

Stockholm 2017-04-18

Miljö- och Energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se

Kopia:

christina.nordenbladh@regeringskansliet.se
m.remisserenergi@regeringskansliet.se.

St1 Sverige AB: Synpunkter på remiss av promemorian
Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin
och dieselbränsle

Remiss 2017-03-17. DNr: M2017/00723/R

Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.

Sammanfattning

St1 är positiv till en övergång till reduktionsplikt och anser att det föreslagna systemet har många förtjänster. Ett reduktionspliktsystem har möjligheterna att leva upp till de tre centrala krav som finns på styrmedel; långsiktighet, kostnadseffektivitet och teknikneutralitet. Men det nu föreslagna systemet är inte färdigutvecklat. St1 förordar starkt följande ändringar/kompletteringar i förslaget:

- 1/ Åtgärder för att säkerställa en oförändrad och flexibel råvarubas inom EUs regelverk
- 2/ Specifik kvota för avancerade biodrivmedel införs.
- 3/ Att en gemensam reduktionsnivå för bensin och diesel införs.
- 4/ Ett system som möjliggör handel med utsläppsreduktion införs.
- 5/ Ett tydligt stöd införs för fortsatt utveckling av svensk produktion av biodrivmedel.
- 6/ Förutsättningarna för Pumplagen bör utredas på nytt

Yttrande

St1 är ett nordiskt energibolag som är verksamma inom drivmedels-, el-, värmeproduktion och försäljning. St1 är ett av två bolag med raffinaderiverksamhet i Sverige och St1 tillverkar också biodrivmedel, i Sverige och i Finland. St1s vision är att vara den ledande producenten och försäljaren av CO₂-medveten energi. Vårt mål är att utveckla och kommersialisera nya, förnybara bränslen.

St1 är positiva till att regeringen föreslår en övergång till reduktionsplikt som det centrala styrmedlet för en ökad biobränsleanvändning. Ett reduktionspliktsystem har möjligheterna att leva upp till de tre centrala krav som finns på styrmedel; långsiktighet, kostnadseffektivitet och teknikneutralitet.

Vikten av långsiktighet i systemet

En av de, för St1, viktigaste aspekterna i reduktionspliktsystemet är dess långsiktighet. Genom att nu bara besluta om tre år skapas en osäkerhet som försvårar omedelbara investeringsbeslut och beslut om inriktningen på utvecklingsarbetet. Det indikativa målet om en reduktionsplikt på 40 % till 2030 är inte ett beslutat mål och kan därför inte ligga till grund för framtidssatsningar. I detta läge är det ändå klokt eftersom EU:s regelverk inom området är på väg att revideras och förändringar i hållbarhetsdirektivet kan få stora effekter på marknaden för biodrivmedel.

Kontrollstation 2019 kommer att få en central roll i utvecklingen av reduktionspliktsystemet. Det är önskvärt att arbetet får tillräckligt med tid och att arbetet kan ske öppet och i dialog med samhällets berörda intressenter, speciellt med den berörda industrin. St1 medverkar gärna med vår kunskap och erfarenhet.

För St1 är det centralt att kontrollstationen 2019 lägger fast nivån och regelverket för reduktionsplikten hela vägen fram till 2030. Tydliga delmål bör upprättas. Det skulle innebära att de investeringsbeslut i biobränsleproduktion som St1 står inför skulle kunna fattas med rimlig säkerhet om marknadsförutsättningarna. Utan långsiktighet kommer inte investeringar till stånd och uppbyggnaden av produktionssidan kommer att släpa efter. Det skulle leda till att det svenska systemet med reduktionsplikt skulle uppfyllas av import av biodrivmedel. Det är också centralt att Sverige är aktiva i framförhandlingen av de uppdaterade hållbarhetskriterierna. Det är framförallt centralt att avancerade biobränslen kan hanteras utan restriktioner och inte begränsas av olika råvarulistor.

Rätt utformat system för reduktionsplikt skulle innebära stora möjligheter att utveckla och kommersialisera nya, fossilfria bränslen och därmed bidra till omställningen till ett fossilfritt samhälle.

1/ Säkerställa oförändrad och flexibel råvarubas inom EUs regelverk

Den föreslagna reduktionsplikten förutsätter tillgång till klimat och kostnadseffektiva biobränslen. Att inom EU regelverket behålla en bred råvarubas och förhindra ytterligare krav och restriktioner av hållbart producerade råvaror är en förutsättning för att uppnå de höga mål som Sverige har satt upp. Detta medverkar till att minska trycket för ökade priser för biodrivmedel samt att det säkerställer att vi inte onödigt kastar bort de signifikanta delarna av redan uppnådd hållbar GHG reduktion i samhället.

Inom EU föreslås en uppdatering av EUs förnybarhetsdirektiv (REDII). Medlemsländerna och EU parlamentet ska under kommande två år förhandla fram en slutgiltig lösning som ska träda ikraft 2021. De föreslagna förändringarna riskerar att leda till brist på råvaror för biodrivmedelsproduktion till den europeiska marknaden. En bred råvarubas kan medverka till att skapa långsiktigt konkurrenskraftiga priser för biodrivmedel. Hållbart producerade biodrivmedel båda av 1G och 2G bidrar till att effektivt kunna reducera GHG inom transportsektorn. Inga avfall eller rest baserade biobränslen skall logiskt sett exkluderas från framtidens verktygslåda.

2/ Specifik kvot för avancerade biodrivmedel

Nuvarande konstruktion av reduktionsplikten saknar element som tydligt stimulerar utveckling, produktion och användning av avancerade biodrivmedel. Där är det viktigt att införa en specifik kvot för att främja avancerade biodrivmedel. Detta borde vara implementerat senast den 10 september 2017 som en viktig del av implementeringen av så kallade ILUC direktivet.

Ambitiösa mål och långsiktiga perspektiv kommer tillsammans med incitament automatiskt att skapa förutsättningar för och därmed innebära investeringsbeslut för denna typ av biodrivmedelsproduktion. Detta stöttar då samtidigt närproducerade biodrivmedel och vår inhemska industri med tillhörande arbetstillfällen.

3/ En gemensam kvot för bensen och diesel ökar flexibiliteten

Samhällets långsiktiga mål borde vara att få en sänkt klimatpåverkan, inte att premiera vissa drivmedel. Det supportas även i remissen genom följande text " Det långsiktiga målet med reduktionsplikten är att bidra till regeringens mål inom det klimatpolitiska ramverket och om en fossilfri fordonsflotta genom att byta ut fossil bensen och fossilt dieselbränsle mot biodrivmedel med låga växthusgasutsläpp ur ett livscykelperspektiv".

Det anförs som skäl i remissen att en separat reduktionsnivå för bensen skulle förenkla införandet av en E10 kvalitet på marknaden men detta resonemang är fel. Vi anser att införandet av en E10 kvalitet enklast åstadkoms genom att avveckla den så kallade "pumplagen" och införa stimulans för att ett företag kan få avsättning på volymer som överskrider kvotnivån. Detta supportar på ett naturligt sätt den fortsatta utvecklingen av redan befintliga nivåer av bioinblandning i bensen och en tidigare implementering av bensen kvaliteter som kan innehålla både E10 och E15. Man bör även på sikt se över möjligheten att låta höginblandade biodrivmedel ingå i reduktionsplikten.

En gemensam reduktionsplikt för bensen och diesel kommer att kostnadseffektivare driva på samhällets reduktion av GHG.

4/ Ett system som möjliggör handel med utsläppsminskningar

Förslaget innehåller regelverk för överlåtelse av utsläppsminskningar, vilket är bra eftersom det möjliggör viss flexibilitet. Skäl har framförts att den svenska marknaden är för liten för ett handelssystem för utsläppsminskningar vilka vi inte instämmer i. Initialt finns förutsättningar inom Sverige men på sikt att kunna utökas till ett nordiskt system. Det skulle öka flexibiliteten och samtidigt skapa ett incitament för att vi som vill tidigarelägga GHG reduktioner och gå före får ekonomiska förutsättningar att göra det. Inom ramen för den föreslagna flexibiliteten är det viktigt att skapa förutsättningar för handel för GHG reduktioner mellan olika produkter samt möjligheten att överföra överskjutande reduktionspliktsuppfyllnad till efterföljande kalenderår. Om det inte går att införa ett handelssystem kan det norska systemet med skattebefrielse för biobränslevolymer över reduktionsplikten utredas.

För ett system som reduktionsplikten är det viktigt att plikten blir ett golv, inte ett tak. Ett handelssystem som skissat ovan gör att ett företag kan få avsättning på volymer som överskrider kvotnivån. Men om detta inte är praktiskt möjligt att få till stånd är det viktigt med någon annan form av incitament för "överskottsvolymer".

5/ Ett tydligt stöd för fortsatt utveckling av svensk produktion av biodrivmedel

Utvecklingen av biodrivmedelsproduktionen går för närvarande fort. Flera pilotprojekt, stödda av forskningsmedel har övergått till kommersialisering. Det har också lett till en förändrad syn på vilka framtidens biodrivmedel är. De produkter som forskarsamhället satte högt på grund av teoretiskt hög energieffektivitet har ersatts av produkter med lägre tillverkningskostnader. I framtiden kommer kravet att vara både hög energieffektivitet och låga produktionskostnader. Produkterna behöver vara tillverkade på ett hållbart sätt och samtidigt kunna konkurrera med och understiga kostnaden för att tillverka och använda fossil energi.

St1 ser positivt på möjligheten att samprocessa bioråvaror med fossila råvaror i raffinaderiprocessen. Det skulle innebära en extremt smidig och kostnadseffektiv övergång till biobaserade drivmedel. Den slutliga färdiga produkten kommer att i grunden vara den samma; bensin, diesel och flygbränsle. För detta krävs bland annat ett regelverk som möjliggör den framtida tekniken med samprocessning av biokomponenter och fossila komponenter i raffinaderier. Att ha full flexibilitet att allokera gröna molekyler inom ramen för massbalans inom en tillverkningsenhet. Här vill vi även framhålla vikten av ett samspel och en samsyn mellan bland annat Energimyndigheten och Skattemyndigheten för att förenkla och supporta den framtida utvecklingen av GHG reduktion som detta leder till.

St1 bedömer denna strategi som central för att målet om en 40 % reduktionsplikt till 2030 ska kunna uppnås utan stora samhällsekonomiska kostnader och på ett hållbart sätt. Men för att den ska vara möjligt måste Sverige skyndsamt införa regelverk, både skattemässigt och för reduktionspliktens uppfyllande, som möjliggör detta.

Möjligheterna att nå en 40 % reduktionsplikt till 2030 bestäms också av EU och utvecklingen av hållbarhetsdirektivet. De signaler som nått St1 är inte odelat positiva utan mycket tyder på att det reviderade direktivet kan ställa till stora svårigheter med att utveckla biobränsleanvändningen. Det känns därför angeläget att Sverige är aktiv i förhandlingarna. St1 vill särskilt uppmärksamma på vikten att rest och avfallsprodukter tillåts som råvara för hållbara biodrivmedel.

6/ Pumplagen bör utredas på nytt

Pumplagen infördes för att implementera förnybara drivmedel till marknaden. I och med reduktionsplikten skapas nya alternativ att säkerställa detta. I dagsläget föreligger det tvärt om en risk att pumplagen fördröjer införandet av nya avancerade och hållbara biodrivmedel. När reduktionsplikten för bensin höjs kommer den så kallade E10 kvaliteten att krävas för att klara kraven. Samtidigt klarar inte alla bilar E10, vilket gör att E5 eller en alternativ bensinkvalitet kommer att behövas. Det innebär att en station behöver fyra pumpar, diesel, bensin/E5, E10 och E85 samt en tillräckligt stor och tekniskt färdigställd cisternpark. För St1 och för vissa andra bolag kommer detta kräva stora nyinvesteringar. Dessa kommer inte att vara kommersiellt gångbara i lägen med få kunder, utan kraven kommer leda till fortsatt nedläggning av tankställen. Mot bakgrund av detta anser St1 att pumplagen och dess utformning bör ses över och anpassas efter hur situationen på bränslemarknaden kommer förändras i och med reduktionsplikten. I detta sammanhang bör man även titta på hur Reduktionsplikten samt det föreslagna Bonus Malus regelverket kan samverka.

För St1 Sverige AB

Hilde Wahl, Verkställande Direktör