

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Stockholm, 2021-02-02

Remiss

Remiss av Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel - kontrollstation

I2020/03425

Remissyttrande - Förslag till lag om ändring i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp i vissa fossila drivmedel (I2020/03425)

KTH är positiva till den reduktionsplikt som beskrivs i förslaget till lagändring från Infrastrukturdepartementet. Reduktionsplikten är ett bra verktyg för att nå transportsektorns uppsatta utsläppsmål av växthusgaser. Nedan följer några detaljerade kommentarer på promemorian.

- KTH anser att relationen mellan diesel och bensin gagnar klimatarbetet eftersom det finns ett större utbud av biobränslen av lämplig kvalitet att introducera som dieselbränsle än som biobensin. I Sverige finns ännu ingen storskalig produktion av biobensin och utbudet internationellt är heller inte tillfredsställande. Den föreslagna linjära ökningstakten är att föredra framför en exponentiell.
- KTH tillstyrker att den flexibla kvoten för bensin bör utformas med ett golv. Dock bör detta golv vara högre än de angivna 6 %. En lämplig nivå skulle kunna vara 10 %.
- KTH tillstyrker möjligheten av att använda förnybara eller fossilfria flytande drivmedel av icke-biologiskt ursprung (t ex elektrobränslen) för att uppfylla reduktionsplikten.
- KTH motsätter sig däremot förslaget att återvunna kolbränslen inte ska få räknas in för att uppfylla reduktionsplikten. Koksgas och masugnsgas är exempel på klimatneutrala råvaror som på ett effektivt sätt kan omvandlas till drivmedel. Genom att utnyttja dessa råvaror sker inget tillskott av koldioxid till atmosfären. Det finns därför ingen anledning att utesluta dessa från inräkning i reduktionsplikten. Ett sådant förfarande skulle kunna stoppa potentiellt klimatvänliga bränslen. Det är viktigt att påpeka att stålindustrin har deklarerat ett stort intresse att utnyttja biproduktströmmar på sina anläggningar för effektivisering av sina processer och därigenom åstadkomma en minskning av klimatpåverkan.
- KTH motsätter sig förslaget att inte införa en särskild kvot för avancerade biodrivmedel. Detta förslag styr åt fel håll. Avancerade biodrivmedel bör

räknas in i reduktionsplikten.

- KTH anser att det ska vara ett mål i sig att uppmuntra inhemsk produktion av biodrivmedel. Detta skulle skapa bättre förutsättningar för att uppnå ett klimatneutralt samhälle. Sverige har på ett framgångsrikt sätt introducerat fossilfria drivmedel och bör starkare utnyttja den konkurrensfördel som detta utgör på exportmarknaden.
- På sidorna 40 och 41 finns ett olyckligt tryckfel i remissen, ”isomerig” ska vara ”isomerisering”.
- KTH tillstyrker att elektrobränslen ska räknas in i reduktionsplikten under förutsättning att produktionen av dessa bränslen inte innebär en ökad användning av fossila bränslen.
- I promemorian uttrycks en oro för att reduktionsplikten uppfylls med biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning. KTH anser inte att det i Sverige föreligger någon hög risk för att produktion av biodrivmedel tränger undan matproduktion och att detta inte behöver beaktas vid kontroll av reduktionsplikten.
- KTH anser att avgifterna för utebliven rapportering och negligering av reduktionsplikten bör harmoniseras i första hand med övriga nordiska länder. KTH anser dock att skälen för en höjning av avgifterna är väl motiverade i promemorian.
- KTH föreslår att det förenklade begreppet ”klimatneutralt” införs i stället för fossilfritt och förnybart för att tydliggöra strävandet efter ett klimatneutralt samhälle.

Remissvaret har bearbetats av professor Lars J. Pettersson, avdelningen process-teknologi vid skolan för kemi, bioteknologi och hälsa, KTH.

Sigbritt Karlsson
Rektor