

Klimatkommunernas yttrande över promemorian ”Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle”

Diarienummer M2017/00723/R

Sammanfattning av Klimatkommunernas synpunkter

Klimatkommunerna ser att reduktionsplikten kan vara en av de långsiktiga spelreglerna för en ökad andel hållbara biobränslen, som vi länge efterlyst. Föreningen:

- styrker förslaget om en 100 % skattenedsättning för att stötta högkoncentrerade biodrivmedel som finns på marknaden, utanför reduktionsplikten.
- ser positivt på att det i förslaget finns en indikativ reduktionsnivå på 40 % till 2030, men ser en brist i att inga nivåer är fastslagna därefter, vilket betyder ett fortsatt osäkert investeringsläge för produktion av nya förnybara drivmedel.
- instämmer i Trafikanalys åsikt – för att åstadkomma ökad inhemsk produktion av hållbara drivmedel kan det behöva införas någon form av främjande styrmedel på utbudssidan som kompletterar styrmedlen på försäljnings- och efterfrågesidan.
- Efterlyser ett bättre systemtänk när det gäller användningen av den areal som vi måste kultivera för att få bort de produkter som baseras på råolja.
- saknar ett resonemang kring olika fossila drivmedels ursprung och teknik vid framställning, eftersom detta resonemang förs gällande förnybara bränslen.
- anser att Energimyndigheten bör ges en större roll i arbetet med att påverka utvecklingen inom EU, och uppdrag att ta fram underlag som stöder den svenska positionen gentemot EU.
- understryker vikten av att satsa på utbyggnad och förbättring av cykel- och gånginfrastruktur och kollektivtrafik för att öka resandet med dessa färdmedel, eftersom detta är helt nödvändigt för att vi ska ha en chans att nå våra klimatmål.

Förslaget

I promemorian ”Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle” presenteras ett förslag om ett reduktionspliktssystem. Reduktionsplikten ska, i kombination med ändrade skatteregler, minska växthusgasutsläppen från bensin och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel. Bestämmelserna ska i huvudsak träda i kraft den 1 juli 2018.

Reduktionsplikten får bara uppfyllas genom inblandning av biodrivmedel som uppfyller kriterierna i lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Nivåer kommer att fastställas i lag för åren 2018 till 2020, enligt tabellen nedan. En reduktionspliktsavgift ska tas ut av den som har en reduktionsplikt om plikten inte uppfyllts för ett kalenderår. Avgiften ska motsvara

högst 7 kronor per kg koldioxid eller koldioxidekvivalenter som saknas vid uppfyllande av reduktionsplikten.

	<i>Den som har en reduktionsplikt ska minska utsläppen från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossil bensin med:</i>	<i>Den som har en reduktionsplikt ska minska utsläppen från den reduktionspliktiga energimängden jämfört med utsläppen från motsvarande energimängd fossilt dieselbränsle med:</i>
fr.o.m. 1 juli 2018	minst 2,6 procent	minst 19,3 procent
fr.o.m. 1 januari 2019	minst 2,6 procent	minst 20 procent
fr.o.m. 1 januari 2020	minst 4,2 procent	minst 21 procent

Regeringen menar att det ännu är för tidigt att fastställa exakta reduktionsnivåer för åren efter 2020, men för att skapa ökad förutsägbarhet för aktörerna på marknaden föreslås en indikativ reduktionsnivå på 40 % för 2030. Nivån är framräknad utifrån målet om 70 % minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter (utom luftfart) till 2030. Reduktionsnivåerna ska utvärderas i regelbundna kontrollstationer för att se till att lagen bidrar till målet på ett sätt som ger förutsättningar för klimatpolitiska och budgetpolitiska mål att samverka med varandra.

Förslaget om reduktionsplikt kompletteras med att biodrivmedel som uppfyller lagens hållbarhetskriterier fortsatt befrias från energi- och koldioxidskatt på den andel av bränslet som framställts av biomassa.

För att kunna införa ett reduktionspliktssystem som ett långsiktigt styrmedel måste de ingående drivmedlen beskattas på ett sätt som EU inte kan anse vara otillåtet statsstöd. EU tillåter stater att ha en generell koldioxidskatt och en energiskatt för alla produkter som beskattas som bensin respektive omärkt dieselbränsle. Eftersom de låginblandade biodrivmedlen har en högre produktionskostnad än de fossila bränslena de blandas in i, föreslår regeringen en sänkning av den generella koldioxid- och energiskatten för bensin och dieselbränslen, beräknad utifrån det genomsnittliga innehållet av biobränsle i dessa bränslen. Denna justering föreslås för att priset vid pump inte ska ändras:

	<i>Sänkning av CO2-skatt</i>	<i>Sänkning av energiskatt</i>
Motorbränsle som beskattas som bensin	0,09 kr/liter (till 2,57 kr/liter)	0,21 (till 3,85 kr/liter)
Motorbränsle som beskattas som omärkt dieselbränsle, miljöklass 1	1,093 kr/liter (till 2,191 kr/liter)	0,307 kr/liter (till 2,334 kr/liter)

Energimyndigheten har gjort följande bedömning av hur reduktionsplikten skulle påverka priset, med denna justering inräknad:

<i>Reduktionsnivå</i>	<i>Energimyndighetens bedömning av påverkan på priset vid pump</i>	<i>Energimyndighetens bedömning av påverkan på priset vid pump</i>
fr.o.m. 1 juli 2018	ingen nämnvärd påverkan	ingen nämnvärd påverkan
fr.o.m. 1 januari 2019	ingen nämnvärd påverkan	Knappt 0,1 kr/liter
fr.o.m. 1 januari 2020	Knappt 0,2 kr/liter	Knappt 0,1 kr/liter

Klimatkommunernas synpunkter

Klimatkommunerna har länge efterlyst långsiktiga spelregler för att öka andelen hållbara biodrivmedel, och ser att reduktionsplikten kan vara en av dessa spelregler. Vi är i grunden positiva till regeringens förslag, inklusive förslaget om en 100 % skattenedsättning för att stötta högkoncentrerade biodrivmedel som finns på marknaden, utanför reduktionsplikten.

Det är viktigt att se reduktionsplikten i ett större sammanhang, som ett av många styrmedel för att nå målen om klimatutsläpp nära noll 2045 och en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Åtgärder för att förbättra och öka utbyggnaden av cykel- och gånginfrastruktur och kollektivtrafik hamnar ofta i skymundan när styrmedel diskuteras och föreslås. Likaså stöd för beteendepåverkande åtgärder för att öka andelen resor med andra färdmedel än bil. Klimatkommunerna vill understryka att dessa delar är helt nödvändiga för att vi ska ha en chans att nå våra klimatmål.

Fortsatt osäkert investeringsläge

Det är bra att det finns en indikativ reduktionsnivå på 40 % till 2030 i förslaget om reduktionsplikt. Det är däremot en brist att detta bara är en indikativ nivå, som alltså lätt kan ändras av nya politiska beslut. Detta innebär att investeringsläget för produktion av nya förnybara drivmedel är fortsatt osäkert.

Styrmedel som främjar inhemska biodrivmedel

Sverige har bättre förutsättningar än många andra länder att producera hållbara biodrivmedel, bland annat med tanke på våra stora skogsresurser. Därför bör vi inte förlita oss alltför mycket på importerade biodrivmedel, utan istället satsa på att öka den inhemska produktionen. För att åstadkomma detta kan det behöva införas någon form av främjande styrmedel på utbudssidan.

En utveckling av hållbart närproducerade drivmedel från restströmmar och lantbruk skulle dessutom stärka energisäkerheten och civilförsvarsförmågan och samhällsekonomin (förutom att det bidrar till att rädda miljö- och klimat), något som inte beaktas tillräckligt i dagsläget.

Biodrivmedel och markanvändning

Produktion av biodrivmedel och livsmedel ställs ofta mot varandra, som om det skulle vara fråga om antingen eller. Ett bättre systemtänk behövs när det gäller användningen av den areal som vi måste kultivera för att få bort de produkter som baseras på råolja. Det finns redan idag aktörer som med framgång producerar både växtprotein och drivmedel från samma hållbara markanvändning.

I det nationella programmet för landsbygdsutveckling samt motsvarande arbete för att stimulera närproduktion av livsmedel finns det många potentiella synergier, och ett sammanhållet finansieringssystem som beaktar alla dessa aspekter bör utvecklas. Det finns mycket som talar för att "bioraffinaderier" kan utvecklas på motsvarande sätt som oljeraffinering under 1900-talet, där alltfler produkter togs fram utifrån samma råvarubas.

Fossila bränslen bör också ses i ett livscykelperspektiv

Trots revideringar av bränslekvalitetsdirektiv och förnybartdirektiv ställs betydligt färre kvalitativa krav på fossila bränslen än på förnybara. Regeringen argumenterar i promemorian för att reduktionsplikt sannolikt kommer att innebära att premiera biobränslen med lägre utsläpp ur ett livscykelperspektiv, eftersom ju högre livscykelutsläppen är desto större volym biodrivmedel måste drivmedelsleverantören blanda in för att nå reduktionsnivåerna. Erfarenheter från Tyskland har visat att de genomsnittliga växthusgasutsläppen från biodrivmedel minskar betydligt vid införande av en

reduktionsplikt. Detta är såklart positivt, men vi saknar ett liknande resonemang kring fossila drivmedel där ursprung och teknik vid framställning kan ha en kraftig klimatpåverkan.

Sverige kan påverka EU i biodrivmedelsfrågan

Det är viktigt för svenska kommuner och industri att en långsiktig inriktning läggs fast, och att det i denna ingår ett åtagande där Sverige försöker påverka utvecklingen inom EU. Klimatkommunerna anser, liksom 2030-sekretariatet där vi är partner, att Energimyndigheten bör ges en större roll i detta arbete. Energimyndigheten bör även få ett utvidgat ansvar att ta fram underlag som stöder den svenska positionen gentemot EU. Om Sverige skall klara 70 % klimatreduktion i transportsektorn till 2030 kan vi inte acceptera att EU lägger hinder i vägen. Detta kräver ett långsiktigt påverkansarbete där resurser sätts av för att skapa en enhet som påverkar EU i biodrivmedelsfrågan.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 36 kommuner och en region som medlemmar.

Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna