfylla reduktionsplikten innan överskott får säljas skall tas bort.

6.0 Uppräkningsfaktor för alkoholdrivmedel

Preem stöttar inte förslaget om särskild uppräkningsfaktor för alkoholdrivmedel. Preem anser att en sådan faktor skulle minska trovärdigheten och transparensen för växthusgasberäkningar generellt och för systemet och biodrivmedel i samhället i stort. Ytterligare komplicerande faktorer riskerar även minska den generella förståelsen för systemet, och i förlängningen dess stöd.

7.0 Reduktionspliktsavgift

Preem anser att reduktionspliktsavgift skall vara lika för bensin och diesel, vilket i praktiken ändå blir utfallet för aktörer som säljer både



bensin och diesel i och med den flexibla kvoten. Preem vill samtidigt passa på att upplysa om att pliktavgiften är den drivande faktorn inom reduktionsplikten som ger lagen dess ekonomiska incitamentsstruktur. I syfte att stärka reduktionsplikten, och drivmedelsföretagens förmåga att attrahera råvaror och produkter till den svenska marknaden, bör regeringen och ansvarig myndighet överväga en fortsatt hög pliktavgift i kombination med åtgärder för att bibehålla konkurrenskraften för transportsektorn. Denna mekanism kommer att bli en allt viktigare faktor allt eftersom efterfrågan på biodrivmedel med hög klimatnytta ökar internationellt.

8.1 Konkurrenskraft

Gällande Sveriges konkurrenskraft ställer vi oss bakom Drivkraft Sveriges remissvar, som följer (kursiverat):

”En ökande reduktionsplikt innebär en ökad inblandning av hållbara biodrivmedel i bensin och diesel. Särskilt för diesel där reduktionsplikten från årsskiftet är 30,5%. Det har lett till att Sverige har EU:s högsta drivmedelspris på diesel. Det får allvarlig påverkan på Sveriges näringslivs konkurrenskraft då man får högre transportkostnader än i andra länder. Biodrivmedelsefterfrågan har ökat i andra EU länder vilket har drivit upp priserna på både HVO, ETANOL och FAME. Ju högre inblandning ett land har desto större blir påverkan på priset för konsumenter och företag.

Drivkraft Sverige anser därför att Regeringen skall se över de nuvarande skattenivåerna och snabbt utreda om de skulle kunna sänkas för att kompensera för den höga ambitionen i reduktionsplikten.

Bestämmelserna för den årliga skatteuppräknigen med 2% av drivmedelsskatterna återfinns i lagen om skatt på energi. Den har pausats under 2021 och 2022 men det föreligger inget förslag till en fortsatt paus av denna uppräkning. Det kommer i så fall att ytterligare öka på drivmedelspriserna om skatten räknas upp med 2%.”

8.2 Betalningsvilja, dieselpriis, korssubventionering med mera

Under inledningen av 2020 har en debatt om kring reduktionsplikten blossat upp. I debatten behandlas såväl priset på drivmedel (främst diesel), Sveriges konkurrenskraft, reduktionspliktens klimateffekt samt dess incitament för investeringar i hållbar produktion. Preem ser

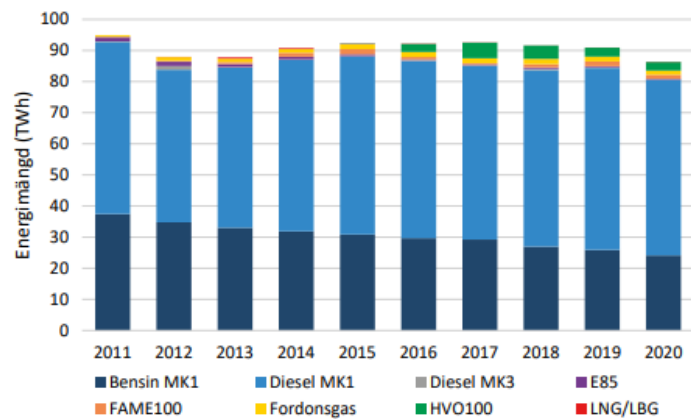


allvarligt på denna riskfyllda debatt, som stundtals tenderar att vara mycket onyanserad.

I promemorian påpekas att det på marknaden finns en viss betalningsvilja för ett drivmedel med hög klimatnytta, och att det finns "bevis" för detta.

Preem menar tvärtom att betalningsviljan är högst begränsad, och håller därför inte med om de bevis som uppges i promemorian är tillräckliga. I promemorian menar man att dels kostar fordonen för dessa drivmedel i vissa fall mer, vidare menar man att drivmedel i stor utsträckning handlas på långa kontrakt och statistiken visar att det finns en korrelation mellan sålda volymer rena och höginblandade biodrivmedel och prisförhållandet till fossila drivmedel. Preem menar att prissättning och priser för drivmedel är mer komplext än vad som lyfts och beskrivs i promemorian. Ofta finns olika typer av rabattsystem för olika kundsegment som inte avspeglas i priset på pump. Den totala kostnaden för att driva och äga ett fordon speglas heller inte i den statistik som kan avläsas på pump eller i investeringskostnaden för fordonet i sig. Sammanfattningsvis menar Preem att betalningsviljan inte är tillräcklig för att skapa incitament för de rena och höginblandade drivmedlen.

I sammanhanget är det relevant att påtala att andelen av de produkter som är föremål för promemorians mål är en mycket liten del av den totala användningen av drivmedel i Sverige. I rapporten Drivmedel 2020 (Energimyndigheten) kan man se att mindre än 5 TWh av totalt cirka 85 TWh bestod av rena eller höginblandade drivmedel 2020, se figur 1. Vi ser också i figuren att detta inte är ett drivmedelssegment som växt med åren. Vill med detta påtala att **klimateffekterna av dessa drivmedel är tämligen begränsade**. Volymen låginblandad HVO 2020 stod för 8 TWh och ren HVO för 2 TWh.



Figur 3. Levererade mängder drivmedel. Observera att låginblandningar av biokomponenter ingår i de färdiga drivmedlen Bensin MK1 och Diesel MK1.

Figur 1: Figur från Drivmedel 2020, Energimyndigheten

Preem menar att det vore fullt möjligt att i ett flexibelt system bibehålla och till och med på sikt öka andelen rena och höginblandade drivmedel inom plikten, om det finns en efterfrågan på marknaden. Det finns flera faktorer som stöttar detta:

- Idag finns en HVO-brist i systemet vilket i någon mån skulle dämpas av att ren HVO inkluderas i plikten, vilket också skulle ha en lugnande effekt på prisutvecklingen
- På relativt kort sikt kommer det vara svårt om inte omöjligt att uppnå standarder och specifikationer för standardprodukter och samtidigt uppnå reduktionsplikten, om rena och höginblandade produkter kunde räknas in i plikten skulle detta vara en del av lösningen för att behålla Sveriges ambitiösa klimatmål för transportsektorn.
- Om rena och höginblandade drivmedel beskattas kan motsvarande subvention gå in i pliktssystemet och i stället prisbilden för hela drivmedelspoolen, även standardprodukterna.
- I ett system där samtliga drivmedeltyper omfattats kommer någon typ av "korssubventionering" uppstå, i takt med att reduktionsplikten ökar.
- Fortsatt skattebefrielse för höginblandade drivmedel (främst HVO100) kommer endast köpstarka kunder och konsumenter till gagn, som redan idag har kapacitet att betala fler kronor mer per liter drivmedel, jämfört gemene man och företag som tankar reduktionspliktsdiesel. I praktiken blir skattebefrielsen därmed en direktsubvention till detta mycket begränsade kundsegment, och notan på cirka 2 miljarder SEK/år åläggs skattebetalarna.



Det som förloras är den additionella växthusgasminskningen som drivmedlen utanför reduktionsplikten i teorin bidrar med. Preem menar att det inte är uteslutet att denna effekt kommer att kvarstå, möjligen i något mindre omfattning. System för att dedikera utsläppsminskningar till en viss kund finns redan på plats, vilket kan nyttjas för detta syfte, dessa utsläppsminskningar kan då "säljas" utanför plikten och därmed bidra till klimatnytta utöver den samma.

Sverige har Europas och kanske världens mest ambitiösa system för transportsektorn. Införandet av rena och höginblandade drivmedel i plikten kommer kan sammanlagt leda till att utsläppsminskningarna bromsas något under de kommande åren eller året. Samtidigt är det viktigt att förstå att om de produkter som ska redovisas inom reduktionsplikten inte kan uppfylla specifikationer och standarder kommer effekten bli den samma eftersom mängden biodrivmedel som behövs för att uppfylla plikten inte kan blandas i. Att öka flexibiliteten i systemet med att omfatta alla möjliga produkter skulle möjliggöra att reduktionspliktens mål kan uppfyllas även framåt och också jämna ut prisbilden för samtliga drivmedel, via skattelättnader och korssubventionering.

9.0 Diverse kommentarer

9.1 Promemorian s.11

"Under 2021 har det kommit en ny höginblandad bensinkvalitet på den svenska marknaden, med 68 volymprocent förnybar bensin, 10 volymprocent förnybar etanol och 22 volymprocent fossil bensin."

Alla biodrivmedel på den svenska marknaden behövs för att fylla kvoten och för att nå transportsektornsmål. Det är dock viktigt att förstå tillgången på respektive produkt. Det är mycket olyckligt att det i promemorian framgår att det finns en höginblandad bensin kommersiellt tillgänglig på den svenska marknaden, det är inte korrekt.

Små volymer biobensin finns på marknaden i kommersiell skala, men det saknas fortfarande tekniker och råvaror för att i stor skala framställa biobensin som uppfyller standarden för bensin. Ytterligare forskning och utveckling är nödvändig för att i stor skala kunna producera en sådan biobensin.

9.2 Promemorian s.12

"Kommissionen föreslår bland annat att den lägsta skatt som medlemsstaterna ska ta ut för drivmedel, de s.k."



minimiskattenivåerna, ska baseras på bränslenas energiinnehåll och miljöprestanda.”

”Kommissionens ambition är att det nya direktivet ska införlivas i medlemsstaternas lagstiftning senast den 1 januari 2023.”

Preem stöttar att ett nytt skattesystem baserat på energiinnehåll och miljöprestanda införs i EU. Vi är dock mycket tveksamma till ambitionen att ett sådant system kan införas redan 1 jan 2023.

10.0 Preem i korthet

Preem är Sveriges största drivmedelsproducent och våra produkter har stor betydelse för att bil-, sjö- och flygtransporterna ska fungera. Som en stor aktör har vi ett viktigt ansvar och möjlighet att även vara en del av lösningen för att minska Sveriges klimatavtryck. Det gör vi genom att öka produktionen av förnybara drivmedel och genom att säkerställa att vår produktion sker på ett energieffektivt sätt och med minsta möjliga koldioxidutsläpp. Behovet av långsiktiga styrmedel för att driva på utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle, är en fråga som stått högt upp på Preems agenda under flera år.

Reduktionsplikten, som infördes i juli 2018, är ett bra exempel på ett styrmedel som direkt leder till minskade koldioxidutsläpp från bensin och diesel. För att öka vår förnybara produktion, har vi under 2019 ansökt om ett miljötillstånd för att bygga en ny anläggning i Göteborg. Det bidrar till en avsevärd kapacitetsökning med en miljon kubikmeter förnybart drivmedel och flygbränsle, med start senast 2026. Preem har även ansökt om att bygga om existerande anläggning vid raffinaderiet i Lysekil, med en planerad produktionsökning om upp till 950 000 kubikmeter förnybara drivmedel. Preems mål är att producera fem miljoner kubikmeter förnybara drivmedel senast 2030, och till år 2035 ska Preems verksamhet vara klimatneutral sett till hela värdekedjan.

För Preem AB

Åsa Håkansson, Affärsutveckling