

Svar på remiss av SOU 2021:67 Vägen mot fossiloberoende jordbruk

Inlämnat av f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel

2022-02-02

Sammanfattning

Remissvaret fokuserar på de av utredningens område som är nära relaterade till f3:s verksamhet, dvs förnybara drivmedel. Vi anser att

- Utredningens underlag och analys delvis är begränsade.
- De skattelättnader som föreslås bör vara direkt kopplade till miljöåtgärder, som bidrar till fossiloberoende.

Vi saknar

- Djupare analys av hur biopremien kan utformas för att främja hög klimatnytta.
- Analys av styrmedel och åtgärder som syftar till att effektivisera användningen av drivmedel inom jordbruket.
- Tillräckligt underlag för den ekonomiska konsekvensanalysen för utebliven återbetalning av dieselskatten.
- Analys av konsekvenserna av att inkludera även arbetsmaskiner med nettoeffekt under 75 kW, i klimatpremien för arbetsfordon.
- Analys av och förslag till styrmedel och/eller andra åtgärder som kan bidra till att realisera potentialen för produktion av biodrivmedel från jordbruket, utöver biogas, och ger ett flertal konkreta exempel på behov av sådan analys.
- En samlad konsekvensanalys, som även inkluderar samlade miljökonsekvenser.

Vi stödjer förslag och rekommendationer att

- Införa en ny biopremie för rena biodrivmedel, med undantag för biogas.
- Fasa ut den återbetalning som finns för fossil dieselskatt för jord-, skogs- och vattenbruket.
- Utvidga klimatpremien för miljöfordon, så att samma miljökriterier används för arbetsmaskiner som för andra fordon.
- Förlängning av gödselgasstöd och biogasstöd (uppgraderingsstöd) samt utökning med en förvätskningspremie för biogas.

Generellt

Vi anser att det underlag och den analys som utredningen har tagit fram för att föreslå åtgärder som kan bidra till ett fossiloberoende jordbruk delvis är begränsade. Detta gäller framför allt kapitel 5 Drivmedel och Kapitel 8 Produktion av biodrivmedel (se exempel nedan), vilka vi bedömer har störst potential att bidra till fossiloberoende (inom jordbrukssektorn och generellt).

Några exempel som visar på begränsat underlag och analys:

- 5.2.2 (Åtgärder och styrmedel som syftar till att effektivisera användningen och hushålla med drivmedel) innehåller ett konstaterande att jordbrukets åtgärder för att minska drivmedelsförbrukningen genom effektivisering ger resultat, men det finns ingen information i kapitlet om vilka dessa resultat är, eller hur de visats. Avsnittet innehåller ingen analys av specifika åtgärder eller styrmedel.

- 5.2.4 (Osäkerheter) innehåller en sammanfattning av reduktionsplikten och ett antagande om att den kan bidra till högre prisnivå, men ingen analys av olika prisscenarier.
- 8.1.7 (Svenskt jordbruks potential att producera biodrivmedel) refererar en studie som analyserat jordbrukets potential att producera biodrivmedel, men det saknas reflektioner över hur denna potential kopplar till övriga avsnitt om grödebaserade råvaror.
- 8.1.13 (Bioenergi och proteinfoder från gröna bioraffinaderier – exempel på drivmedel som är under utveckling) beskriver begreppet bioraffinaderi (felaktigt) som synonymt med ett visst exempel på processlösning och utan referens.
- 8.2.4 (Potentialen för produktion av biodrivmedel i jordbruket) - inom analysdelen av kapitlet - refererar en potentialstudie som omfattar potentialen från skogsbaserad, jordbruksbaserad och akvatisk biomassa, men enbart resultat för *skogsbaserad* biomassa tas upp. Dessutom nämns inte den potential som beskrivs under 8.1.7. Avsnittet innehåller ingen analys.

Kapitel 4 Skatter

I utredningen läggs stort fokus på jordbrukets konkurrenskraft och totala skatter/avdragsmöjligheter. Detta är viktiga frågor, men vi ifrågasätter hur stark den direkta kopplingen är till fossiloberoende.

Det jordbruksavdrag som föreslås presenteras som grön skatteväxling, men enligt den sammantagna konsekvensanalysen (12.5.1) motsvaras inte avdraget av någon "grön beskattning" i motsvarande utsträckning. Dessutom konstateras att åtgärden bedöms "inte ge några direkta effekter på miljön i form av minskade utsläpp". Vi har ingen åsikt om behovet av att stärka jordbrukets konkurrenskraft generellt, eller hur detta bör genomföras. Däremot anser vi att de skattelättnader som föreslås bör vara direkt kopplade till miljöåtgärder, som t ex krav på energieffektivisering eller övergång till fossilfria insatsmedel och bränslen.

Kapitel 5 Drivmedel

Vi stödjer förslaget om att införa en ny biopremie för rena biodrivmedel, med undantag för biogas. Och att motiveringen att biogas stöds av andra styrmedel är rimlig, utifrån hur dessa föreslås i utredningen. Dock bör en kontinuerlig uppföljning ske där biogasens stöd utvärderas i jämförelse med en biopremie för rena biodrivmedel så att dessa incitament harmoniseras över tid.

Vi anser att det bör genomföras en mer genomgående analys av hur biopremien kan utformas, med målet att den framför allt främjar biodrivmedel med hög klimatnytta (motsvarande som i reduktionsplikten), samt att den kan anpassas mer löpande efter utveckling av priser och marknad (t ex via återkommande kontrollstationer). Analysen bör även inkludera *hur* biopremien bör anpassas i kvantitativa termer vid förändringar i andra styrmedel, som reduktionsplikten och nedsättning av energi- och koldioxidskatt (inte bara *att* den kan påverkas).

En sådan analys skulle även med fördel kunna ta mer av ett helhetsgrepp om stöd till samtliga biodrivmedel för användning i jordbruket, inklusive biogas.

Vi saknar dessutom en analys av åtgärder och styrmedel som syftar till att effektivisera användningen av drivmedel inom jordbruket.

Kapitel 6 Dieselskatten

Vi stödjer utfasning av den återbetalning som finns för fossil dieselskatt för jord-, skogs- och vattenbruket.

Skälet är att det är en viktig princip att användning av fossil energi och utsläpp av klimatpåverkande gaser från fossila energibärare ska beskattas på så lika sätt som möjligt, oavsett i vilken sektor utsläppen sker.

De omfattande följder som beskrivs som ekonomiska konsekvenser av utebliven återbetalning av dieselskatten är dock inte tillräckligt väl underbyggda via kvantitativa modelleringar i konsekvensanalyser.

Kapitel 7 Arbetsmaskiner

Vi stödjer förslaget att utvidga klimatpremien för miljöfordon, så att ersättning, utöver till eldrivna fordon även kan ges till arbetsmaskiner som är avsedda att drivas enbart av bioetanol eller fordonsgas samt hybrider.

Skälen är dels att det är positivt att främja biodrivmedel med hög klimatnytta – som bioetanol och fordonsgas – dels att det bör vara samma miljökriterier för arbetsmaskiner som för andra fordon. Dessutom är det rimligt att klimatpremien riktas mot den typ av fordon som har högre investeringskostnader än de konventionella och där klimatpremien kan bidra till att teknikutvecklingen främjas.

Vi anser dock att konsekvenserna av att inkludera även arbetsmaskiner med nettoeffekt under 75 kW bör utredas. Dessutom skulle kriterierna för miljöfordon kunna utvecklas ytterligare – till att använda ett bredare begrepp än bioetanol som även inkluderar t ex biometanol samt att hänsyn tas till att bränslecellsfordon använder bränsle som energibärare (även om drivlinan är elektrisk).

Vi stödjer rekommendationen att en satsning görs på forskning och utveckling för att utveckla arbetsmaskiner för jordbrukets behov, som drivs av förnybara bränslen.

Kapitel 8 Produktion av biodrivmedel

Vi stödjer förslaget om förlängning av gödselgasstöd och biogasstöd (uppgraderingsstöd) samt utökning med en förvätskningspremie för biogas.

Detta grundar vi på den stora positiva klimateffekten av biogas från restprodukter, generellt, och särskilt av gödselbaserad biogas. Genom att premiera såväl trycksatt som flytande gas ökar avsättningsmöjligheterna för dessa och förutsättningarna för att ersätta fossila drivmedel.

Vi stödjer rekommendationerna att:

- satsa på forskning och utveckling av nya hållbara drivmedel som kopplar till jordbruket, och anser att det är viktigt att en sådan satsning även inkluderar demonstrationsanläggningar,
- fortsätta med de möjligheter till investeringsstöd till biogasanläggningar (stallgödsel) liknande de som i dag finns i Klimatklivet och inom den gemensamma jordbrukspolitiken.

Vi **saknar analys av och förslag till styrmedel och/eller andra åtgärder** som kan bidra till att realisera potentialen för produktion av biodrivmedel från jordbruket, utöver biogas, till exempel:

- Analys av styrmedel/åtgärder som kan bidra till att realisera de potentialer för produktion av biodrivmedel baserade på restprodukter och på ej använd eller produktiv åkermark, vilka tas upp i 8.1.7.
- Analys av styrmedel/åtgärder som kan bidra till att realisera den potential för jordbruksbaserad biomassa som nämns (men inte specificeras) i avsnitt 8.2.4, samt analys av hur denna kompletterar/överlappar med föregående.

- Analys av hur EUs regelverk inom förnybartdirektivet påverkar förutsättningarna för produktion av biodrivmedel från jordbruket och förslag till vidare hantering av/förhållningssätt till detta.
- Analys av potentiella synergier genom utveckling av nya typer av bioraffinaderier och hur sådana kan påverka jordbrukets konkurrenskraft samt förslag till styrmedel och/eller åtgärder för att främja sådan utveckling. Denna aspekt nämns i utredningen, kopplat till vissa befintliga produktionssystem, men analysen fördjupas inte.

Kapitel 12 Samlad konsekvensanalys

Vi saknar en samlad konsekvensanalys. Utredningen innehåller ingen samlad kvantitativ bedömning av konsekvenserna för miljön och klimatpåverkan, utan bara en samlad bedömning av de ekonomiska konsekvenserna (kostnader). Detta gör det svårt att bedöma hur kostnadseffektiva åtgärderna är och därmed deras relevans för minskad miljö- och klimatpåverkan.

f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel

f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel är ett nationellt centrum för samverkan mellan industri, högskolor, institut och myndigheter engagerade i att bidra till en hållbar transportsektor. Huvudfokus för f3:s verksamhet är öka kunskapen om förutsättningarna för att försörja ett framtida transportsystem med förnybara och hållbara drivmedel. Vårt bidrag är baserat på vetenskapligt grundad systemanalys.

f3 finansieras gemensamt av sina parter och Västra Götalandsregionen. Tillsammans med Energimyndigheten finansierar f3 samverkansprogrammet Förnybara drivmedel och system. f3:s parter är består av följande organisationer: Bio4Energy; Chalmers; E.on; IVL Svenska miljöinstitutet; KTH; Lantmännen; Lunds universitet; Neste; Preem; RISE Research Institutes of Sweden; Scania; Sveriges lantbruksuniversitet SLU; St1; Volvo; VTI samt Chalmers Industriteknik, som också är värdorganisation för f3:s kansli.