



I2020/03425

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se

andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Remiss av Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) tackar för möjligheten att bidra med våra synpunkter och delger härmed vårt yttrande angående Infrastrukturdepartementets ovan nämnda promemoria.

LRF har ca 140 000 medlemmar som bedriver ca 70 000 företag inom det gröna näringslivet¹. Våra medlemmar finns utspridda i hela landet. LRF medverkar till utveckling av företag och företagare med jord, skog, trädgård och landsbygdens miljö som bas, så att de kan förverkliga sina ambitioner om tillväxt, lönsamhet och attraktionskraft.

Sammanfattning

LRF är positiva till reduktionsplikten och anser att det är ett bra styrmedel för att minska klimatpåverkan från drivmedel och bidra till det transportpolitiska målet samtidigt som den ökar efterfrågan på biodrivmedel.

LRF anser att det är bra att regeringen tar ställning för att råvaror som utgör hög risk för indirekt markanvändning ej ska beaktas inom reduktionsplikten då detta linjerar med förnybartdirektivet (REDII).

LRF anser att regeringen inte har gjort en adekvat konsekvensanalys av de kostnader som kommer att påverka/drabba jord- och skogsbruket.

LRF saknar även en analys av det framtida drivmedelsbehovet ur ett internationellt perspektiv.

¹ Företag med basen i jord, skog, trädgård och landsbygdens miljö

2021-02-16

LRF:s synpunkter

LRF är positiva till reduktionsplikten och anser att det är ett bra styrmedel för att minska klimatpåverkan från drivmedel och bidra till det transportpolitiska målet, samtidigt som den långsiktigt ökar efterfrågan på biodrivmedel. För LRF är det viktigt att regeringen skapar incitament för investeringar i inhemsk produktion av hållbara biodrivmedel och vi ser därför ett behov av en ambitiösare reduktionspliktskurva än den som föreslagits i promemorian.

LRF anser att det är bra att regeringen tar ställning för att råvaror som utgör hög risk för indirekt markanvändning ej ska beaktas inom reduktionsplikten då detta linjerar med förnybartdirektivet. Vi är positiva till den begränsning av biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning som föreslås. Det är dock viktigt att regeringen arbetar för att hållbara förnybara råvaror inte begränsas i EU.

LRF anser att regeringen inte gjort en adekvat konsekvensanalys av de kostnader som kommer att drabba bland annat jord- och skogsbruket till följd av ökade drivmedelspriser. Vi saknar en bedömning av effekten på det gröna näringslivet till följd av ökade kostnader på diesel och hur svenska lantbrukare påverkas i jämförelse med framför allt andra europeiska lantbruks kostnader för drivmedel. Försämrade konkurrensförhållande drabbar den svenska lantbruksbranschen extra hårt då den redan verkar under hårt konkurrenstryck från andra länder. LRF anser att det är viktigt att framtida kontrollstationer utvärderar reduktionspliktens eventuella negativa effekter på konkurrensutsatta branscher så att kompletterande styrmedel och åtgärder kan utformas för att dämpa dessa.

Idag erhåller jord- och skogsbruket en återbetalning av en del av dieselskatten avseende förbrukning i arbetsfordon. Detta för att svenska lantbrukare ska få viss kompensation och möjlighet att konkurrera med utländska lantbrukare som generellt har lägre drivmedelskostnader än lantbruket i Sverige. Det är viktigt att denna kompensation även framöver är möjlig att bibehålla för det svenska lantbrukets konkurrenskraft. Skatteåterbetalningen som lantbruket erhåller gäller enbart diesel som ingår i reduktionsplikten, den gäller därmed inte biodrivmedel så som biodiesel. För att svenskt lantbruk ska vara konkurrenskraftigt, jämfört med utländskt lantbruk, även när vi byter ut fossil diesel mot 100% biodiesel efterfrågar vi en premie som ska ge jord- och skogsbrukare samma ersättning som via dagens skatteåterbetalningssystem.

LRF saknar även en ordentlig analys av det framtida drivmedelsbehovet ur ett internationellt perspektiv. Den Gröna given har aviserat att det nyligen reviderade förnybartdirektivet kommer öppnas upp för förhandling för att

2021-02-16

möjliggöra EU-kommissionens ambition om minst 55 % minskade utsläpp av växthusgaser till 2030. LRF hade gärna sett en analys av hur den europeiska marknaden för biodrivmedel kan komma att påverkas om nya mål för transportsektorn sätts inom ramen för förnybartdirektivet.

Sverige har idag ett statsstödgodkännande för rena och höginblandade biodrivmedel till och med sista december 2021. Möjligheten till skattebefrielse är nödvändig för att dessa fortsatt ska finnas tillgängliga på marknaden. LRF anser att Sverige ska vara drivande för att det ges möjlighet till fortsatt skattebefrielse för alla höginblandade och rena biodrivmedel i den aktuella översynen av EU:s riktlinjer för statsstöd på energi- och miljöområdet, detta oavsett vilken hållbar förnybar råvara som använts för att producera dem. LRF anser även att dessa riktlinjer för statsstöd måste riktas in på att fasa ut biodrivmedel producerad av råvaror med hög risk för indirekt markanvändning och inte grödebaserade biodrivmedel.

Då lantbruksbranschen har en ambition om att bli 100 % fossilfria avseende drivmedel till 2030 är det av vikt hur tillgången på hållbara biodrivmedel utvecklas. Lantbruket har få alternativa fossilfria drivmedel att välja på i dagsläget och fram till 2030 är biodrivmedel det enda alternativet som kan användas i befintliga maskiner för att nå en omställning till fossilfrihet. För det fall att skattebefrielse inte beviljas efter utgången av 2021 behöver regeringen hitta en rimlig lösning för att fortsatt stödja efterfrågan på rena och höginblandade biodrivmedel.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Hilda Runsten
Enhetschef Energi & Miljö

Jenny Näslund
Energipolitisk expert