



Infrastrukturdepartementet 103
33 Stockholm

Remissvar från Scania CV AB - reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation - diarienummer I2020/03425

Scania tackar infrastrukturdepartementet för möjligheten att svara på remissen av promemorian reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation.

1. Hållbara biodrivmedel – en del av Scanias arbete för hållbara transporter

Scanias målsättning är att leda skiftet mot hållbara transporter på ett sätt som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort.

Södertälje
210216
Henrik Gustafsson
Manager Public Affairs
Trade and Transport Policy
henrik.gustafsson@scania.com
070 086 58 99

För Scania är hållbara biodrivmedel tillsammans med elektrifiering vägen framåt för att uppnå fossilfria tunga transporter. Till det kommer ökad energieffektivitet då fortsatta effektiviseringar av både fordon och transportupplägg är viktiga.

För vår egen verksamhet har vi satt upp vetenskapligt baserade klimatmål om att minska våra koldioxidutsläpp med 50 procent till 2025 jämfört med 2015 och utsläppen från våra produkter med 20 procent under samma period. Detta mål är godkänt av Science Based Target Initiative, SBTi. Vi är fast beslutna till att bidra till Parisavtalets mål.

Hållbara biodrivmedel är en lösning som finns tillgänglig här och nu. De ger även nytta för lokal och regional ekonomisk utveckling och är många gånger ett tydligt exempel på hållbar cirkulär ekonomi där lokalt avfall kan förädlas till drivmedel.

Alla Scanias lastbilar och bussar i Europa från 2010 och framåt som är avsedda för traditionell diesel kan också köras på HVO100. Scania erbjuder även fordon som utöver traditionell diesel och HVO 100 också kan köras på biodiesel FAME, fordon som enbart körs på etanol ED 95 samt fordon som är avsedda för komprimerad eller flytande biogas.

Samtidigt börjar nu Scanias elektrifierade tunga lastbilar tillverkas. Räckvidden är 25 mil. De är främst avsedda för transporter i och runt städer. Våra hybridlastbilar som funnits på marknaden en tid är också anpassade för HVO 100.

Inom tre till fyra år introduceras elektrifierade lastbilar som även klarar fjärrtransporter på längre sträckor som Stockholm-Malmö där det räcker att föraren tilläggsaddar i samband med sin lagstadgade rast efter 4,5 timmars körning.

Trots en positiv utveckling för elektrifiering ser Scania stora behov av en ökad användning av hållbara biodrivmedel. Det handlar både om att ställa om den befintliga flottan av lastbilar till helt fossilfria transporter men även att säkra biodrivmedel till de transportupplägg som även på lång sikt är svåra att elektrifiera.



2 (5)

I Sverige kan det handla om timmertransporter i glesbygd där lastbilar kör långa sträckor på lågt trafikerade vägar eller andra långväga godstransporter i glesbygd.

2. Scanias synpunkter på promemorian

2.1 Reduktionsplikten – ett viktigt verktyg för klimatomställning i Sverige

Scania ser positivt på en utökad reduktionsplikt i Sverige. Det är avgörande för att Sveriges klimatmål för transportsektorn till 2030 ska kunna nås. Reduktionsplikten ger en tydlig planeringshorisont för alla berörda aktörer. Med en utökad reduktionsplikt kan våra kunder fortsätta att ställa om till fossilfria transporter och vi som företag kan minska vårt totala klimatavtryck i Sverige, något som bidrar till arbetet med att uppfylla våra egna vetenskapligt baserade klimatmål.

Det är välkommet att det nu blir tydliga kvoter för hela perioden 2021 – 2030. Detta skapar stabilitet och framförhållning för marknadens aktörer.

2.2 Värna och utveckla höginblandade biodrivmedel - EU-arbete för skattebefrielse avgörande

Scania anser att de höginblandade biodrivmedlen måste ha en fortsatt stark roll i arbetet för att nå fossilfria transporter. HVO 100, biodiesel, biogas och etanol ED 95 är alla viktiga för omställningen här och nu. Då HVO 100 kan användas i alla våra tunga fordon som är avsedda för diesel från och med 2010 och många fordon också kan använda biodiesel har dessa bränslen en mycket stor potential för fortsatt omställning.

Promemorian nämner att det pågår ett arbete med att "långsiktigt säkra höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenskraft". För många av Scanias kunder i Sverige är de höginblandade biodrivmedlen avgörande för att kunna fortsätta eller börja köra fossilfritt.

I upphandlad kollektivtrafik med buss dominerar höginblandade biodrivmedel i dag. Även allt fler lastbilsåkerier ställer om till höginblandade biodrivmedel då många transportköpare kräver detta. Då HVO har en särskild roll i reduktionsplikten för diesel vill Scania framhålla även biodiesel och etanol som också har fortsatt stor betydelse som höginblandade biodrivmedel precis som HVO.

Scania ser det som ytterst viktigt att Sverige fortsätter att arbeta aktivt i EU för skattebefrielse för alla höginblandade biodrivmedel, både HVO, biodiesel och etanol.

Dagens undantag gäller bara till utgången av 2021 och skapar stor osäkerhet för våra kunder. Det vore mycket olyckligt om kollektivtrafikoperatörer och åkerier som valt att vara pionjärer och använder helt fossilfria drivmedel ska straffas för detta ekonomiskt och rentav få gå tillbaka till standarddrivmedel med endast låginblandning.



3 (5)

Dock är det positivt att biogasen fått ett skatteundantag i Sverige på hela tio år av EU - en liknande lösning för alla hållbara biodrivmedel vore önskvärd.

Scania ser det även som angeläget att en så kallad "well to wheel" inriktning används i EU för att främja fordon som kan använda hållbara biobränslen.

Då livslängden på tunga lastbilar och bussar är lång, ofta uppemot femton år, kommer biodrivmedel som HVO, biodiesel, etanol och biogas att vara helt centrala för att nå klimatmålet till 2030. Även en lång tid bortom 2030 kommer dessa biodrivmedel att vara viktiga för att kunna ersätta fossila drivmedel i flyg, sjöfartssektorn och vissa arbetsmaskiner.

2.3 RED II, energiskattedirektivet och taxonomin – avgörande för utvecklingen i både EU och Sverige

Scania ser också möjligheter för Sverige att påverka biodrivmedlens ställning i hela EU i samband med översynen av både energiskattedirektivet, taxonomin och direktivet för förnybar energi, RED II. Översynen av energiskattedirektivet skapar möjligheter att skapa en prissättning på fossila bränslen i EU som främjar de fossilfria alternativen. Här kan en bred nordisk koalition med samsyn i dessa frågor bidra till att påverka EU i en mer hållbar riktning.

En tydlig svensk strategi för arbetet med dessa lagstiftningar är välkommen. En fördel är om detta också sker i god dialog med den breda grupp biodrivmedelsintressenter som finns i Sverige.

Översynen av förnybartdirektivet, RED II skapar stora möjligheter att främja produktion av hållbara biodrivmedel. Det kan handla om att öppna upp för att använda nedlagd och kontaminerad mark som inte lämpar sig för livsmedelsproduktion men fungerar väl för grödor till biobränslen.

Det är även intressant 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. Det är därför välkommet att en viss sådan möjlighet att handla med krediter nu införs i reduktionsplikten.

2.4 Elektrobränslen

I promorian lyfts att elektrobränslen ska kunna användas i reduktionsplikten. Scania ställer sig positivt till detta och ser goda möjligheter att dessa kombineras med biobränslen i Sverige.

2.5 Avancerade biodrivmedel

Sverige har ingen kvot för avancerade biodrivmedel. I dagens läge, när företag på grund av osäkerhet tvekar att investera, tror vi i motsats till promemorian att en sådan kvot kan vara viktig.

En sådan kvot är inget hot mot konventionella biodrivmedel med mer mogen teknik, men driver på innovationsarbetet med exempelvis avfallsbaserade



4 (5)

skogsbränslen. Scania ser det som angeläget att produktion av avancerade biobränslen skalas upp i Sverige genom någon form av produktionsstöd för att uppnå ett ökat utbud av fossilfria bränslen.

2.6 Flera lovande utredningar och program – koordinera och genomför på bästa sätt

En rad lovande utredningar och konkreta program har startats av regeringen för att uppnå en fossilfri transportsektor. Det handlar om bland annat elektrifieringskommissionen, elvägsutredningen, utfasningsutredningen, utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg, regionala elektrifieringspiloter, klimatklivet och miljöfordonspremien.

Scania vill betona vikten av att resultatet av dessa utredningar och redan genomförda förslag koordineras på bästa sätt. Ett gediget genomförande innebär att det går att uppnå snabba utsläppsminskningar och få en omställning som även främjar Sveriges innovationskraft, sysselsättning och export.

2.7 En svensk biodrivmedelsstrategi

Trafikverket föreslår i sitt inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037 att en svensk biodrivmedelsstrategi för produktion och användning av biodrivmedel tas fram. Detta ser Scania som avgörande för att klara klimatmålet till 2030.

2.8 Biodrivmedel för ökad energisäkerhet

Promemorian berör att reduktionsplikten kommer att få en positiv påverkan på självförsörjningsgraden av drivmedel. Scania ser stora fördelar med detta.

Under 2020 och början av 2021 har den globala pandemin visat att fungerande gods- och persontransporter är helt avgörande för att grundläggande samhällsfunktioner som sjukvård, industriproduktion och detalj- och livsmedelshandel ska fungera.

En ökad andel biodrivmedel minskar tydligt sårbarheten för samhällsviktiga gods- och persontransporter på väg och ökar energisäkerheten. Scania anser att detta är något som bör beaktas i än större grad i en kommande svensk strategi för biodrivmedel.

2.9 Begränsning av biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning

Scania stöder promemorians förslag att reduktionsplikten från 1 januari 2022 inte bör få uppfyllas med biodrivmedel från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras.

Detta kommer främja produktion av de mest klimateffektiva och hållbara biodrivmedlen.



5 (5)

Henrik Gustafsson
Manager Public Affairs - Trade and Transport Policy
Scania CV AB
henrik.gustafsson@scania.com
070 086 58 99