

BioFuel Region 2017-04-18
/Arne Smedberg

REMISSYTTRANDE

M2017/00723/R

Till
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle

Remissvar kring promemorian från BioFuel Region

Sammanfattande synpunkter

BioFuel Region välkomnar och är positiv till förslaget om reduktionsplikt men anser inte att det är tillräckligt skarpt utformat för att målet om 70% minskning av transportsektorns utsläpp till år 2030 ska kunna uppnås.

En långsiktighet är viktig för att möjliggöra investeringar och regional utveckling i Sverige. För att uppnå målet krävs en möjlighet för långsiktiga investeringar som gör att företag vågar satsa på ny produktion av biobränsle. Enligt förslaget (sid. 35 "reduktionsnivåer kommer att fastställas i lag för åren 2018 till 2020.") finns endast en två-årig lagstiftning som sedan kan komma att ändras i ett politiskt beslut. Om lagförslaget blir kortsiktigt kommer inga investeringar att ske och skogsnäringen och andra industrier kommer då inte att kunna stärkas och utvecklas i den utsträckning som det finns potential för. I det nya RED II förslaget har EU lagt ett golv på 1.5% avancerade biodrivmedel 2021 som sen ska ökas till 3.8% 2030. Det kommer att krävas investeringstöd från EU eller nationellt för att få fart på dessa investeringar och här har Sverige en stor möjlighet att ta en tätposition.

Reduktionsplikten behöver därför kompletteras med ett förslag att införa ett statligt stöd till halvkommersiella anläggningar. (se Bilaga 1) Det kommer att leda till investeringar och en ökad inhemsk produktion. I dagsläget är steget från demoanläggningar till kommersiella anläggningar för stort. De första anläggningarna med respektive teknik har mycket svårt att bli lönsamma och utan dessa anläggningar är riskerna alldeles för stora för att någon aktör ska våga satsa fullskaligt. Vi behöver därför att stöd för att bygga industriella utvecklingsanläggningar.

Sverige har alla förutsättningar att själva producera biodrivmedel från framförallt skogsråvara. Därför tror vi inte på att lösa Sveriges mål genom en ökad import av biodrivmedel. För att Sverige ska nå målet behöver vi en långsiktighet som sträcker sig fram till åtminstone år 2030.

Reduktionsplikten måste ge signaler så att nya aktörer satsar och nya tekniker ges en möjlighet att konkurrera och inte bara ge avsättning för de som nu är etablerade på biodrivmedelsmarknaden.



Införandet av kontrollstationer är bra. För att kunna kontrollera att man är på rätt väg föreslås kontrollstationer vart tredje år med start 2019. Reduktionsnivåerna för åren efter 2020 bör också fastställas i lag senast år 2020. Detta är bra men det vore önskvärt att detta infördes redan från början.

Utgångsvärdet på reduktionsnivåerna är för låga framförallt på bensen. Ingångsvärdet bör fördubblas (dvs så att det motsvarar 10 volym-% inblandning av förnybart i bensen). Vi önskar också att E10 införs på marknaden redan den 1 juli 2018. Standarden är redan klar för införande av en E10-kvalitet på marknaden.

Bra att lagförslaget är utformat så att skattenivåerna är låga. Stora prisökningar inledningsvis skulle kunna leda till att det blir en opinion kring höga skatter. Vi önskar att beskattningen för drivmedel ska vara energibaserad och inte volymbaserad som är fallet i dagsläget. Det är en mer rättvis bedömning.

Hur säkerställa konkurrenskraften och utvecklingen av de höginblandade drivmedlen? Det är bra att de höginblandade drivmedlen har skattebefrielse i nuvarande förslag som gäller fram till 2020 men hur ska detta behandlas efter 2020? Kommer det att finnas andra styrmedel som gör att de höginblandade drivmedlen ska vara fortsatt konkurrenskraftiga? Annars finns en risk att dessa bränslen helt försvinner från marknaden. Det är detta lagförslag tillsammans med REDII som ska leda Sverige att uppfylla sitt mål om 70% minskning av transportsektorns utsläpp till år 2030. Då är det av yttersta vikt att de höginblandade drivmedlen också utvecklas på marknaden.