

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Remissyttrande angående Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation (Dnr I2020/03425)

Lantmännen Agroetanol har beretts möjlighet att yttra sig angående rubricerad remiss och har följande att anföra.

Lantmännen Agroetanol tillstyrker förslaget i promemorian, men har följande kommentarer att tillägga.

Bakgrund

Reduktionsplikten är ett kraftfullt styrmedel som direkt sänker växthusgasutsläppen i transportsektorn, samtidigt som det stimulerar investeringar mot mer klimateffektiva biodrivmedel. Lantmännens utveckling är ett gott exempel, som genom en tidig reduktionsplikt i Tyskland gjort stora investeringar i syfte att öka klimatprestandan på sin etanol.

Som svensk producent av ca 230 000 m³ bioetanol årligen med en utsläppsminskning överstigande 98 % är reduktionsplikten ett avgörande styrmedel för prioriteringen av våra hållbara investeringar de närmaste åren.

Utsläppen måste minska omgående för att Sverige ska nå klimatmålen för transportsektorn 2030 och för att kunna nå klimatneutralitet till 2045. Reduktionsplikten är ett av få styrmedel som kan minska utsläppen från den befintliga fordonsflottans och det är därmed nödvändigt att utnyttja den maximalt.

Den svenska marknaden har saknat en tillräckligt ambitiös klimatstyrning i bensinpoolen, vilket lett till att potentialen till förbättringar inte nyttjats och klimateffektiva biodrivmedel istället har exporterats ut ur landet.

De nya nivåerna i reduktionsplikten adresserar dessa problem och är ett bra sätt att komma tillrätta med problemet och se till att det fortsatt finns incitament för att utveckla, tillverka och använda världens klimateffektivaste biodrivmedel i Sverige.

Styrmedel för att minska transporterens klimatpåverkan

Miniminivån på 6 % för bensinpoolen

Golvet på 6 % reduktionspliktsnivå för bensinpoolen är en bra bas för att nyttja befintlig potential för att reducera klimatpåverkan med tillgängliga biokomponenter. Dock bör det vid nästa kontrollstation nogga utvärderas och vidare säkerställas att potentialen för att reducera CO₂ utnyttjas maximalt med avseende på vad de tekniska specifikationerna tillåter. Som en konsekvens kan man behöva höja golvet på 6 % för att säkerställa kontinuerlig teknikutveckling och ökad andel förnybart i bensinpoolen, där även andra biokomponenter än etanol är möjliga att använda, samtidigt som en ökad nivå driver ökade satsningar på ökad klimateffektivitet hos de biokomponenter som används.

Skattereduktion för rena och höginblandade biodrivmedel

Framtiden för rena och höginblandade biodrivmedel efter 2021 är oklar till följd av EUs regelverk för statsstöd. Det är av extremt stor betydelse att regeringen verkar kraftfullt för att skattereduktionen kan fortsätta att användas som styrmedel för dessa biodrivmedel under lång tid framöver.

För närvarande pågår en revidering av EUs regelverk på området, Riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2020 (EEAG), och dessa måste justeras så att den nuvarande orättfärdiga och ogrundade diskrimineringen av hållbara grödbaserade biodrivmedel upphör. Lantmännen bedömer att möjligheterna att nå transportsektorns klimatmål för 2030 och en rad andra sektorers, branscher och företags klimatmål kommer att bli ytterst svåra att nå om inte alla hållbara rena och höginblandade biodrivmedel kan omfattas av skattereduktion.

Samma reduktionspliktsavgift i bensinpoolen som i dieselpoolen.

Dels för att skapa lika villkor och dels för att fortsatt stimulera produktionen av biodrivmedel bör reduktionspliktsavgiften vara minst 5 kr/kg CO₂. Denna nivå är helt avgörande för att den svenska marknaden ska ha en chans att attrahera de klimateffektivaste biodrivmedlen. Det bör noteras att beloppet för CO₂-reduktion i Tyskland 2020 uppgick till ca 4,5 SEK/kg CO₂.

Beskattning baserad på energiinnehåll istället för baserad på volym

EU kommer under 2021 att revidera flera viktiga lagstiftningar inom energi och klimat och bland annat Energiskattedirektivet (ETD) som i dag föreskriver en beskattningsmodell baserad på volym istället för energiinnehåll, vilket innebär en kraftigt negativ särbehandling av biodrivmedel. Sverige bör verka för en beskattning baserad på energiinnehåll.

Låt alla hållbara råvaror bidra fullt ut till att minska transportsektorns utsläpp

EU-kommissionen reviderar under 2021 Förnybartdirektivet med flera närliggande direktiv och Sverige bör i den processen arbeta för att målen i första hand skall bygga på reduktion av GHG och minskad klimatpåverkan. Taket på 7 % för grödbaserade biodrivmedel för medlemsstaternas inrapportering av förnybar energi bör avskaffas eller i alla fall höjas avsevärt. Lagstiftningen om "high ILUC risk biofuels" som antogs i samband med RED II reglerar numera frågan om ILUC, vilket var den faktor man tidigare ville reglera genom att införa nämnda tak för grödbaserade biodrivmedel på 7 %.

Flexibilitet mellan poolerna

Föreslagen flexibilitet mellan drivmedelspoolerna är acceptabel, men det är viktigt att säkerställa att alla alternativ tillåts och kan konkurrera teknikneutralt.

Skapa förutsättningar för högre inblandning av alternativa drivmedel

Bränsle kvalitetsdirektivet kommer att revideras under 2021. En av målsättningarna är att tillåta högre inblandningsnivåer av biodrivmedel. Sverige bör arbeta för att nyttja maximala potentialen att reducera CO₂-utsläppen via befintliga biodrivmedelsalternativ genom att kontinuerligt utmana de tekniska möjligheterna och öka andel förnybart i både bensin och diesel. Speciellt för den växande flottan av plugg-in hybrider kommer förbränningsmotorn att behöva ett hållbart och klimateffektivt drivmedel.

Med vänlig hälsning

Alarik Sandrup
Näringspolitisk chef
Lantmännen

Telefon: 070-602 87 80

E-post: alarik.sandrup@lantmannen.com