

REMISSVAR

Diarienummer  
V 2021/179

2021-02-03

Infrastrukturdepartementet  
RegeringskanslietLunds Tekniska Högskola  
Ledningsstöd  
Maria Ranefalk, koordinator

## Yttrande: Remiss om Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel - kontrollstation

Lunds Tekniska Högskola har beretts tillfälle att inkomma med remissyttrande över remissen ”Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation” och inkommer härmed med synpunkter. LTH:s yttrande baserar sig på svar från professor Öivind Andersson och Pål Börjesson och presenteras här i följande fem punkter:

1. Föreslagna reduktionsnivåer till och med 2030 för bensin och diesel bedöms vara väl avvägda och på rimliga nivåer.
2. Det är motiverat att inkludera fossilfria elektorbränsle men att återvunna kolbaserade bränslen inte får ingå i reduktionsplikten.
3. Det är motiverat att råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning inte ska kunna användas i reduktionsplikten.
4. Förslaget att inte införa några särskilda kvoter för biodrivmedel från råvaror listade i Bilaga 9, del A, kan motiveras om kompletterande tillfälliga stöd införs för skogsbaserade biodrivmedel. Reduktionsplikten är inte tillräcklig för att initiera kommersiella investeringar i skogsbaserade biodrivmedel med ny teknik i Sverige idag trots deras höga klimatnytta. Investeringar i nya produktionsanläggningar med ny kommersiell teknik kräver riskkompensation, till exempel i form av investeringsstöd, för de första anläggningarna som byggs. En förutsättning för att inte införa särskilda kvoter för avancerade biodrivmedel förutsätter därför att andra kompletterande och tidsbegränsade ekonomiska stöd införs vilket bör beskrivas och föreslås i promemorian.

5. Framtida styrmedel för höginblandade flytande biodrivmedel, som E85, metanol, HVO100 med flera, bör beskrivas mer utförligt och konkreta förslag utarbetas parallellt med reduktionsplikten. Dessa omnämns bara mycket kortfattat i promemorian där det konstateras att de beviljats skattebefrielse under 2021. Om inga nya stöd finns efter 2021 kommer dessa höginblandade biodrivmedel inte att utvecklas utan succesivt försvinna från marknaden.

För Lunds Tekniska Högskola LTH,  
Öivind Andersson, professor, Förbränningsmotorer  
Pål Börjesson, professor, Miljö- och energisystem

genom Maria Ranefalk, Ledningsstöd, Lunds Tekniska Högskola