

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
103 33 Stockholm

m.registrator@regeringskansliet.se
christina.nordenbladh@regeringskansliet.se
m.remisser-energi@regeringskansliet.se

E.ON Sverige AB (Publ)

205 09 Malmö
www.eon.se

Karin Jönsson
Tel 070-5095597

Besöksadress:
Carl Gustafs väg 1

Malmö 2017-04-18

E.ON Sverige AB - yttrande avseende promemorian "Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle" (diarienumr M2017/00723/R)

E.ON Sverige AB (E.ON) har valt att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

E.ONs uppfattning är att den fortsatta omställningen av transportsektorn kräver ytterligare styrmedel för att bl.a. ersätta användningen av fossila bränslen med biodrivmedel och el med hög klimatnytta. E.ON anser att förslaget till reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp för bensin och dieselbränsle är en viktig del i det pussel av styrmedel och åtgärder som krävs för att nå målet om en reduktion av utsläppen från inrikes transporter med 70 % till 2030.

Det är positivt att ett långsiktigt hållbart styrmedel som tydligt driver mot en ökad förnybarhet och framförallt klimatnytta i huvudsakligen fossila drivmedel kommer på plats genom reduktionsplikten, mot bakgrund av att fossila drivmedel ännu spelar en dominerande roll i transportsektorn. Det är viktigt att ambitionsnivån i reduktionsplikten hålls på en hög nivå genom att reduktionskraven tidigt skärps och återkommande följs upp mot målbilden för 2030 för att säkerställa att reduktionsplikten blir drivande för utvecklingen. Det indikativa målet måste också snarast möjligt fastställas. I annat fall riskerar reduktionsplikten istället sätta både ett golv och ett tak för låginblandning av förnybart i fossila drivmedel och inte stimulera till ökad produktion och utveckling av förnybara drivmedel.

För att nå det långsiktiga reduktionsmålet för transportsektorn kommer dock att krävas att också konkurrensförmågan hos huvudsakligen förnybara drivmedel stärks gentemot fossila. Förslaget till reduktionsplikt åstadkommer knappast detta. För några av de höginblandade biodrivmedlen innebär förslagen kringjusterade skatteavdrag och förlängd skattebefrielse till 2020 en förbättring jämfört med dagens situation. För biogas finns dock inget nytt i förslaget som skulle innebära större långsiktighet jämfört med dagens situation eller att konkurrenskraften mot bensin och diesel stärks.

När villkoren för ökad klimatnytta genom reduktionsplikten nu är långsiktigt satta för huvudsakliga fossila drivmedel, måste en långsiktig lösning för alla huvudsakligen förnybara drivmedel vara högsta prioritet. Att som föreslås i förslaget till reduktionsplikt se över villkoren för höginblandade biodrivmedel efter 2020 i samband med en kontrollstation 2019 är givetvis alldeles för sent. Det finns heller inte anledning att avvakta arbetet inom EU med översyn av förnybartdirektivet och statsstödsregelverket för att kunna ta fram ett förslag kring vilka villkor som bör gälla för höginblandade biodrivmedel efter 2020. Den problematik och begränsningar som finns rörande grödebaserade livsmedel i relation till både nuvarande och kommande EU-lagstiftning bör inte sätta stopp för att gå vidare med de långsiktiga villkor som ska gälla för avfalls- och restproduktbaserade biodrivmedel som biogas.

E.ON instämmer i bedömningen i förslaget till reduktionsplikt att gasformiga och höginblandade drivmedel tillsvidare bör hållas utanför reduktionsplikten. På längre sikt bör dock kontrollstationer och uppföljningar löpande ta ställning till om de villkor som skulle krävas för att inkludera även dessa i reduktionsplikten har uppfyllts. Till dessa villkor hör en mycket hög ambitionsnivå, gemensam kvot och möjlighet till handel med certifikat för måluppfyllelse.

Ambitionsnivån för reduktionsplikten bör sättas i sitt sammanhang både införlig starten av systemet och också återkommande i samband med kontrollstationer. Det innebär att det bör finnas transparens kring vilka antaganden som styr ambitionsnivån för reduktionsplikten och hur mycket av måluppfyllelsen till 2030 som kommer att fyllas av andra åtgärder och styrmedel. Dit hör också de höginblandade biodrivmedelns del av måluppfyllelse till 2030 och vilka villkor och styrmedel som kommer att gälla för dessa biodrivmedel, inklusive biogas.

För biogasen bör en samlad utredning göras med syfte att lägga fram konkreta styrmedelsförslag för hela perioden fram till 2030. Utredningen bör omfatta både en analys av en långsiktig förlängning av skattebefrielsen för biogas, inklusive åtgärder för att skapa likvärdiga villkor mellan inhemskt producerad och importerad biogas, samt möjligheten att fortsatt premiera biogasens nyttor inom andra områden än transportpolitiken. I det sammanhanget vill vi särskilt lyfta frågan om förlängt och förstärkt gödselgasstöd samt införande av krav på obligatorisk insamling av organiskt avfall. Det är också viktigt att här och nu säkerställa att biogasens nyttor rätt premieras i andra pågående styrmedelsfrågor inom transportområdet, inkl. förslag till bonus-malus för lätta fordon och miljözonsbestämmelser.

Vikten av att hantera frågan om långsiktiga villkor för att stimulera höginblandade biodrivmedel accentueras ytterligare av att förslaget till reduktionsplikt kombineras med ett förslag av sänkning av energiskatten för bensen och diesel. Vi sympatiserar med syftet att värna slutkunden genom att hålla priset vid pump oförändrat i samband med införande av reduktionsplikten, men saknar i konsekvensanalysen en problematisering kring det faktum att en sänkt



energiskatt på bensin och diesel riskerar att befästa de huvudsakligen fossila drivmedlens ställning på marknaden i konkurrens med de huvudsakligen förnybara drivmedlen.

Konsekvensanalysen saknar också en tydlig slutsats kring risken för att biodrivmedel med tveksamma hållbarhetsegenskaper, baserade på palmolja eller PFAD, fortsätter att konkurrera ut hållbara biodrivmedel på den svenska marknaden. Enligt förslaget till reduktionsplikt förväntas styrningen mot låga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv att leda till att exempelvis biodrivmedel från palmolja inte blir konkurrenskraftigt under reduktionsplikten. Biodiesel i form av HVO är i praktiken dock det enda biodrivmedlet som har möjlighet att agera både inom ramen för en låginblandning i reduktionsplikten och som höginblandat bränsle med full skattebefrielse, där biodiesolvolymer med sämre klimatgenskaper kan komma att på marknaden taktiskt allokeras till kategorin skattebefriade höginblandade biodrivmedel. Detta stärker ytterligare behovet av snabba åtgärder för att stärka konkurrenskraften för hållbara och huvudsakligen förnybara biodrivmedel med hög klimatnytta såsom biogas.

Med vänlig hälsning,

E.ON Sverige AB
Strategy and Analysis



Karin Jönsson
tf Head of Strategy and Analysis