

Miljö- och Energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se
m.remisser-energi@regeringskansliet.se
christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

Remissyttrande angående promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle; DNr: M2017/00723/R

Sammanfattande synpunkter

- Lantmännen välkomnar förslagen om klimatinriktade styrmedel, ambitionen om långsiktighet, målet om reduktion av transporternas klimatpåverkan med 70 % till 2030, utformningen med olika plikter för diesel respektive bensin samt att man i viss mån frigör styrmedelssystemet från EUs statsstödsregler.
- Lantmännen avstyrker bestämt förslaget om att avveckla kravet på odenaturerad etanol, det så kallade tullvillkoret. Förslaget innebär att man retroaktivt påtagligt försämrar villkoren för redan gjorda stora investeringar i Lantmännen Agroetanol och dessutom skickar en negativ signal till potentiella investerare vad gäller tilliten till politiska beslut. Ett avskaffande innebär att Sverige kommer att avvika från övriga medlemsstater i EU, öka sannolikheten för att Sverige fortsätter att exportera världens kanske bästa etanol och importera etanol med sämre klimatprestanda samt att rörligheten försvåras på den inre marknaden.
- Politik och lagstiftning för biodrivmedel bör nu riktas in mer på att behålla och öka den inhemska produktionen av biodrivmedel. I dagsläget produceras endast motsvarande ca 40 % av den inhemska förbrukningen av biodrivmedel i landet, trots att det finns en mycket stor potential till ökad produktion. Långsiktighet och stabilitet, men samtidigt lyhördhet och flexibilitet för nödvändiga förbättringar, kommer att krävas för att skapa rätt förutsättningar för befintlig och tillkommande produktion. Det är Lantmännens och många utredningars uppfattning att produktionen med råvara från jord, skog och avfall kan öka flerfaldigt och bidra till förbättrad handelsbalans, arbetstillfällen, utveckling i hela landet samt framväxt av en ny unik industrigren med stora exportmöjligheter av teknik, kunskap, fordon och biodrivmedel. Utmaningarna för inhemskt producerade biodrivmedel kan komma från olika håll, men principiellt är frågeställningen densamma oavsett om det handlar om exempelvis biogas, talloljebaserad HVO eller etanol: Sveriges politiker måste bestämma sig avseende om de vill skapa förutsättningar för inhemsk biodrivmedelsproduktion eller inte.
- Reduktionskraven för bensin bör vara höga och E10 bör införas 2020. Att sänka andelen fossilt i bensinpoolen från 95 till 90 % är ett väntat steg som diskuterats i flera år och som därtill kan kompletteras med andra

biodrivmedel/-komponenter i bensin. Till följd av ökat antal ladd-hybrider och kritiken mot utsläppen från dieselmotorer är en ökad bensinandel av drivmedelsförbrukningen att vänta, varför andelen biodrivmedel i bensinpoolen måste höjas påtagligt om 2030-målet skall kunna nås.

- Det behövs fler satsningar på E85, så att de stora investeringar som gjorts i närmare en kvarts miljon flexifuelbilar ("etanolbilar", FFV) och närmare 2 000 E85-pumpar verkligen utnyttjas i klimatarbetet. Skattesänkningen för E85 välkomnas, men fler åtgärder behöver vidtas. Man bör reducera energiskatten på bensinen i E85. Detta har under flera år gjort för fossilgasen i fordonsgasen, vilket lett till att fordonsgasen fått stärkt ekonomisk konkurrenskraft, även gentemot E85.
- Det är oroande att det inte finns långsiktiga villkor för höginblandade biodrivmedel, framförallt grödbaserade. Regeringen måste arbeta hårt gentemot EU för att finna en långsiktig lösning, där skattereduktion, helst full skattebefrielse, är att föredra. Eftersom det kan finnas invändningar mot en sådan lösning på EU-nivå är det viktigt att regeringen tillsammans med branschen skyndsamt tar fram konkreta alternativ till lösningen ovan.
- Lantmännen tillstyrker förslaget om att alkylatbensin inte bör omfattas av reduktionsplikten. Det finns i dag inga kommersiellt tillgängliga biokomponenter för detta.
- Framtagandet av reduktionspliktsförslaget har ej skett i nära samarbete med branschen, inte skickats ut på remiss till samtliga berörda instanser och remisstiden är kort. Samverkan med berörda aktörer och företag behöver förbättras och Lantmännen föreslår att ett branschråd med berörda företag och branschorganisationer inrättas omgående.

Lantmännens synpunkter på promemorian

Behåll kravet på odenaturerad etanol (tullvillkoret)

Regeringen föreslår överraskande att det så kallade tullvillkoret för etanol skall avskaffas retroaktivt från halvårsskiftet 2018 – och detta utan att på något vis diskuterat frågan med de aktörer som berörs i förväg. Lantmännen avstyrker bestämt förslaget eftersom det kommer att åsamka Lantmännen Agroetanol stora problem och för att det inte gynnar det svenska klimatarbetet eller ambitionen att öka den inhemska produktionen av klimateffektiva biodrivmedel.

Tullvillkoret eller liknande krav som får samma effekt finns i stort sett alla andra medlemsstater i EU. Att inte harmonisera med övriga EU får även effekten att handel på den inre marknaden försvåras, eftersom de kvaliteter som används i Sverige kommer att avvika från övriga länder. Om partier av etanol i Sverige denatureras kommer dessa alltså inte att kunna exporteras till andra medlemsstater, vilket blir en nackdel för svensk etanolproduktion och hindrar den inre rörligheten i EU.

Biodrivmedelsmarknaderna är helt skapade genom politiska beslut och skiljer sig därför från andra marknader och branscher. Utan en politik för minskade utsläpp från transportsektorn så skulle det inte förbrukas eller produceras en enda droppe biodrivmedel. Därför kan investerande företag ha större förväntningar på att politikerna och staten står fast vid de spelregler som satts upp i samförstånd med de företag som investerat i biodrivmedelsproduktion. Förutom att de företag som investerat gör stora förluster vid retroaktiva försämringar, så blir effekten av att inte stå fast vid de politiskt tagna besluten även att andra potentiella investerare kommer att bli väldigt försiktiga vad gäller att lita på staten och politikerna när de står inför stora investeringsbeslut i ny svensk produktion av förnybara drivmedel.

Om Sverige avskaffar sitt tullvillkor finns det stor sannolikhet för att svensk etanol kommer att fortsätta att exporteras, t ex till Tyskland, vilket sker i stor omfattning i nuläget. Tyskland har också en reduktionsplikt - och fortsatt krav på tullvillkor. Incitamenten för att använda svensk etanol i Sverige kommer därför att vara låga om tullvillkoret avskaffas härstades.

I nuläget finns det ett mycket stort glapp mellan efterfrågan och svensk biodrivmedelsproduktion och det är önskvärt att den svenska produktionen ökar påtagligt. Flera av de befintliga inhemska biodrivmedelsproducenterna kämpar i dag med dålig lönsamhet till följd av att det bl a ges subventioner och ställs lägre miljökrav i andra producentländer. På sistone har t ex den svenska biogasbranschen efterfrågat ökat stöd för inhemsk produktion, för det finns konkurrenssnedvridande produktionsstöd i Danmark, vilket leder till att den danska biogasen slår ut svensk biogas på den svenska marknaden. En liknande situation råder för den svenska produktionen av talloljebaserad HVO och importerad palmbaserad HVO. Sveriges regering måste välja väg för drivmedelssektorn – vill man se svensk produktion av biodrivmedel, eller ska politiken för förnybart byggas på import av biodrivmedel? Regeringen bör verka för fungerande långsiktiga lösningar för alla typer av biodrivmedel, så att den svenska produktionen säkras.

Produktionen sker inte på samma villkor i Sverige som i t ex USA och Brasilien. I USA används GMO vid produktionen och överlag är miljökraven lägre i dessa länder. Till detta kommer subventioner och långvariga regleringar för att gynna den inhemska produktionen i dessa länder, eftersom hela syftet med politiken där har varit att bygga upp egen produktion för att skapa ekonomisk tillväxt, arbetstillfällen och trygg energiförsörjning. I Sverige har det varit tvärtom, för här har man med efterfrågestimulerande styrmedel strävat efter ökad användning. Det finns således en påtaglig obalans mellan styrmedelssystemen, där svenska producenter missgynnas, vilket måste beaktas. För några år sedan gjorde EU-kommissionen en undersökning om konkurrenssnedvridningen mellan EU och USA till följd av GMO, mildare miljöregelverk och subventioner i USA och kom då fram till att det beräknade värdet av de i USA skapade gynnsammare förutsättningarna motsvarade närmare € 0,10 per liter etanol. Detta är en stor skillnad i förutsättningar för en produkt som handlas till ca SEK 5 per liter.

Agroetanols årliga produktionskapacitet är 235 miljoner liter, så dessa skillnader i produktionskostnader per liter får stora ekonomiska konsekvenser.

Det finns stora miljövinster av att behålla tullvillkoret. Om den svenska marknaden saknar krav på odenaturerad etanol finns risk för import av etanol som subventionerats i produktionsled och produceras med lägre miljökrav. Om importerna ökar av etanol från tredje land innebär detta även långväga transporter, eftersom importen högst sannolikt skulle komma från Nord- eller Sydamerika. Transporterna bär inte sina fulla klimat- och miljökostnader, eftersom internationell fartygsfrakt i princip inte betalar för sina utsläpp.

I stort sett alla medlemsstater i EU har i dag ett tullvillkor eller en annan reglering som får samma effekt. Om Sverige skulle avskaffa tullvillkoret skulle man alltså ha ett regelverk som inte harmoniserar med övriga EU och det skulle därmed även finnas en överhängande risk för att Sverige skulle bli ett transitland för importerad lågtullad etanol som sedan skulle ”läcka” till andra medlemsstater. Detta har tidigare skett, t ex innan Finland hade krav på odenaturerad etanol. Detta resulterade i att Finland blev transitland för importerad etanol, vilket mötte stor kritik från en rad medlemsstater och EU-kommissionen.

De flesta medlemsstater har alltså ett tullvillkor – eller som i Tysklands fall regler med motsvarande effekt. Tyskland har ställt ett krav på att den etanol som får räknas in i den tyska reduktionsplikten skall vara odenaturerad, vilket är en lösning som i praktiken får samma effekt som det ”normala” tullvillkoret.

Lantmännen avstyrker bestämt regeringens förslag om att avveckla det så kallade tullvillkoret.

Inför E10 år 2020

Införande av E10 föreslås till 2020, men texterna kring detta i regeringens förslag är otydliga och det är svårt att tydligt utröna hur pass ambitiös regeringen egentligen är kring E10 och andra biodrivmedel i bensinpoolen. Det kan finnas vissa problem med att införa denna nya drivmedelkvalitet, men dessa är inte oövervinnliga och man måste beakta att det endast handlar om att minska andelen fossilt i den stora bensinpoolen på över tre miljoner kubikmeter från 95 till 90 %. Till detta kommer att ett införande av E10 diskuterats länge och att det rimligen har gått att förutse och förbereda sig under denna tid.

Trenden med minskad bensinförsäljning kommer sannolikt att vända till följd av all kritik mot partiklar och NO_x från dieselfordon och den växande flottan av laddhybrider kommer också att drivas med bensin när den inte drivs av el. Det finns alltså starka skäl att göra något åt utsläppen och den höga andelen fossilt i bensinpoolen.

E10 har fungerat mycket bra för hela den amerikanska personbilsflottan under ett flertal år och vid det gångna årsskiftet infördes E10 som standard i Belgien i ett slag utan större problem. Nederländernas parlament diskuterar ett lagförslag om att införa E10 och flera andra länder i EU kommer säkert att införa E10 inom kort, inte minst eftersom det reviderade förnybartdirektivet sannolikt kommer att vara någorlunda vänligt inställt till etanol.

Verka för E20

Nästa naturliga steg för gnisttända motorer är E20, dvs låginblandning med 20 % etanol i bensin. Detta drivmedel används i vissa länder, inte minst i Brasilien, där etanolinnehållet i bensin konstant hålls på nivåer på mellan ca 20 och 30 %. Flera personbilstillverkare har testat E20 eller E25 och steget att gå över till denna inblandningsnivå är inte särdeles stort. Sverige borde därför bli en verka för E20 i de tekniska kommittéer i EU som arbetar med frågan, påverka inom EU-politiken och vid behov anpassa bonus-malus och andra styrmedel för E20.

Utnyttja de stora redan gjorda investeringarna i E85

Det finns i Sverige närmare en kvarts miljon etanolbilar (FFV) och närmare 2 000 etanelpumpar i hela landet. Utnyttjandegraden av dessa klimatinvesteringar är i dag väldigt låg och det borde ligga i bilägarnas, skattebetalarnas, drivmedelbolagens och statens intresse att E85-användningen ökar påtagligt, istället för att alla dessa etanolbilar använder bensin som till 95 % är fossil och E85-pumparna står oanvända.

Det finns i Brasilien 30 miljoner och USA 17 miljoner FFV som fungerat bra i många år, så det är inte tekniken som har felat i Sverige, utan politiken. Efter de stora satsningar som gjordes på E85 i Sverige svek politiken på olika sätt och i dag är E85-försäljningen tyvärr mycket låg. Att öka användningen av E85 torde vara en av de lägst hängande frukterna om man vill minska transporternas klimatpåverkan i Sverige. I första hand bör de befintliga FFV börja använda E85, men senare borde försäljningen av FFV kunna öka, även för ladd-hybrider. Teknologin är välbeprövad, utvecklingsbar och etanol finns att tillgå i stor mängd och är kostnads- samt klimateffektiv. Det är också sannolikt att etanol kommer att komma hyfsat väl ut EUs pågående revision av förnybartdirektivet, RED II.

Det är välkommet att skatten på E85 sänks i regeringens förslag, men mer behöver göras för E85. Man borde t ex sänka skatterna på bensindelen i E85, så att pumppriset blir konkurrenskraftigare. Fossilgasen i fordonsgas har under flera år varit befriad från energiskatt och det samma borde kunna göras för E85. Skattereduktionen för fossilt i fordonsgasen har därtill snedvridit konkurrensen mellan de två huvudalternativen för biodrivmedel för personbilar, vilket sannolikt också bidragit till den minskade E85-försäljningen.

Vidare borde statliga myndigheter, tillsammans med branschen, kunna bedriva en informationskampanj om fördelarna med E85 och FFV, så att intresset återuppväcks och de felaktiga myter som delvis stod bakom minskningen av E85 kunde bestridas.

FFV borde också ges goda villkor i kommande bonus-malussystem och i detta hänvisas till Svebios remissyttranden.

Enorm potential i ED95

Scanias konverterade dieselmotorer och ED95, dvs ett drivmedel med ca 95 % etanol och ca 5 % andra bränslekomponenter, är det kanske mest intressant och uppväxlingsbara alternativet till diesel för lastbilar och bussar. Tekniken är väl beprövad, ekonomisk konkurrenskraftig och etanol finns att tillgå i mycket stora volymer. Andra biodrivmedelalternativ har sina begränsningar vad gäller tillgång och kan få problem med EUs reviderade förnybartdirektiv. Eldrift har också klara begränsningar på tunga sidan.

För att ED95 skall utnyttjas i framtiden krävs dock att utfallet av revideringen av förnybartdirektivet inte blir så negativt för grödbaserade biodrivmedel som föreslaget samt att de svenska styrmedlen för grödbaserade höginblandade biodrivmedel utformas så att ED95 och andra liknande biodrivmedel inte begränsas eller hindras helt i framtiden.

Alkylatbensin bör ej omfattas av reduktionsplikten

Alkylatbensin föreslås att inte omfattas av reduktionsplikten, vilket tillstyrks av Lantmännen. I dagsläget finns tyvärr inga kommersiella biokomponenter som kan tillsättas i alkylatbensin utan att man hamnar utanför de tekniska specifikationer som gäller. Innan sådana biokomponenter finns att tillgå på marknaden bör således de i sammanhanget små mängder alkylatbensin som förbrukas inte ingå i reduktionsplikten.

Långsiktiga villkor för höginblandade biodrivmedel

Det är synnerligen oroande att det inte kan presenteras en långsiktig lösning för höginblandade biodrivmedel, särskilt de grödbaserade. Här är det av största vikt att regeringen fortsätter sitt arbete gentemot Kommissionen för att ta fram en gynnsam och långsiktig lösning. Full skattebefrielse för dessa biodrivmedel är det bästa alternativet och i andra hand en skattereduktion som inte är fullständig. Om detta alternativ inte är möjligt, så måste regeringen ta fram konkreta alternativa lösningar omgående. Det är väldigt viktigt att grödbaserade biodrivmedel inte missgynnas, för det är alltfjämt de som kan erbjuda de riktigt stora volymerna. Arbetena ovan måste ske i nära samverkan med branschen (se även om branschråd nedan).

Det indikativa målet för låginblandning år 2030 måste bli skarpare för att ge den nödvändiga långsiktigheten. Ett sådant mål bör kunna tas på samma sätt som de nationella klimatmålen till år 2045 eller det nationella klimatmålet för transportsektorn till år 2030. Med ett fastställt mål får kontrollstationerna en tydligare uppgift och det ger möjligheter till långsiktig planering för alla aktörer.

De höginblandade biodrivmedlen fortsätter att försöka hanteras genom skattenedsättning vilket inte ger någon ökad långsiktighet för marknadens aktörer jämfört med idag. Regeringen anger att bättre besked om hur höginblandade biodrivmedel ska behandlas efter 2020 kommer efter kontrollstation 2019. Det är för kort framförhållning för att någon aktör ska göra några nya satsningar på höginblandade biodrivmedel.

Särskilt oroande är regeringens bedömning att de grödbaserade drivmedlen inte ens kommer att kunna omfattas av skattenedsättning efter 2020. Och några alternativ för att aktörer ska kunna fortsätta satsa på höginblandade eller rena biodrivmedel från grödor efter denna tidpunkt föreslås inte. Konsekvensen är sannolikt att ingen aktör gör några nya satsningar inom det området i Sverige

Förbättra samarbetet med branschen

Den nu aktuella remissen har inte föregåtts av nämnvärt utbyte med berörda företag, remissen har inte skickat ut till samtliga berörda företag (inklusive Lantmännen, som yttrar sig ändå) och remisstiden är kort med tanke på det komplexa och omfattande förslaget. Lantmännen är införstådda med att ledtiderna kan vara korta på regeringskansliet, men en löpande systematisk dialog med berörda aktörer och företag kan då underlätta och förbättra för samtliga berörda, inklusive regeringskansliet och politikerna.

Lantmännen föreslår att ett branschråd inrättas som kan konsulteras och informeras löpande under de kommande åren, då förändringarna på biodrivmedelsområdet kommer att vara stora.

Instämmer med LRF och Svebio

Lantmännen har tagit del av LRFs och Svebios remissyttranden och instämmer i stort med vad som där framförts.

Lantmännen övergripande synpunkter på grödbaserade biodrivmedel

Tillsammans med effektiviseringar i transportsektorn och ökad användning av eldrift, så spelar hållbara biodrivmedel en huvudroll i arbetet med att minska transporterens stora klimatpåverkan och fossilberoende och för att nå målet om att minska transporterens klimatpåverkan med 70 % till 2030.

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 skogliga restprodukter vilket ökar förutsättningarna för ökad produktion i Sverige. Vi vill här påpeka att en studie från Lunds Universitet visar att det finns betydande potential för ökad tillförsel av inhemsk biomassa fram till 2050, där potentialen från jordbruket är nästan lika stor som för skogen.

Lantmännen ser stora möjligheter för jord- och skogsbruket vad gäller produktion av hållbara och klimateffektiva biodrivmedel. Lantmännen har genom sina satsningar på bland annat produktion av klimateffektiv etanol gått i bräschen på området sedan 1980-talet. Genom produktionen vid Lantmännen Agroetanol visar Lantmännen att det i ett världsledande bioraffinaderi går att producera etanol med en klimatgasreduktion på 90 %, biogas, protein för animalie- och humankonsumtion samt grön kemi från spannmål och restprodukter i full kommersiell skala. I produktionen sker utvinning av stora mängder koldioxid (Carbon Capture and Recycling, CCR), vilken används som förnybar kolsyra i livsmedels- och pappersindustrin.

Omkring 2,2 miljarder kr har investerats i Agroetanol och produktionen i hela värdekedjan beräknas sysselsätta upp till 500 personer och skapa stort mervärde för den lokala ekonomin i Norrköping, Östergötland och kringliggande regioner.

Lantmännen vill även lyfta fram samarbetsprojektet Etha (www.etha.se), där Lantmännen samarbetar med Scania om en svenskutvecklad hållbar lösning för tunga transporter. I Etha används Scantias lastbilar som anpassats för drift av etanolbränslet Agro Cleanpower 95 (ACP 95, med ca 95 % etanol och ca 5 % andra bränslekomponenter) från Agroetanol. Eftersom ACP 95 i dag reducerar växthusgasutsläppen med upp till 90 % jämfört med diesel, uppnås nära nog fossilfria tunga transporter med befintliga tekniska fordonslösningar och ett välbeprövat biodrivmedel. Etanol finns att tillgå i stora volymer till de kanske lägsta priserna per energienhet och Etha-lösningen utgör därför en mycket viktig möjlighet för att göra tunga transporter fossilfria.

Lantmännen är ytterst oroade över den negativa synen på grödbaserade biodrivmedel i EU. Som tidigare nämnts så producerar bioraffinaderiet Lantmännen Agroetanol en etanol med en klimatprestanda som är bättre än de flesta andra biodrivmedel, vilket tydliggör hur feltänkt det är att basera styrmedel på råvara istället för klimatprestanda.

Lantmännen ser ett kraftfullt agerande i EU för att skapa goda förutsättningar för anläggningar som Lantmännen Agroetanol som ytterst angeläget och räknar med att regeringen sätter in all kraft i arbetet med påverka EU i rätt riktning.

Om Lantmännen

Lantmännen är ett lantbrukskooperativ och norra Europas ledande aktör inom lantbruk, maskin, bioenergi och livsmedel. Företaget ägs av 25 000 svenska lantbrukare, har över 10 000 anställda, verksamheter i ett 20-tal länder och omsätter direkt 37 miljarder kronor på årsbasis och sammanlagt ca 50 miljarder kr om man inkluderar Lantmännens andel i delägda företag i Sverige och utomlands.

Lantmännen består av fyra divisioner där Division Livsmedel är den största med en årlig omsättning på ca 13 miljarder kr. Divisionerna Lantbruk och Maskin omsätter ca 10 miljarder kr var och är båda viktiga affärsparters till våra ägare, de svenska lantbrukarna. Division Energi omsätter ca tre miljarder kr och är Sveriges största företag inom bioenergi. På energiområdet återfinns verksamheter inom fjärrvärme, pellets, etanol, biogas, dryckessprit, stärkelse, grön kemi, protein samt alkylatbensin.

Läs gärna mer om Lantmännen på www.lantmannen.com eller i vår års- och hållbarhetsredovisning på <http://lantmannen.com/om-lantmannen/finansiell-information/ars-och-hallbarhetsredovisningar/>

Lantmännen använder numera använder remisser@lantmannen.com som mailadress för mottagande av remisser och vi skulle vara tacksamma om denna information kunde spridas inom Miljö- och energidepartementet samt övriga Regeringskansliet.

Med vänlig hälsning

Alarik Sandrup
Näringspolitisk chef
Lantmännen

Direkttelefon: 010-556 09 53
E-post: alarik.sandrup@lantmannen.com