

REMISSYTTRANDE

Dnr:I2020/03425

Till
Infrastrukturdepartementet

Remissvar på promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade promemoria och vill framför följande:

Svebios synpunkter i sammanfattning

- . Svebio är kritisk till att förslaget läggs med så kort framförhållning.*
- . Svebio stödjer förslaget om höjda kvoter, men framhåller att alternativa strategier skulle vara möjliga.*
- . En snabb höjning av kvoten för bensin möjliggör övergång till E10 inom en nära framtid.*
- . Svebio stödjer förslaget om ökad flexibilitet inom reduktionsplikten men anser att det bör finnas en starkare begränsning för flexibilitet mellan diesel- och bensin-marknaderna.*
- Möjligheten att överföra kvot mellan år är mycket välkommen.*
- . Ökade kvoter kommer inte automatiskt att leda till ökad inhemsk biodrivmedelsproduktion. Andra åtgärder måste komplettera.*
- . Svebio anser att det bör införas en delkvot för drivmedel från ligno-cellulosa.*
- . Restriktioner för palmöljeprodukter är en anpassning till EU-politik, men det finns starka invändningar mot att särbehandla vissa råvaror.*
- . Regleringen av nya drivmedel inom ramen för reduktionsplikten bör fastställas i lag och inte överlämnas till regeringens egen bedömning.*
- . Frågan om elektrobränslen och låg-kolbränslen bör utredas vidare.*
- . De långsiktiga villkoren för högblandade biodrivmedel måste klarläggas av regeringen.*
- . Användningen av etanol kan öka snabbare genom att ställa krav på att laddhybrider ska kunna köras på rena biodrivmedel.*
- . Regeringen bör inrätta en biodrivmedelskommission.*

Allmänt

Svebio anser att klimatstyrningen av transportsektorn bör ske genom att fasa ut fossila drivmedel och därmed minska koldioxidutsläppen. Den traditionella metoden för att göra detta har i Sverige varit koldioxid- och energibesättning av fossila bränslen parat med skattebefrielse för biodrivmedel. Marknadens aktörer och konsumenter har utifrån de förändrade prisrelationerna och de högre priserna på fossila drivmedel kunnat välja mellan

olika tekniska lösningar, effektivisering (inkl. elektrifiering), val av fordon och byte av bränsle, för att minska klimatpåverkan. Denna politik var mycket framgångsrik under perioden fram till 2018, och innebar en mycket snabb ökning av andelen förnybara drivmedel på den svenska marknaden som gav Sverige en särklassig tätposition inom EU i klimatomställningen i transportsektorn.

Införandet av reduktionsplikten var en nödvändig anpassning till EU:s regelverk, som tvingat Sverige till kortsiktig styrning och som gett dåliga förutsättningar för långsiktiga investeringar i produktion av biodrivmedel. Tyvärr sattes kvoterna inom reduktionsplikten alldeles för lågt vid införandet av det nya systemet, och vi kommer därför att ha en stagnerande utveckling från kvotsystemets införande sommaren 2018 fram tills kvoterna kan höjas i sommar.

Dålig framförhållning

Vi är kritiska till att förslaget om reduktionskvoter är kraftigt försenat i relation till ursprungliga planer och marknads förväntningar. Företagen behöver tid för anpassning och planering och inte minst för inköp av råvaror och bränslen.

Viktigt med snabbt höjda kvoter

För att ta igen förlorad mark är det viktigt att nu snabbt höja kvoterna, och vi stödjer förslaget till kvoter i promemorian. Det är särskilt välkommet att vi nu får kvoter för hela perioden 2021 – 2030. Detta skapar stabilitet och framförhållning för marknads aktörer. Målsättningen för kontrollstationer bör vara att vid dessa kunna höja kvoter, men inte sänka dessa. Detta för att inte skapa ökad osäkerhet på marknaden om långsiktigheten i styrningen.

Introduktion av E10

Höjningen av bensinkvoten innebär att vi snabbt kan se en introduktion av E10 på den svenska bensinmarknaden. Sverige har på detta område halkat efter en rad andra EU-länder som redan infört E10 som standardbensin. Sverige bör nu också verka för att EU ändrar standarden för bensin så att även högre inblandning av motoralkoholer blir möjlig. Det finns inga tekniska hinder för en sådan förändring. I USA är redan E15 ett allmänt utbrett motorbränsle. En sådan generellt höjd inblandning ger direkt klimatnytta.

Andra konstruktioner av reduktionsplikten är möjliga

Svebio anser att det finns andra konstruktioner av reduktionsplikten än en stigande kvotkurva som skulle kunna fungera för en snabbare introduktion av biodrivmedel och även lösa frågan om högblandade drivmedel. Vi föreslår att man redan från start inför en hög kvot, exempelvis på 80 procent, men samtidigt anpassar straffavgiften nedåt för de andelar av kvoten som företagen inte kan uppfylla. I praktiken innebär det en avgift som reduceras i takt med att kvoten fylls. De bolag som levererar rena biodrivmedel behöver inte betala någon reduktionsavgift alls. Målet är ju att alla fossila bränslen ska bort, och med denna lösning skulle utfasningen ske i den takt som biodrivmedel kan tillföras marknaden. Detta förslag innebär att biodrivmedelsproducenterna får en säkrare marknad att investera mot samtidigt som vi konstruerar ett tak för priset på biodrivmedel. Därmed kan vi både

åstadkomma en snabb ökning av tillkommande volymer hållbara biodrivmedel och begränsa priset för dessa biodrivmedel så att kostnaden för dem blir skälig.

Flexibilitet

Vi välkomnar förslaget om flexibilitet mellan bensin- och dieselmärknaderna samt möjligheten att kunna överföra kvotuppfyllelse mellan åren upp till en viss procentandel. Det nuvarande systemet har varit alltför stelbent och vi föreslog vid införandet en möjlighet till bankning över årsskiften. Det är bra att det görs en begränsning av flexibiliteten mellan diesel och bensin så att en introduktion av E10 inte äventyras. Denna begränsning bör gradvis höjas för att också stimulera användning av en minsta mängd biobensin och för att garantera att det sker en ordentlig ökning av biodrivmedelsandelen på bensinmarknaden och att kvoten inte urholkas.

Ingen garanti för svensk produktion

Kvoter fram till 2030 skapar bättre förutsättningar för investeringar i inhemsk produktion, men det är ensamt ingen garanti för att sådana investeringar kommer till stånd. Marknaden för biodrivmedel är internationell och styrs i hög grad av vilken utveckling som sker i andra länder, inte minst inom EU. Det finns också mycket stora möjligheter att producera biodrivmedel till en lägre kostnad än biodrivmedel från svenska råvaror. För att stimulera inhemsk produktion av biodrivmedel från skogsråvara, andra restprodukter och avfall behövs kompletterande styrmedel, t ex i form av ett program med "contract for difference", där staten kan upphandla ett antal projekt. Dagens stöd i form av Klimatklivet och Industriklivet räcker inte för att få till stånd nya stora produktionsanläggningar. För ökad inhemsk produktion av konventionella biodrivmedel från åkergrödor bör regeringen verka för en ändrad syn från EU, så att Sverige kan utnyttja friställd åkermark och produktionsutrymme som skapas genom ökad avkastning. Det bör finnas utrymme för flera nya produktionsanläggningar baserade på spannmål och oljeväxter. Att betydande arealer kommer att ställas till förfogande framgår av den Klimatpolitiska vägvalsutredningens sammanställningar (SOU 2020:4). Det handlar om flera hundra tusen hektar åkermark som skulle kunna användas för odling av energigrödor för biodrivmedelsproduktion.

Pröva en delkvot för lignocellulosa

I remissvar på Biojetutredningen föreslog Svebio införandet av en delkvot för bioflygbränsle tillverkat av vissa av de råvaror som listas i Annex IX A i Förnybartdirektivet, främst lignocellulosa. Regeringen avvisade detta förslag och promemorian argumenterar också mot en sådan svensk stimulans för nya bränslen baserade på skogsråvara. Samtidigt säger man att svensk tillverkning kan gynnas av att andra länder inför kvoter för så kallade avancerade biodrivmedel. Det är inte ett logiskt resonemang. En delkvot av detta slag skulle kunna vara ett komplement till "contract for difference". En sådan delkvot skulle ha ett starkt signalvärde för investerare.

Vi är övertygade om att det går att få acceptans från EU-kommissionen för att utforma en delkvot som i första hand avgränsas till lignocellulosa. Om detta inte är möjligt till råvaror från Annex IX A. Delkvotkurvan bör utgå från dagens användning och öka gradvis till 2030 på

ett sådant sätt att det handlar om att fylla en del av de tillkommande bränslevolymer och ge utrymme för en betydande produktion.

Begränsning av biodrivmedel från hög ILUC-effekt

Teorin om ILUC-effekter innebär att producenter av vissa råvaror görs ansvariga för åtgärder som de inte har rådighet över. Det kan gällas avskogning som sker för att producera icke hållbar palmolja, till stor del för livsmedel och kemisk/teknisk produktion, som inte alls regleras. Även producenter av palmolja och PFAD som uppfyller hållbarhetskriterierna drabbas av ILUC-restriktionerna. Inte minst drabbas producenter i länder som har full kontroll på sin markplanering och små negativa markeffekter. Frågan om EU:s ILUC-restriktioner kommer att behandlas i WTO efter anmälning från Malaysia om att de utgör omotiverade handelshinder.

Sverige måste emellertid följa EU:s politik på området, vilket innebär restriktioner som palmoljeprodukter, såvida dessa inte kan certifieras i enlighet med EU:s förordning.

Elektrobränslen och låg-kolbränslen

Elektrobränslen är bränslen som tillverkas av vätgas från el tillsammans med en kolkälla, som kan vara återvunnen CO₂ från rökgas eller fermentering (CCU = carbon capture and utilisation) eller från någon annan kolkälla. För att betraktas som förnybart bränsle bör elektriciteten vara förnybar och kolet vara av biogent ursprung. För att kunna inkluderas i reduktionsplikten måste bränslet ha sådan form att det kan blandas i bensin eller diesel. Lagen gäller "inblandning" i fossilt drivmedel, bensin eller diesel, inte "tillförsel" till fordon på marknaden. Elektrobränslen som inte kan blandas med bensin och diesel, t ex vätgas, kan därför inte inkluderas i reduktionsplikten. Vi tycker inte att detta är tillräckligt klarlagt i promemorian.

Bedömningen i punkt 9 att "det bör vara möjligt att använda förnybara eller fossilfria flytande drivmedel av icke-biologiskt ursprung (elektrobränslen) för att uppfylla reduktionsplikten" är tekniskt inte möjlig. Ett flytande drivmedel som saknar kolkomponenter (som inte är en kolväte-förening) kan inte blandas i bensin eller diesel. Om dessa kolkomponenter är av icke-biologiskt ursprung är bränslet inte förnybart.

Vi anser inte att man i detta sammanhang ska införa termen "fossilfria" drivmedel. Syftet är uppenbarligen att öppna för elektrobränslen från kärnkraft. Den frågan bör hanteras i ett större energipolitiskt sammanhang. Vi har svårt att tro att det finns en politisk samsyn kring att förlänga kärnkraftens livslängd genom att införa stöd för produktion av elektrobränslen från kärnkraft.

CCU-bränslen från fossila kolkällor som kolkraftverk och naturgaskraftverk bör inte inkluderas i reduktionsplikten. Produktion av drivmedel från fossila avfall som inte kan materialåtervinnas kan jämföras med el- och värmeproduktion från fossilt avfall. Det kan t ex gälla bränslen tillverkade av plastavfall. Sådan produktion planeras idag i Norden. På sikt bör all plastproduktion baseras på förnybara råvaror. En rimlig lösning är att avfallsbaserade bränslen kvalificerar för att inkluderas i reduktionsplikten för den del som är förnybar, och att dessa bränslen i övrigt får konkurrera med fossila drivmedel på marknaden.

Frågor kring elektrobränslen och låg-kolbränslen kan behöva utredas vidare.

Definitionerna av bränslen bör ingå i lagen och antas av riksdagen. Vi motsätter oss alltså att frågan ska delegeras till regeringen.

Marknadsutveckling vid sidan av reduktionskvoten

Klimatmålet för 2030 nås inte enbart med reduktionskvoten. Vi förutsätter att det också finns fortsatt användning av rena och högblandade biodrivmedel inklusive biogas, som ligger utanför reduktionskvoten. När det gäller användningen av rena och högblandade biodrivmedel är det angeläget att regeringen klarlägger skattevillkoren efter 31 december 2021 och att Sverige får ett långsiktigt, helst tioårigt, skatteundantag på samma sätt som för biogas.

Det är också viktigt att genomföra stärkta styrmedel för att gynna fordon som kan drivas med dessa drivmedel. Det är viktigt att få beslut om konverteringsbidrag för att bygga om bilar för etanol- och biogasdrift och att införa ett särskilt stöd för etanolbilar inom bonus-malus. Det måste också bli ett krav att laddhybrider som får bonus körs på förnybart bränsle när de inte går på el. Laddhybrider som är flexifuel och kan köras på etanol finns idag på marknaden. Alla laddhybrider med diesel kan köras på HVO100. Det finns alltså inga tekniska hinder för att införa ett sådant krav.

Synpunkter på formuleringarna i lagförslaget

2§ Definitioner

Definitionen av biodrivmedel bör vara:

biodrivmedel: Ett vätske- eller gasformigt bränsle som framställs av biomassa och är avsett för motordrift.

reduktionsplikt: en skyldighet att minska utsläppen av växthusgaser i ett livscykelperspektiv per energi-enhet från reduktionspliktigt drivmedel genom inblandning av *biodrivmedel* eller *andra förnybara drivmedel*.

(begreppet fossilfritt bör utgå)

16§

Delegeringen till regeringen, punkt 2, bör strykas:

~~2. vad som avses med förnybara och fossilfria drivmedel och hur det ska säkerställas att dessa drivmedel är hållbara,~~

Biodrivmedelskommission

Regeringen har tillsatt en särskild elektrifieringskommission som ska utarbeta en elektrifieringsstrategi. Regeringen har också gett ett uppdrag till energimyndigheten att ta fram en svensk vätgasstrategi. Det har inte tagits några motsvarande initiativ för att samordna och fokusera den svenska politiken kring biodrivmedel (produktion och användning) trots att biodrivmedel kommer att stå för den dominerande delen av klimatomställningen i transportsektorn. Vi anser att regeringen bör tillsätta en biodrivmedelskommission med representation från berörda aktörer och experter.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef