



Miljö- och energidepartementet
Energienheten
103 33 Stockholm

m.registrator@regeringskansliet.se

Kopia:

christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

m.remissereenergi@regeringskansliet.se

Remissyttrande gällande promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Lantbrukarnas riksförbund, LRF, har beretts möjlighet att inkomma med yttrande över promemorian om en reduktionsplikt, för att minska växthusgasutsläppen från förbränningen av fossil bensin och diesel. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Miljö- och energidepartementets remiss den 17 mars 2017.

Övergripande

LRF välkomnar reduktionsplikten och dess syfte att bidra till att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 % senast år 2030 (jämfört med 2010). För att klara av det målet på enbart 13 år kommer en kraftigt ökad andel biodrivmedel att vara en nödvändighet enligt flera utredningar. Jämfört med dagens skattebefrielse från koldioxidskatt, som kräver återkommande statsstödsgodkännanden från EU-kommissionen, anser vi att reduktionsplikten skapar generellt bättre villkor för aktörerna i biodrivmedelsbranschen. Det är bra med tidsatta mål, men LRF hade gärna önskat se att målnivåerna sattes högre. Sverige har en enorm möjlighet att förena mål om fler gröna jobb och en hållbar samhällsutveckling med klimatnytta i omställningen till en mer biobaserad ekonomi.

De förhållandevis stora förändringar som denna framtida drivmedelspolitik innebär får dock inte resultera i en försämrad konkurrenskraft för jord- och skogsbruket, i relation till konkurrerande länder. I promemorian görs bedömningen att återbetalningen av koldioxidskatten på dieselbränsle till jord- och skogsbruket överlag blir opåverkat av förslaget. Detta eftersom de

priséffekter, som införandet av reduktionsplikten och den förändrade skatten på biodrivmedel innebär, kompenseras för med lägre koldioxid- och energiskatter på dieselbränsle. LRF vill här poängtera att det är fundamentalt att svenska jord- och skogsbrukare har goda förutsättningar att odla och bruka de förnybara naturresurserna konkurrenskraftigt för att tillgodose en växande biodrivmedelsmarknad med hållbart och inhemskt producerad biobaserad råvara. Detta ligger också i linje med de tillväxtnål som beslutats inom den nationella livsmedelsstrategin.

Förenligt med EU:s statsstödsregler

Tillämpningen av EU:s statsstödsregler i förhållande till den gemensamma konkurrenslagstiftningen har varit den huvudsakliga orsaken till att långsiktiga politiska styrmedel för ökad andel biodrivmedel har dröjt i Sverige. LRF anser att promemorian utreder detta förhållande väl, men vill ändå poängtera att dessa regler skall revideras under 2017/18. Det finns all anledning att både förbereda en reduktionsplikt efter hur de uppfattas idag, men även för att påverka i riktning för att de kommande statsstödsreglerna bättre passar den svenska modellen.

Trots revideringar av bränslekvalitetsdirektiv och förnybartdirektiv ställs idag betydligt färre krav på de fossila drivmedlen, jämfört med biodrivmedel. De fossila drivmedlen har fortfarande låga krav vad gäller hållbarhetsredovisning, spårbarhet, reduktion av växthusgasutsläpp och samtidigt mycket lägre produktionskostnader. Särskilt i relation till så kallade ”avancerade biodrivmedel” eller andra- och tredjegerationens biodrivmedel. Av den förelagda anledningen menar LRF att det är bra att det nu ställt högre krav på drivmedelsdistributörerna, som genom reduktionsplikten tvingas öka andelen biodrivmedel i bensin respektive diesel.

Förbättrade förutsättningar för biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp

LRF välkomnar att det kvotssystem som föreslås är en kvot för reduktion av växthusgasutsläpp och inte en inblandningskvot. Reduktionsplikten gynnar därmed de biodrivmedel som har lägst växthusgasutsläpp per megajoule ur ett livscykelperspektiv. Det är också det system som har förordats av LRF, samt de flesta andra aktörer och företag i branschen. Det är inte bioråvarans ursprung från åkermark eller annat, som bör vara guidande för styrmedel, utan vilken växthusgasreduktion som går att uppnå.

I promemorian bedöms att användningen av restprodukter från bl.a. skogsbruk och jordbruk, och andra råvaror baserade på lignocellulosa, kommer att öka. Det bedöms också att Sverige har särskilt goda förutsättningar att producera biodrivmedel med låga utsläpp från i synnerhet skogliga restprodukter vilket ökar förutsättningarna för ökad produktion i Sverige. LRF vill här påpeka att en studie från Lunds Universitet visar att det finns betydande potential för ökad tillförsel av inhemsk biomassa fram till 2050¹, där potentialen från jordbruket är nästan lika stor som för skogen.

Med rätt jord- och skogsbruksmetoder, ett aktivt och hållbart brukande av de förnybara naturresurserna, samt med teknik för att använda bioges koldioxid inom andra industriprocesser (Bio CCU) är det fullt möjligt att uppnå negativa utsläpp – dvs. nettoupptag av koldioxid – vid produktion av biodrivmedel. Detta bör beaktas av politiskt styrda statsstöd. Nya och innovativa teknikplattformar behövs för separation, fraktionering, extraktion och omvandling av biomassa för att maximera värdet av den förnybara råvaran. Tillverkning från biomassa kommer troligtvis att resultera i ett stort antal produkter för ett stort antal olika affärssegment.

I Sverige, liksom i EU totalt, finns ett överskott av åkermark. Hela 600 000 - 800 000 hektar har tagits ur bruk eller odlas mer extensivt sedan 1990. Den areal jordbruksmark som idag brukas är ca 3 miljoner hektar åkermark, varav 2,6 miljoner hektar odlas och resten är permanenta gräsmarker. LRF bedömer att det är möjligt att öka produktionen av olika grödor i Sverige vilket också ger ökad lönsamhet och avsättning för bonden, vilket leder till en levande landsbygd och många nya jobb i hela landet.

Reduktionsnivåer

Det är bra att systemet utformas med separata kvoter för bensin och diesel. Men LRF anser att det är märkligt att regeringen väljer att sätta en mer ambitiös reduktionsnivå för diesel, jämfört med bensin. Sverige har mycket goda förutsättningar för att producera hållbar och klimatsmart etanol. Varför vänta med att införa E10 först år 2020? Det är viktigt att säkerställa att reduktionsnivån för bensin inte kommer att utgöra ett hinder, istället för att driva på utvecklingen.

¹Börjesson, Pål (maj 2016), *Potential för ökad tillförsel och avsättning av inhemsk biomassa i en växande svensk bioekonomi*, Lunds Universitet, rapport nr. 97.

Bilföretag har redan idag angett att deras fordon sedan flera år är klara för E20 (20 % etanol i bensin).

Idag importerar Sverige hela 70 % av den totala biodrivmedelsförbrukningen. Det är oerhört viktigt att Sverige kan få igång en inhemsk produktion av hållbara och klimatsmarta biodrivmedel, baserad på svensk bioråvara, avfall eller restprodukter. LRF ser dock en risk att regeringens förslag inte leder till de nödvändiga investeringarna i nya produktionsanläggningar i Sverige. Det finns därför skäl att framtida fokus riktas på att få igång inhemsk produktion, så att reduktionspliktsförslagets ökade nivåer inte endast klaras av med importerade biodrivmedel.

För att säkerställa nya investeringar är det viktigt att de årliga reduktionsnivåerna fastställs med god framförhållning. I regeringens förslag finns inga fastslagna reduktionsnivåer efter år 2020, vilket är en allvarlig brist. Istället innehåller förslaget endast en indikativ nivå som lätt kan ändras genom politiska beslut, vilket innebär att investeringsläget för produktion av nya biodrivmedel fortfarande är lika osäkert som tidigare. Utredningen "Fossilfrihet på väg" från år 2013, slog fast att producenter behöver politiska beslut som varar åtminstone under avskrivningstiden på ca 10 år, för att kunna få riskvilligt kapital.

LRF beaktar dock den angivna anledningen till att en reduktionsnivå endast kan fastställas till år 2020. EU:s förnybartdirektiv (RED) håller nu på att revideras, samt att riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi ska ses över efter år 2020. Regeringen menar att detta innebär att det är svårt att ange de exakta reduktionsnivåerna idag. LRF anser att det därför extra angeläget att Sveriges regering är mycket aktivt under förhandlingarna av revideringen av förnybartdirektivet (RED) och det nya statsstödsreglerna. Det är oerhört viktigt att biodrivmedel inte diskrimineras på grunder av bioråvarans ursprung, så som exempelvis livsmedelsbaserade grödor, utan bedöms utifrån faktiska hållbarhetskriterier och växthusgasreduktioner.

Beskattningen av biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten

LRF samtycker att avdragsrätten för energiskatt och koldioxidskatt för rena biodrivmedel från etanol och Fame sätts till 100 % och att övriga biodrivmedel över 98 procents andel får göra avdrag till 100 % på koldioxid- och energiskatten för den delen som kommer från biodrivmedlen. Dessutom är det positivt med en

reduktionspliktsavgift baserat på kronor per kilogram koldioxidekvivalenter om reduktionsplikten inte har uppfyllts för ett bränsle.

Tyvärr brister förslaget kraftigt då ingen långsiktig garanti ges för fortsatt skattebefrielse för höginblandade eller 100 % rena biodrivmedel. Ur en klimatsynpunkt borde det vara angeläget att skapa stabila villkor snarast för dessa bränslen, som kan uppvisa störst reduktioner av växthusgasutsläpp. Som förslaget om en skattebefrielse nu är utformat ges enbart villkor fram till 2020, vilket gör att marknadsaktörerna begränsas i att satsa på utvecklig och investering i produktion. Det är mycket angeläget att Sverige ges möjlighet att fortsatt producera och använda biodrivmedel från alla typer av biomassa, inklusive åkergrödor.

Tullvillkor för etanol

LRF ställer sig negativt till förslaget om att avveckla det s.k. tullvillkoret för etanol. Den dåvarande socialdemokratiska regeringens beslut om att tillämpa tullvillkoret var av avgörande betydelse för att Lantmännens och LRF, som då var delägare i Agroetanol, skulle våga ta beslutet om den mycket stora investeringen i anläggningen och att i efterhand ändra på förutsättningarna för en anläggning som man investerat över två miljarder kronor i rimmar illa med nödvändigheten av att ge långsiktiga och stabila politiska villkor för befintliga och kommande stora investeringar i inhemsk biodrivmedelsproduktion.

Med vänliga hälsningar,

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

Elina Matsdotter
Expert, Energi och Klimat

Isabel Moretti
Enhetschef, Energi & Miljö