

i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

I2020/03425

Remissvar på Promemoria

Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

10 februari 2021

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en koldioxidreduktion i transportsektorn till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Vi ser ett behov av en mångfald av tekniska möjligheter till låga emissioner, som innefattar allt från elfordon, till biodrivmedel och digitala lösningar. Vi är alltså helt neutrala mellan olika tekniklösningar, men eftersträvar högsta klimatnytta.

Vi ser reduktionsplikten som det kanske viktigaste styrmedlet i Sverige för omställningen till 2030. Vi noterar samtidigt att det pågår snabba förändringar i vår omvärld, och att dessa kan komma att påverka förutsättningar för den svenska marknaden. Reduktionsplikten kräver ett än mer proaktivt engagemang från Sverige i EU.

EU går under våren in i en turbulent period där samtliga klimatrelaterade direktiv revideras. Det betyder att EU-parlamentet, främst miljöutskottet, kommer att behandla alla förändringar och kommer att kunna ta ganska avgörande beslut. Vi vet ännu inte, vi skall inte utesluta risken (och möjligheten) att fundamentala förändringar kan ske i direktiven. Tänk om vi får en kraftig begränsning att tillåtna substrat för exempelvis HVO. **Detta tillsammans med statsstödsbegränsningar för grödebaserade drivmedel medför att Sverige kan stå utan**

majoriteten av våra biodrivmedel framöver. De produceras, men till vilket pris? Detta påverkar i sig inte promemorian, men betonar hur viktigt det är att se till helheten.

Detta förstärker behovet av att svenska regeringen och svenska myndigheter proaktivt engagerar sig i arbetet i EU, i revisionen av direktiv, i arbetsgrupper inför utvecklingen av direktiv och i standardarbetet för drivmedel. Vi är fullt medvetna om arbetsbördan, och att detta sker mitt i en pandemi, men vi menar samtidigt att detta är en ödesfråga för en viktig del av den svenska industrin. Regeringen bör tillsätta en task force, ett svenskt EU sekretariat, som enbart arbetar med denna fråga, och verkar för att värna det svenska klimatmålet i transportsektorn. Denna gruppering kan med fördel drivas tillsammans med/i nära dialog med näringslivets organisationer och andra intresseorganisationer.

Övergripande kommentarer

- Mycket positivt med ett långsiktigt förslag som sträcker sig över hela perioden till 2030, om än fruktansvärt sent levererat. Vi är generellt positiva till förslaget, och ser reduktionsplikten som ett mycket viktigt styrmedel.
- Det finns en lång rad EU direktiv som kommer att revideras under 2021 på grund av det mer ambitiösa klimatmålet. Vi fördjupar detta nedan och menar att regeringen inte kan vänta in EUs förslag till beslut. Det är viktigt att ha en bevakning på detta, agera proaktivt och sedan justera lagar och föreskrifter därefter.
- Mycket viktigt och bra att elektrobränslen lyfts in tidigt. I takt med att utvecklingen fortsätter kommer de kunna spela en viktig roll. Dock viktigt att de klimatprestanda som EU under 2021 kommer att lägga på produktionen förs med så fort det går. Förbered för kolbaserade bränslen, med samma strikta miljökrav.
- Vi är mycket positiva till tanken att ett överskott kan skjutas på framtiden eller säljas. Samma tankar pågår i EU, och vi tror en modell med handel i biodrivmedelskrediter kan införas inom en överskådlig framtid.

Bakgrund

Sverige införde reduktionsplikten 1 juli 2018. Den är ett unikt styrmedel som både når långt och är långsiktigt. Det är i princip unik ur global synpunkt. Initialt ledde plikten till en minskad inblandning, men utvecklingen framåt styrs i hög grad av plikten med hög ambitionsnivå.

Dialogen med drivmedelsbranschen menar vi varit god, och är fortsatt så. Det sena beskedet om skatteundantag för rena biodrivmedel och sent besked om reduktionsplikten i form av denna promemoria är naturligtvis oacceptabelt, och vi hoppas ett undantag i arbetet.

EU

Det är viktigt att vara lyhörd inför den snabba utvecklingen (omsvängningen?) i EU under året. Efter att klimatlagen antogs i december förra året sker mycket i EU. Ett stort antal direktiv skall revideras, inklusive RED2, nu med högre klimatambitioner.

Men det som är än mer intressant är att EU undersöker en marknad för att handla med krediter från biodrivmedel. Det kan ske inom en breddad ETS, eller genom att en version av Kaliforniens Low Carbon Fuel Standard införs. Ännu tidiga diskussioner, men det ger indikationer. Det är därför välkommet att en viss sådan möjlighet införs i reduktionsplikten.

Lika intressant är att EU kommissionen för en diskussion om att relatera till Well-to-Wheels värden i bedömning av kombinationen fordon och drivmedel.

Under året kommer miljökrav på elektrobränslen och återvunna kolbaserade bränslen att presenteras. Så även gränsvärden för vad som får kallas grön vätgas.

Reduktionsplikten är en modell som EU verkar tycka om, och man diskuterar inom DG Clima att införa CO2 reduktionskrav på medlemsländerna (en utveckling av Bränslekvalitetsdirektivets krav på 6 procent klimatreduktion i drivmedel sålt i medlemsländerna 2020).

Som promemorian noterar krävs även arbete med standardisering och ändringar i Bränslekvalitetsdirektivet, vilket planeras utan att vi sett konkreta tidsplaner. Vi tror det är viktigt att arbeta långsiktigt med standardutveckling så att reglementet inte blockerar en biobaserad utveckling.

Bra förslag-men sent

Vi är positiva till de föreslagna nivågränserna, och att bensin och diesel ännu hålls separerade.

Det är viktigt att bevaka så att det inte uppstår en alltför stor prisdifferens mellan den svenska marknaden och omvärlden. Detta accentueras i takt med högre inblandning.

I promemorian noterar man att tillgången på HVO på sikt är begränsad, och varnar för att priserna kan öka. Vi delar denna farhåga, men noterar samtidigt att IEA prognosticerar stabila priser.

Vi stöttar att fortsätta på den linjära projektion som "kurvan" har. Utvecklingen globalt lär vara exponentiell, men Sverige har ett försprång genom en hög andel biodrivmedel, och bör kunna se en mer linjär utveckling.

Promemorian nämner vidare att det pågår ett arbete att "långsiktigt säkra höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenskraft". Bra och nödvändigt, och vi noterar även höstbudgetens satsning på att utreda förutsättningar för inhemskt producerade drivmedel. Även detta en mycket viktig satsning, efterfrågan är så stor att det eg inte råder konkurrens mellan biodrivmedlen.

Vi är dock oroade av att frågan utreds gång på gång. En satsning på produktion av svenska biodrivmedel tar flera år att åstadkomma eftersom projektering och byggtid är så omfattande. Dessutom råder en stor osäkerhet på marknaden kring allt från taxonomi till de

reviderade direktivens utformning. Denna osäkerhet snarare hindrar investeringsbeslut. Det är synd. EU:s innovationsfonder är ett exempel på en möjlighet som vi kanske inte har så länge till, och en inhemsk otydlighet avskräcker från att söka.

Biogas, el och rena biodrivmedel

På en marknad borde alla drivmedel behandlas lika. Det är det enklaste och det rättvisaste på sikt. Elen tar successivt allt större andel av transportsektorns energibehov, även om det kommer att ta lång tid innan dess klimatnytta dominerar över biodrivmedel.

Det är rimligt att el, vätgas, elektrobränslen och gasformiga eller rinnande biodrivmedel samsas under samma regelverk.

Biogasen har dock ett tioårigt skatteundantag och har en fördelaktig position i EU dialogen. Under de kommande åren bör biogasen tillåtas behålla denna position, utan att blandas in i reduktionsplikten.

Kvot för avancerade biodrivmedel

Sverige har ingen kvot för avancerade biodrivmedel (eller låt oss hellre säga omogna tekniker). I dagens läge, när företag på grund av osäkerhet tvekar att investera, tror vi att en sådan kvot är mycket viktigt. En sådan kvot är inget hot mot konventionella drivmedel (mer mogen teknik), men driver på innovationsarbetet med exempelvis skogsbränslen.

Vi delar inte promemorian resonemang på denna punkt. Det är inte dubbelräkning och uppfyllande av EU:s krav som är det viktiga, utan det incitament till innovation som detta kan skapa.

En ökad svensk produktion av biodrivmedel från nya substrat skulle dessutom göra Sverige mer export oberoende.

Överskott och börs för att handla med krediter

Detta är en mycket intressant del av promemorian, och har en intressant potential.

Samma tankar diskuteras på ett mycket tidigt stadium inom EU, och det har länge funnits planer på att införa en variant av den Kaliforniska Low Carbon Fuel Standard. En enkel beskrivning finns [här](https://www.nrdc.org/experts/simon-mui/five-things-you-didnt-know-about-californias-low-carbon-fuel-standard) (<https://www.nrdc.org/experts/simon-mui/five-things-you-didnt-know-about-californias-low-carbon-fuel-standard>). Kaliforniska staten ställer krav på minskning av koldioxid från drivmedel, och anordnar en börs för företagen att handla mellan de som överträffat målen, och de som inte når fram. Priser sätts av marknaden, och en viss kommission går årligen till Kaliforniska staten. De senaste åren har vinsten för Kalifornien varit upp till en miljard dollar per år, som återinvesteras i omställningen av transportsektorn.

EU direktoratet DG Clima arbetar nu på ett förslag att förlänga de reduktionskrav som fanns i Bränslekvalitetsdirektivets paragraf 7A, och lägga krav på att medlemsländerna tillser en årligt ökande CO2 reduktionsnivå.

Sverige kan ta en aktiv del av denna utveckling inom EU, och att införa möjligheten att föra över överskott till kommande år är en början.

High ILUC risk/ Low ILUC risk

EU:s delegerade förordning gäller, och naturligtvis måste Sverige följa EU besluten. Men den delegerade förordningen har stora svagheter, och återigen krävs ett proaktivt arbete att utveckla detta arbete. ILUC (Indirekt landanvändning) är ett omdiskuterat begrepp som är svårt att kvantifiera vetenskapligt. Det är även märkligt att en industri (drivmedel) skall bära klimatutsläppen från kosmetika och livsmedel.

Vi stödjer att bedömningen av hållbara drivmedel görs i en föreskrift, på ett strikt vetenskapligt sätt genom livscykelanalyser (inte ILUC). Det kan rent av bli aktuellt, vilket diskuteras i EU, att kunna inkludera regionala specialförutsättningar i bedömningen.

Nya drivmedel

Marknaden utvecklas snabbt, och vi ser en rad nya drivmedel, ofta med el som möjliggörare.

Vi noterar i promemorian att regeringen avser utesluta "återvunna kolbaserade bränslen". Det är sant att de inte är förnybara, men vi ser fördelar att låta dessa drivmedel konkurrera ut de fossila så länge de klarar hårda miljökrav. Om reduktionsplikten istället varit en plikt att fasa ut de fossila drivmedlen borde kanske de återvunna kolbaserade bränslena kunna ingå?

Alingsås den 10 februari 2021

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet