



LUNDS UNIVERSITET  
Lunds Tekniska Högskola

Kansli LTH  
Eva Rosengren  
Samordnare

YTTRANDE

2017-04-10

Dnr V 2017/505

Regeringskansli  
Miljö- och energidepartementet

**Remiss:** Promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle  
M2017/00723/R

Lunds tekniska högskola lämnar nedanstående synpunkter på remissen. Synpunkterna har utarbetats av Pål Börjesson, Lovisa Björnsson & Mikael Lantz, Miljö- och energisystem vid Institutionen för Teknik och Samhälle, samt Ola Wallberg, Institutionen för Kemiteknik, Lunds Tekniska Högskola

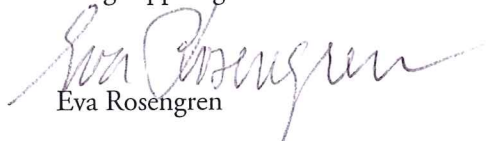
Föreliggande förslag till lag om reduktionsplikt i fråga om växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen är principiellt mycket bra av flera skäl. Genom att premiera de mest klimateffektiva biodrivmedelssystemen påskyndas sannolikt en teknikutveckling inom biodrivmedelsområdet där nya system och råvaror kommersialiseras. Högre (initiala) produktionskostnader kompenseras av hög klimatnytta vilket innebär ökad konkurrenskraft för klimateffektiva biodrivmedelssystem. Lagförslaget skulle kunna gynna utvecklingen av inhemska biodrivmedelssystem och inhemska råvaror. De föreskrifter som reglerar beräkningsmetoden för växthusgasutsläpp blir dock allt viktigare, och särskilt det faktum att råvaror som klassas som avfall/restprodukter räknas ha nollutsläpp oavsett vilken produktionskedja de kommer ifrån. För att enbart gynna långsiktigt hållbara system blir det mycket viktigt med konsekventa och transparenta bedömningar av hur definitionen av restprodukter ska tolkas i de omnämnda kommande kriterierna på förordningsnivå. Detta krävs för att vi i allt större omfattning ska premiera utnyttjandet av klimateffektiv skogs- och jordbruksråvara, huvudsakligen olika restprodukter, tillvarata dagens teknikkunnande från många års forskning samt utnyttja och utveckla befintlig industriinfrastruktur.

Eftersom reduktionsplikten gäller låginblandning kommer drop in-bränslen (framför allt HVO) att få en fördel jämfört med alkohol- och gasbränslen (etanol, metanol, biogas osv) på sikt och när de tekniska inblandningsgränserna för alkoholbränslen nås. Ur ett livscykelperspektiv är produktionssystem för alkohol- och gasbränslen från cellulosa fördelaktiga då de uppvisar hög resurs- och energieffektivitet, dvs utbytet av drivmedel (och el) per mängd biomassaråvara är högt. Eftersom det långsiktiga målet är att nå en fossilfri fordonsflotta i Sverige krävs att kommersialiseringen av höginblandade biodrivmedel som alkohol- och gasbränslen påskyndas och inte på sikt hämmas av en reduktionsplikt som indirekt gynnar drop in-bränslen allt eftersom reduktionskvoterna höjs. Tvärtom är det viktigt att såväl drop in-bränslen och höginblandade biodrivmedel utvecklas parallellt på drivmedelsmarknaden för att nå de långsiktiga målen med en

fossilfri fordonsflotta. Det finns t ex inte beaktat vilka risker det finns med att tekniken för drop in-bränslen i bensin inte utvecklas i tillräckligt snabb takt för att nå målen om en reduktion om 40% till 2030. Hur reduktionsplikten skulle inverka på konkurrenskraften med höginblandande och rena biodrivmedel samt biogas är ännu oklart. Skrivningarna i kap 4 om dessa biodrivmedel bör få ”fortsatt skattebefrielse, så långt det är möjligt” ger en fortsatt otydlighet.

Vi ställer oss således bakom föreliggande lagförslag om en reduktionsplikt för låginblandade biodrivmedel men uppmanar samtidigt Regeringen/Regeringskansliet att skyndsamt utveckla motsvarande långsiktiga styrmedel för höginblandade biodrivmedel (som ersättning för dagens skattebefrielse med dess osäkerheter). Höginblandade biodrivmedel i form av alkohol- och gasbränslen har hög resurs- och klimateffektivitet samt bra miljöprestanda både vid produktion och användning och krävs, tillsammans med drop in-bränslen, för att nå en fossilfri fordonsflotta i Sverige.

Enligt uppdrag



Eva Rosengren