



2013-10-09

BioDriv är ett nätverk i Svebios regi för att samla organisationer och företag med intresse av att minska klimatpåverkan och påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor genom ökad användning av biodrivmedel.

Vi undertecknande har erfarenhet av såväl utveckling, produktion och distribution av biodrivmedel som fordonstillverkning och vill gemensamt framföra att:

- Det är angeläget att **snarast** påbörja omställningen till biodrivmedel. Ju tidigare stora mängder hållbara drivmedel används, desto mindre total klimatpåverkan, samtidigt som detta ger en tydlig signal till såväl drivmedelsproducenter, fordonstillverkare och fordonsköpare om att staten tar klimathotet på allvar och verkligen avser att ställa om. Allt eftersom bilflottan blir mer energieffektiv, minskar behovet av biodrivmedel i den inhemska flottan, men vi har då byggt upp en produktionskapacitet för biodrivmedelsexport till länder med mindre gynnsamma förutsättningar.

En marknad behöver tydliga tillväxtmål, men idag har vi redan nått målet för 2020. Vi ligger åtta år före tidsplanen vilket hämmar branschens tillväxt. För att inte tappa fart behöver vi höja målet för 2020. Våra beräkningar av pågående och projekterade anläggningar visar att ett ambitiöst men fullt realistiskt mål är att år 2020 använda 25 % biodrivmedel. Detta kräver dock att flera effektiva styrmedel införs omgående för att uppnå 2020-målet. Därför måste den föreslagna kvotplikten och stöd till produktion av andra generationens biodrivmedel kompletteras med ytterligare styrmedel.

Vi uppmanar utredaren att sätta delmålet att 25 % av vägtransporternas energi-användning, motsvarande ca 20 TWh, ska utgöras av biodrivmedel år 2020. Detta kräver också att kompletterande styrmedel måste utredas vidare.

- Dagens styrmedel baserar sig på volymer biodrivmedel och mätning av CO₂-utsläpp ur avgasröret, vilket är grova mått som de facto riskerar att leda till minskad klimatnytta trots ökade ansträngningar och ökade kostnader. Detta är snarast att betrakta som falsk varudeklaration. Vi anser att styrmedlen måste baseras på verklig klimatnytta i form av sparad fossil CO₂, räknad på hela livscykeln. Alla biodrivmedel som används inom EU måste redovisa sin klimatnytta och ett rullande genomsnitt kan användas för att beräkna hur mycket avgasrörsvärdet bör justeras nedåt för biodrivmedelsfordon. För biodrivmedlen på den svenska marknaden bör man utforma ett system som premierar klimatnytta, exempelvis efter den modell som utvecklats i Tyskland.

Vi uppmanar utredaren att föreslå styrmedel för fordon som baseras på verklig klimatpåverkan istället för de enkla måtten volym och avgasrörsvärde och styrmedel för biodrivmedel som premierar klimateffektiva biodrivmedel.

- En fossilfri fordonsflotta kommer att kräva utveckling av fordon som drivs med "höginblandade" biodrivmedel. Detta ansvar kan inte helt läggas över på marknaden, exv. i form av kvotplikt, utan förutsätter effektiva styrmedel för en snabb och långsiktig uppbyggnad av fordonsflottor för höginblandade biodrivmedel. En kvotplikt kan inte tvinga konsumenterna att köpa höginblandade drivmedel och drivmedelsbranschen har inte rådighet över vilka fordon som lanseras på marknaden. Eftersom biodrivmedel under överskådlig framtid kommer att vara dyrare än fossila måste biodrivmedlen säljas med förlust för att nå kvoten, varför vinsten på övrig försäljning måste öka. Allteftersom kvoten höjs finns mindre och mindre vinstgenererande fossilt drivmedel kvar och företaget riskerar att gå omkull.

Vi uppmanar utredaren att redovisa effektiva styrmedel som gynnar framtagande och marknadsutveckling av optimerade biodrivmedelsmotorer.

Med Vänlig Hälsning

Jan Lindstedt för Nätverket Biodriv

Nätverket Biodriv drivs av Svebio. Övriga undertecknare är

Lantmännen Energi
BAFF
Biofuel Region
Chemrec AB
Energigas Sverige
Ecobränsle AB
Lantbrukarnas Riksförbund LRF
Nordisk Etanol & Biogas AB
Perstorp BioProducts AB
Policom Consulting AB
Q3- Forum för hållbara transporter
Ren Fuel AB
Scania
Sekab