Stockholm 2014-05-19

Näringsdepartementet
103 33 STOCHOLM

Svebio och BioDriv har erbjudits att yttra sig över remiss avseende ”Utredningen om en fossilfri fordonstrafik (SOU 2013:84)” (Dnr N2014-7434-E)

Svebios och BioDrivs synpunkter i sammanfattning:

- BioDriv välkomnar utredningen och ställer sig i stort bakom utredningens förslag och slutsatser. BioDriv hoppas att denna utredning kan vara startskottet för en långsiktig och stabil klimat- och energipolitik för transportsektorn i Sverige.

- För att vi ska uppnå riksdagens uppsatta mål för 2030 samt 2050 mål måste insatser och beslut tas snabbt och på bred front. Vi kan inte avvakta med åtgärder till år 2020. För att skapa en styrning i enlighet med 2030 och 2050 målen bör dessa baseras på utsläppsreduktion istället för dagens volymkrav. Riksdagen bör därför snarast fastställa utredningens övergripande klimatmål samt specifika utsläppsreduktionsmål för transportsektorn, i enlighet med vad utredningen föreslår:
    - 15 procent minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2020
    - 28 procent minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2025
    - 50 procent minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2030
    - 75 procent minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2040

  Dessa mål kan uppnås med en klimatbaserad kvot med handelsmekanismer eller med en differentierad koldioxidskatt. Skulle en kvotplikt som omfattar både låginblandade och höginblandade biodrivmedel införas måste denna kvot vara ambitiös nog för att säkerställa en marknadstillväxt för biodrivmedel utöver de nivåer som är tekniskt möjliga att blanda in i fossila drivmedel. Annars riskerar rena biodrivmedel att slås ut.

- Låginblandning av biodrivmedel i fossila bränslen bör endast begränsas av tekniska bränslekrav, inte av skattetekniska skäl. Begränsningen av

användningen av HVO både vid låginblandning och som rent biodrivmedel bör därför skyndsamt tas bort. Insatser för att införa av E10 bör också genomdrivas skyndsamt.

- Det är av stor vikt att de politiskt utformade marknadsförutsättningarna som skapas av ”basstyrmedlen”, dvs. skattebefrielse och/eller kvotplikt, är så pass goda att utveckling, investeringar och produktion av biodrivmedel kan komma till stånd på kommersiell grund. Samtidigt finns skäl att under en kortare tid stödja utvecklingen av lovande ny teknologi som inte kan och kommersialiseras enbart på marknadens villkor. Ett lämpligt riktat stöd kan vara den prispremiemodell som utredningen förslår.

- Styrmedel för biodrivmedel bör fokusera på faktisk klimatprestanda snarare än typ av råvara, produktionsteknik eller så kallad generationstillhörighet. Målsättningen bör vara att optimera resursutnyttjandet av den biomassa som finns tillgänglig. Detta uppnås via teknikneutrala styrmedel för råvaror så väl som för tillverkningsprocesser.

- Sverige bör sträva efter ett enhetligt pris både på koldioxid och på energianvändning inom transportsektorn. Det är orimligt att skattenivåerna på de olika fossila alternativen, bensin, diesel och naturgas skiljer sig åt som de gör idag. För att ge långsiktiga stabila spelregler bör dessa skattenivåer harmoniseras.

- Ett fordon som står still orsakar inga koldioxidutsläpp. Tyngdpunkten i beskattningen bör därför läggas på bränslet istället för på bilen. Vidare har fordon, körstil och bränsle en större klimatpåverkan relativt till sträckan som fordonet kör. Kilometerskatt är därför inget bra styrmedel om man specifikt vill minska klimatpåverkan från en transport från punkt a till b. Ett bra komplement till en tydlig bränslebeskattning för att påskynda skiftet till fossilfri fordonsteknik kan vara ett bonusmalus system för tunga och lätta fordon. Systemet bör fokusera på att stödja fossiloberoende teknik.

- För att värna om de stora landvinningar som redan har gjorts och säkra lönsamheten i redan genomförda investeringar i fossiloberoende teknik bör, som föreslås, en oberoende utredning runt den ”havererade E85 marknaden” omgående genomföras. I ett andra steg bör också villkoren för fortsatt expansion av marknaderna för ED95, E85, Fordonsgas, HVO 100 och B100 utredas. Även möjligheterna till utökad inblandning av biodrivmedel utöver E10 bör belysas.

- En parlamentarisk arbetsgrupp (”Nollvisionsgrupp”) som, gemensamt med det nationella råd som utredningen föreslår, ska förverkliga en fossilfri transportsektor bör snarast tillsättas.

- Omställningen kräver inte bara politiska beslut utan även ett nationellt engagemang och ökad kunskap hos allmänheten. För att ge politiker underlag och konsumenter möjligheten att ta faktabaserade beslut vid pumpen, bör riksdagen snarast införa liknande hållbarhets- och rapporteringskrav som finns för biodrivmedel även på fossila drivmedel. Det samma bör gälla information om olika fordons energi- och klimatpåverkan.

- Riksdagens beslutade kvotplikt bör inte implementeras i sin nuvarande form, då den begränsar användningen av biodrivmedel och inte har någon klimatstyrande effekt. Istället bör riksdagen förlänga nuvarande skatteregler till 2019 för höginblandade biodrivmedel och till 31 dec 2015 för låginblandade volymer. Under tiden bör en utredning, i enlighet med FFF-utredningens riktlinjer och EUs ställningstagande angående koldioxidskatt, arbeta fram ett nytt förslag till styrmedel för transportsektorns drivmedel som premierar klimatnytta. Ett styrmedel som i ett första steg införs på låginblandade volymer och i ett andra steg rena höginblandade biodrivmedel.

- Det svenska näringslivets framgångsfaktor har just varit vår förmåga att vara early adopters och leda teknikutvecklingen. Trots vår litenhet anses vi världsledande inom många sektorer. En stark satsning på en fossilfri transportsektor, kan möjligtvis på kort sikt leda till minskade skatteintäkter men på längre sikt kan detta bli en stark och lönsam grön industrigren.

- Tyvärr når utredningen inte ända fram med färdiga styrmedelsförslag. Samtliga styrmedelsförslag i denna utredning kommer att kräva ytterligare utredningar innan de kan införas och omformas till färdiga lagtexter. BioDriv har därför valt att inte kommentera lagda i styrmedelsförslag i detalj utan kommenterar dem översiktligt. Vi bidrar gärna till arbetet med att konkretisera och genomföra lagda styrmedelsförslag inom de närmaste åren.

BioDriv arbetar främst med frågor runt biodrivmedel, vårt yttrande fokuserar därför på dessa delar av remissen. Nätverket vill ändå understryka vikten av att agera brett och samtidigt satsa på byte av fordon, effektivisering och beteendeförändringar. En förutsättning för att vi ska uppnå våra 2030 samt 2050 mål är att vi lyckas med effektivisering och viss elektrifiering av transportsektorn. BioDriv understryker dock utredningens slutsats, att biodrivmedel kommer att vara en nyckelfaktor för att skapa en fungerande hållbar transportsektor.

1. ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER

Redan 2009 beslutade Sveriges riksdag att år 2030 ska Sveriges fordonsflotta vara fossiloberoende. Denna utredning utgör det första försöket att konkretisera detta mål. Sverige nådde redan 2012 det av EU satta klimatmålet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn till år 2020 beräknat enligt EU´s regelverk. Det innebär att Sverige i praktiken nu saknar definierade klimatmål för transportsektorn.
För att riksdagens 2030 mål ska kunna realiseras måste riksdagen definiera vad en fossiloberoende fordonsflotta innebär och fastställa tydliga konkreta delmål samt långsiktiga styrmedel för att uppnå målet. BioDriv ställer sig bakom utredningens definition av målet ”ett vägtransportsystem vars fordon i huvudsak drivs med

biodrivmedel eller elektricitet. Det innebär att inte bara att fordonen kan drivas med fossilfri energi utan att det också ska finnas tillräcklig tillgång till fossilfria alternativ”[1].

BioDriv välkomnar utredningen och ställer sig i stort bakom utredningens förslag och slutsatser. BioDriv hoppas att denna utredning kan vara startskottet för en långsiktig och stabil klimat- och energipolitik för transportsektorn i Sverige. Tyvärr når utredningen inte ända fram på alla punkter vilket innebär att vissa detaljerade utredningsinsatser kommer att behöva genomföras inom det närmaste året. Den främsta kritiken BioDriv har, är att många av de stora förändringar som utredningen föreslår, börjar verka först 2020. Med de långa ledtider som utredningen själv beskriver, kan vi inte vänta så länge, innan styrmedelsreformer börjar genomföras. Det är därför av största vikt att riksdagen snarast fastställer tydliga och konkreta klimatmål för transportsektorn i enlighet med utredningens förslag.

BioDriv vill understryka att principerna för en omställning av transportsektorn och beslut om styrmedel och principerna för dessa styrmedel måste tas med bred politisk majoritet. Vi föreslår därför att det efter denna remisshantering tillsätts en parlamentarisk arbetsgrupp (”Nollvisionsgrupp”) som kan verka gemensamt med det nationella råd som utredningen föreslår att trafikverket tillsätter.

2. POLITIKENS ROLL I OMSTÄLLNINGEN

2.1 Politiken bromsar utvecklingen av förnybar energi

Tidigare satsningar på förnybar energi inom transportsektorn, med skattebefrielse för hållbara biodrivmedel, stöd till investeringar i förnybar infrastruktur samt förmånsnedsättningar och skatterabatter på fossiloberoende fordon har varit väldigt framgångsrika. Idag kan man över nästan hela Sverige välja att ta sig fram med hjälp av förnybara transportalternativ, både kollektivt och som enskild bilist eller åkare. Enligt Energimyndighetens prognos var andelen förnybar energi i transportsektorn hela 15.1[2] procent 2013, inkluderande dubbelräkning av vissa volymer enligt EU´s förnybarhetsdirektiv[3]. Biodrivmedeldistributörer, bilister, bussbolag och åkerier har alltså redan överträffat EU:s klimatmål om att det ska vara 10 procent förnybart i transportsektorn år 2020.

Hade regeringen och riksdag fortsatt att stödja E85-bilar och fordonsgasbilar, skulle utvecklingen ha varit ännu mer positiv. Med ett höjt klimatmål redan 2010, när det blev tydligt att EU:s 2020 mål skulle uppnås redan 2012, hade användningen av förnybar energi varit ännu högre idag.

2.2 Omedelbara åtgärder som kan genomföras idag.

Politiska målsättningar har en stark marknadseffekt, de ska därför inte underskattas inom klimatpolitiken. Andelen förnybar energi i transportsektorn var under 2013 15,1

---

[1] Texten återfinns på sid 36.

[2] Den korrekta siffran utan dubbelräkning är strax under 10 procent. Utan dubbelräkning har Sverige fortfarande over 90 procent fossil energi att ersätta eller effektivisera bort.

[3] EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG.

procent. Riksdagens målsättning är att den ska vara 10 procent 2020. För att nå Sveriges uppsatta klimatmål måste vi om målet inte förändras minska användningen av fossilfri energi i transportsektorn. Riksdagen måste därför höja sitt 2020 mål. Vidare bör målet även omvandlas så att de inte längre bara begär en viss volym utan en fastställd utsläppsreduktion till 2020. På så sätt styr målsättningar tydligare mot Sveriges övergripande mål med inga netto koldioxidutsläpp till år 2050, se vidare avsnitt 2.4.

En annan starkt begränsande faktor för marknadstillväxten av biodrivmedel är den kvotplikt som riksdagen beslutade att genomföra 2013. En kvotplikt som ännu inte har implementerats. Riksdagen valde att inte optimalt tillämpa dagens tekniska och legala möjligheter för låginblandning. En låg kvot för inblandning i bensin och ett tak för inblandning av HVO i diesel på 15 procent (trots att det är tekniskt möjligt i enlighet med gällande svensk bränslespecifikation och lagstiftning[4] att låginblanda HVO upp till 70 procent), och att blanda in alkoholer i bensin upp till 10 procent. HVO som också kan användas som ett rent höginblandningsbränsle (HVO 100) diskrimineras idag skattetekniskt jämfört med B100, E85, ED95 och fordonsgas. Riksdagen bör därför ta bort den särskattelagstiftning man har infört för HVO. Den beslutade kvotplikten bör rivas upp och nuvarande regler bibehållas till dess att nytt styrmedel som premierar klimatnytta kan införas. Här bör riksdagen också tydligt signalera att om och när en kvotplikt införs kommer den innebära att E10 införs i hela Sverige, då kan marknaden börja anpassa sig till detta redan idag.

Styrmedlens kortsiktighet har omöjliggjort storskaliga investeringar i ny biodrivmedelsproduktion, annat än i några få undantagsfall som Sunpine Preems investeringar i Talldiesel samt Göteborg Energis satsningar på sin demonstrationsanläggning GoBiGas, dock har Göteborgs Energis inte beslutat när de ska gå vidare med nästa planerade fullskaleanläggning GoBiGas. Samtliga andra planerade produktionsanläggningar har antingen lagts på is eller avbrutits. Riksdagen bör därför prioritera att införa ett investeringsstöd för ny biodrivmedelsproduktion för att realisera vår inhemska drivmedelsproduktionspotential och stärka de gröna näringarna.

Den enda sektor där vi har haft en stark tillväxt i biodrivmedelsproduktion är biogas, vilket främst beror på att en större del av den totala biogasproduktionen nu uppgraderas till drivmedelskvalitet. Även här uttrycker företagen att den osäkra politiska situationen har starkt begränsat satsningarna. Metanreduktionsstöd som diskuterats under en längre tid bör därför genomföras för att möjliggöra ytterligare biogasproduktion.

Det är också viktigt att vi värnar om de stora landvinningar som redan har gjorts. För att säkra lönsamheten i redan genomförda investeringar i fossiloberoende fordon och infrastruktur bör, som föreslås, en oberoende utredning runt den ”havererade E85 marknaden” omgående genomföras. I utredningen bör som ett andra steg också villkoren för fortsatt expansion av marknaderna för ED95, E85, fordonsgas och B100 inkluderas.

I dag saknar vi fakta och lagliga möjligheter att begära ut samma hållbarhetsinformation på fossila drivmedel som samtliga biodrivmedel rapporterar

[4] Drivmedelslagen (2011:319)

årligen(ursprung, klimatnytta och tillverkningsprocess). Troligtvis underskattar vi idag de utsläpp och annan påverkan som sker från våra fossila drivmedel. För att ge politiker underlag och konsumenter möjligheten att ta faktabaserade beslut vid pumpen, bör riksdagen snarast inför liknande hållbarhets- och rapporteringskrav på de fossila drivmedlen. Omställningen kräver inte bara politiska beslut utan även ett nationellt engagemang och ökad kunskap hos allmänheten. På samma sätt bör som föreslås i utredningen en energi och klimatmärkning införas på samtliga fordon. I denna märkning är det av stor vikt att biodrivmedlens faktiska klimatnytta inkluderas vid körning på biodrivmedel. För fossiloberoendefordon som erhåller subventioner, bör dessa subventioner villkoras med en användning av hållbara biodrivmedel eller el, se vidare avsnitt 6.2.

2.3 Vikten av långsiktig politisk styrning

- avsnitt 2.6 i utredningen

Sveriges energianvändning är till 51 procent förnybar. Varken hushållens värmebehov eller Sveriges elproduktion är idag beroende av fossil energi, tack vare de tydliga styrmedel och långsiktiga mål som vi haft i Sverige. I dag finns endast två energisektorer i Sverige som fortfarande kan klassas som fossilberoende; transportsektorn och tillverkningsindustrin, förutom skogsindustrierna[5]. Jämfört med transportsektorn är industrin oljeberoende lågt och klimatutsläppen från denna sektor omfattas av två långsiktiga styrmedel; koldioxidskatt och utsläppsrättshandelssystemet (ETS). På sikt kommer dessa styrmedel att leda till en total omställning till koldioxidneutrala energikällor. Aktörerna inom industrisektorn är medvetna att de på sikt behöver minimera sina klimatutsläpp och kan utifrån nuvarande styrmedel göra investeringar.

Inom transportsektorn, där vi tidigare har haft tydliga spelregler med koldioxidbeskattning för fossila drivmedel som stegvis har höjts, saknas det idag både kort- och långsiktiga styrmedel för införandet av förnybar energi. För att möjliggöra investeringar i produktion och inköp av lämpliga fordon måste handlingsplaner och inte minst konkreta mål för omställningen fastställas. Detta trots att det finns stora samhällsekonomiska vinster med att minska importen av olja och öka försörjningstryggheten.

3. STYRMEDEL

- avsnitt 14 i utredningen

3.1 Övergripande klimatmål för transportsektorn

De totala utsläppen från transportsektorn kommer att minska utöver ovan uppsatta mål genom beteendeförändringar, stadsplanering samt transportsöverflyttningar. BioDriv anser att de bör i enlighet med utredningens förslag fastställas till:

- 35 % minskade klimatutsläpp från transportsektorn till år 2020
- 60 % minskade klimatutsläpp från transportsektorn till år 2025
- 80 % minskade klimatutsläpp från transportsektorn till år 2030
- Inga nettoutsläpp från transportsektorn år 2050

[5] Skogsindustrierna är idag Sveriges största producenter av bioenergi och biobränsleleverantörer

3.2 Klimatmål för vägtransporter

- avsnitt 14.7 i utredningen

Utredningen föreslår att 80 procent av energianvändningen inom transportsektorn ska vara förnybar år 2030, med delmål för år 2020 och år 2025. Delmål som även kan utgöra grunden till en eventuell framtida klimatbaserad kvotplikt eller certifikatshandel, blir då:

- 15 % minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2020, motsvarar ca 12 TWh biodrivmedel
- 28 % minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2025, motsvarar ca 18,5 TWh biodrivmedel
- 50 % minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2030, motsvarar ca 25 TWh biodrivmedel
- 75 % minskade klimatutsläpp per försåld energi till år 2040, motsvarar ca 28,4 TWh biodrivmedel

Målen, som också föreslås i utredningens förslag till kontrollstationer, kan komma att behöva skärpas över tiden. Redan under 2013 användes 8,5 TWh biodrivmedel för vägtransporter. Det föreslagna 2020 målet med 15 procent minskade klimatutsläpp per försåld volym motsvarar 12 TWh biodrivmedel, dvs en ökning av biodrivmedelsanvändningen på 0,5 TWh per år fram till 2020 jämfört med dagens tillväxttakt på 1,5 TWh per år. Det är därför inte orimligt att anta att vi uppnår detta mål redan innan år 2020, förutsatt att fungerande klimatbaserade styrmedel kommer på plats.

Senast 2025 bör vi även fastställa ett delmål för 2035 samt eventuellt en skärpning av 2040 utifrån omställningstakten inom transportsektorn.

Ovanstående klimatmål är baserade på utredningens antagna prognos för användningen av energi inom transportsektorn. Mängden biodrivmedel som används i transportsektorn kommer främst att påverkas av två faktorer, klimatnyttan av de biodrivmedel som används samt den totala energianvändningen i transportsektorn. Skulle energianvändningen inom transportsektorn inte minska i enlighet med utredningens antagande, kommer volymen av biodrivmedel som används i Sverige bli högre än vad som anges ovan. Något som är fullt möjligt utifrån dagens tillväxttakt inom biodrivmedelsmarknaden. Utredningens egna potentialberäkningar visar också att vi utöver dagens produktion och användning på 8,5 TWh kan få fram ytterligare upp emot 30 TWh biodrivmedel. Baserat på dessa antaganden är det rimligt att anta att vi år 2030 kan ha en biodrivmedelsanvändning på strax under 40 TWh i Sverige och ändå klara av att uppfylla riksdagens mål om en 75 procentig reduktion av utsläppen från transportsektorn till 2030.

3.3 Grundprinciper för svensk energibeskattning

Den svenska huvudprincipen och traditionen för styrmedel på energiområdet är att styrmedel riktas mot konsument-/efterfrågesidan och inte mot producent-/utbudssidan. Denna modell har fungerat väl utifrån de styrmedelskriterier och andra förutsättningar som råder i Sverige sedan lång tid. Sverige har även genom att tillämpa principen om att förorenaren ska betala (enligt polluter pays-principen, PPP) kombinerat med en stegvis upptrappning av miljö och klimatskatter, säkerställt en ekonomiskt hållbar marknadstillväxt för förnybar energi.

Vi delar därför utredningens principiella syn att man ska beskatta det man vill ta bort från marknaden istället för att subventionera trafikslag, fordon eller drivmedel som man för tillfället tror på. Subventioner kan leda till fastlåsningar och på sikt ett ohållbart bidragsberoende.

Det är därför av största vikt att de politiskt formade marknads-förutsättningarna som skapas av ”basstyrmedlen”, dvs. skattebefrielse och/eller kvotplikt, är så pass goda att utveckling, investeringar och produktion får de förutsättningar de behöver för att komma till stånd på kommersiell grund. Riktade stöd mot utbudssidan, t.ex. investerings- eller produktionsstöd, bör därför vara ett undantag för att hjälpa fram lovande ny teknologi som av olika skäl inte når industriell och kommersiell fas på marknadens villkor. Om förutsättningarna för nya teknologier för produktion och/eller infrastruktur för fungerande och klimateffektiva biodrivmedel är så svaga att investeringar inte kommer till stånd bör basstyrmedlen förbättras, istället för att kompensera med omfattande stöd riktade mot utbudssidan.

3.4 Skattenivåer

- avsnitt 14.2 i utredningen

Sverige bör sträva efter ett enhetligt pris på både koldioxid och energianvändning inom transportsektorn. Det är orimligt att skattenivåerna mellan fossila alternativen, bensin, diesel och naturgas skiljer sig åt som de gör idag. För att ge långsiktiga stabila spelregler bör dessa skattenivåer harmoniseras.

Vi delar även utredningens uppfattning att det inte är rimligt att introduktionen av biodrivmedel eller effektivisering av transportsektorn som båda leder till minskad skattebas, ska ses som ett inkomstbortfall för statskassan. Syftet med både energiskatt och koldioxidskatt är just att öka energieffektiviteten och minska samhällets långsiktiga kostnader för klimatpåverkan och genom att tillämpa PPP principen minska den fossila energianvändningen. Detta innebär att minskade skatteintäkter är just resultatet av ett effektivt styrsystem. Skatteintäkterna kan kompenseras genom marginell höjning av energi och koldioxidskatterna och på sikt genom en alternativ skattebas.

Genom den kontinuerliga effektivisering som sker av fordonsparken minskar kostnaderna för bilisterna. Bara mellan 2006 till 2012 har kostnaderna för drivmedel per km minskat med 17 procent, en kostnadsreduktion som kan öka med ytterligare 60 procent till 2030 med utredningens antagna fordonseffektivisering. Detta innebär att det bör finnas marginal att höja drivmedelsskatterna stegvis i takt med effektiviseringen av fordonsflottan utan att höja den faktiska transportkostnaden för användarna.

3.5 Principer för framtida klimatbaserade styrmedel

Sveriges och EU:s energi- och klimatpolitik bygger på de tre pelarna miljö, konkurrenskraft och trygg energiförsörjning. Styrmedel för biodrivmedel bör uppfylla kriterier så att man på ett balanserat och optimalt sätt når dessa tre grundläggande mål.

- Klimatbaserade och kostnadseffektiva

De styrmedlen som införs måste vara legitima, förutsägbara och baserade på PPP (Polluter Pays Principle). PPP-baserade styrmedel blir förutsägbara och möjliggör långsiktiga satsningar i biodrivmedel, infrastruktur och fordon.

- Teknik- och råvaruneutralitet,

Teknikutvecklingen och framtida marknadsförutsättningar är svåra att förutspå. Den långsiktiga marknadsutvecklingen bör därför inte detaljregleras, genom särreglering av vilka olika typer av biomassa som får användas, som nu diskuteras inom EU. Det viktiga är att de klarar de hållbarhetskriterier som krävs.

Styrmedel för biodrivmedel bör fokusera på faktisk klimatprestanda snarare än råvara, produktionsteknik eller så kallad generationstillhörighet. Utvecklingen av biodrivmedelsproduktion visar att det både ur klimathänsyn och utifrån finansiella aspekter är mer lönsamt att samlokalisera produktion och optimera utnyttjandet av bi- och restprodukter[6].

- *Balansera miljö, konkurrenskraft och energitrygghet*

Det är viktigt att säkerställa att utsatta transportsektorer erbjuds möjligheten till att ställa om till förnybara billigare transporter och att omställningstakten är uttalad och tydlig så att företag kan anpassa sig i förväg. Så som har skett för hushåll och industri genom en stegvis höjning av koldioxidskatten.

- *EU-kompatibla*

Sverige måste följa gällande statsstödsregler vilket begränsar den nationella handlingsfriheten. Det finns tydligt uppsatta utsläppsreduktionsmål inom EU, vilket talar för att styrmedel baserade på utsläppsreduktioner bör vara kompatibla med EU regelverket. Det finns också länder inom EU som har gått före i detta arbete, Tyskland har infört en klimatbaserad kvot och Finland har inkluderat en differentierad koldioxidskatt i sin kvotplikt[7].

3.6 Riktade stöd till ny teknik (14.7.2)

Omfattande FoU-satsningar på nya produktionstekniker bör fortgå. Det är naturligt att det offentliga tar ett större ansvar i de tidigare utvecklingsfaserna och att näringslivet successivt tar ett större ansvar i de senare faserna, som ligger närmare kommersialisering. För att realisera all den forskning Sverige har genomfört inom fältet behövs även någon form av riktat stöd införas, till exempel den föreslagna prispremiemodellen, så att nyutvecklad teknik kan bli storskalig och kommersiell. Som tidigare nämnts bör huvudprincipen dock vara att de politiskt påverkade förutsättningarna på marknaden bör vara så pass goda att senare investeringar i kommersialiseringsfasen kan ske på marknadens villkor. Om dessa förutsättningar inte är tillräckligt goda bör de inte kompenseras med ett lapptäcke av stöd riktat mot produktionssidan, utan snarare av förbättrade basstöd på efterfrågesidan.

BioDriv anser att prispremiemodellen är ett intressant styrmedel att arbeta vidare på. För undanröja fortsatta diskussioner om den utgör ett statsstöd eller inte bör finansdepartementet snarast sända en preliminär förfrågan runt detta till EU kommissionen.

Nivån på den föreslagna prispremien är på en rimlig nivå men bör ses över i enlighet med FFFs förslag vart tredje år för att hantera oförutsedda effekter/chocker i systemet. Energimyndigheten är en lämplig instans för detta arbete. Det är dock inte rimligt att det ska finnas en återbetalningsskyldighet/negativa premien då råvarupriserna kan följa oljepriser och premien blir mycket liten.

---

[6]Vilket beskrivs i den i utredningen inkluderade underlagsrapporten, DAGENS OCH FRAMTIDENS HÅLLBARA BIODRIVMEDEL, Underlagsrapport från f3 till utredningen om FossilFri Fordonstrafik 2013:13.
[7]Finland har inte notifierat sitt system hos kommissionen, de har gjort bedömningen att detta inte är nödvändigt.

Utredningens föreslagna kvotplikt samt estimeringar av total energianvändning understiger de volymer som är inkluderade i prispremiemodellen. Det vore därför logiskt att inkludera en ”opt out”-mekanism för vissa volymer från inkluderade anläggningar som avses att exporteras.

Prispremien bör även i lagtexten definieras i energitermer. Kommunikativt är det bra med ett ”kronor per liter” pris, men bilden blir allt mer komplicerad med olika drivmedel, varför energipris vore att föredra. Tolkningen av reglerna bör klargöras då det finns minst två sätt att tolka prispremiemodellen.

BioDriv stödjer att det vid val av råvaror bör vara rätt flexibla kriterier enligt FFF-utredningens förslag och att bedömningen vad som skall godkännas, görs av tillsynsmyndigheten (EM) i varje enskilt fall. (ink. växthusgasnytta, resurseffektivitet, hållbarhet etc.). Det är viktigt att inga processer underkänns på grund av en viss råvara, om producenten kan visa på hög klimatnytta, optimal resurseffektivitet och ge ett långsiktigt konkurrenskraftigt marknadspris på biodrivmedlet. Detta är en grundförutsättning för teknikneutralitet. Ramarna som EM skall göra sin bedömning inom, bör vara väl beskrivna. Existerande anläggningar liksom kompletteringar av befintliga anläggningar som skulle falla inom detta system, bör kunna omfattas.

De årliga kvoter som föreslås de första åren innebär bara 1-2 anläggningar per år. Det är därför mycket viktigt att kvoterna kan rullas över till kommande år, inte bara tidigareläggas. Om en årsklass inte är fylld så rullas den då över till nästa år med det tidigare årets prispremienivå. Kvoterna ackumuleras under treårsperioden mellan EM´s avstämningar.

En oberoende aktör av typ SDC (Skogsbrukets Data Central), Virkesmätningsföreningen, DNV (Det Norske Veritas), SPBI m.fl. skulle under översyn av EM kunna lösa transfereringsfrågan för att finansiera prispremiemodellen. Lagstiftningen bör också ha en portalparagraf av typ ”Farfars-klausul”, de villkor som gällde vid investeringsbeslutet/prispremiebeslutet skall gälla över den då utlovade tidsramen, oavsett lagändring. Detta kanske måste lösas genom ett civilrättsligt avtal mellan staten och producenten, där staten lovar att gottgöra producenten om ny lagstiftning leder till skada, då staten kanske styrd av en ny politisk majoritet, alltid har rätt att ändra lagstiftning.

4. KVOTPLIKTENS VARA ELLER ICKE VARA

4.1 Dagens styrmedelsituation

När detta yttrande skrivs saknar transportsektorn notifierade/statsstödsgodkända styrmedel för biodrivmedel. Den av riksdagens beslutade och kraftigt kritiserade kvotplikten drogs tillbaka efter 3 års förberedelse arbete, endast 20 dagar innan den skulle införas. En situation som är helt oacceptabel och omöjliggör alla långsiktiga investeringsbeslut. Orsaken till tillbakadragandet är frågan, om befrielse från koldioxidskatt för biodrivmedel ska ses som ett statsstöd, eller om koldioxidskatten i enlighet med Sveriges syn ska ses som en ren miljöskatt för att fasa ut fossil energi. Utfallet av diskussionerna angående koldioxidskatt samt utformning av en eventuellt notifierad kvotplikt påverkar starkt vilka verktyg riksdagen kan använda vid utformningen av framtida styrmedel.

Skulle EU:s nuvarande tolkning att befrielse från koldioxidsskatt inom kvot konstituerar ett dubbel statsstöd och därför inte är tillåtet, faller en stor del av

utredningens styrmedelsdiskussion som är baserad på en fungerande koldioxidbeskattning inom transportsektorn.

Oavsett vilken slutsats EU kommer fram till så bör utredningens ansats om att styrmedlen främst ska styra på klimatnytta även framledes vara vägledande i arbetet för att utforma styrmedel för transportsektorn.

4.2 Framtida utveckling av styrmedel, kvotplikt eller differentierad koldioxidskatt

Skulle EU-kommissionens ställningstagande att koldioxidskatt och kvotplikt inte kan kombineras finns två alternativa vägar framåt. Båda lösningarna skulle kräva en omfattande revision av svensk skattelagstiftning inom transportsektorn. Om biodrivmedel koldioxidbeskattas inom kvoten innebär detta att nuvarande lösning med två skatter, en energiskatt som styr mot ökad energieffektivitet och en koldioxidskatt vars syfte är att minska fossila klimatutsläpp måste förändras, då koldioxidskatten förlorar sitt syfte om den läggs på förnybara biodrivmedel utan fossila utsläpp. Sverige skulle likt stora delar av Europa återgå till en enkel platt bränsleskatt som är lika för både förnybara och fossila drivmedel. Vi förlorar därmed ett av våra mest framgångsrika klimatstyrmedel, koldioxidskatten, som ofta lyfts fram i övriga Europa som ett lyckat exempel och ett av det mest kostnadseffektiva styrmedlen för att minska växthusgasutsläpp.

Ett alternativ till kvotplikt är att vidareutveckla nuvarande system med skattebefrielse, vilket är godkänt av EU. Detta kan ske genom att vi belägger biodrivmedel med energiskatt utifrån deras energiinnehåll och koldioxidskatt utifrån deras klimatnytta. Ett system som på sikt kan öka skatteintäkterna mer än det av riksdagen beslutade kvotsystemet, som bara kräver in energiskatt. För att exemplifiera, så skulle den differentierade koldioxidskatten innebära att biodrivmedel som endast har en 35 procentig klimatnytta betalar 65 av det fossila drivmedlets koldioxidskatt, medan ett biodrivmedel som har en 90 procentig klimatnytta betalar bara 10 procent av det fossila drivmedlets koldioxidskatt. För att inte slå ut biodrivmedlen helt behöver koldioxidskatten höjas för att kompensera för införandet av energiskatt som kan ske stegvis. Prioriterade rena eller höginblandade biodrivmedel måste under en tidsbegränsad introduktionsfas erhålla en lägre energiskatt.

4.3 Kommentar till förslaget klimatbaserade kvotplikt

- avsnitt 14.7.1 i utredningen

Systemet som beskrivs i utredningen förutsätter att biodrivmedel inte beläggs med koldioxidskatt. Nedan text är endast relevant under scenariot med koldioxidskattebefriade biodrivmedel. Skulle biodrivmedel inom kvoten beläggas med full koldioxidskatt skulle kvotplikten bli allt för kostsam för bilägaren och politiskt omöjlig att genomföra.

Kvotpliktslagen, som är beslutad av riksdagen men inte införd, är inte baserad på klimatgasreduktion, utan enbart på volym biodrivmedel. Lagen tar därmed inte hänsyn till att de biodrivmedel som finns på marknaden har en klimatgasreduktion på mellan 35 procent och 95 procent (faktor 2,7). Detta medför förenklat att det kan bli 2,7 gånger dyrare för samhället i stort att genomföra samma utsläppsminskning med de sämsta biodrivmedlen jämför med de bästa, om priset på drivmedlet är detsamma vilket det är idag. Av samhällsekonomiska skäl finns det således anledning att förbättra styrmedelssystemet så att den styr på klimatgasreduktion. Samtliga svenska biodrivmedel är klimateffektiva, varför en kvotplikt baserad på

klimatgasreduktion skulle ge utveckling, demonstration, kommersialisering och storskalig produktion av inhemska biodrivmedel ett legitimt och logiskt stöd.

Vi stödjer utredningens tankar om att nuvarande förslag till kvotplikt bör ändras i enlighet med fossil quality fuel directive (FQD) artikel 7a. Detta innebär att istället för att tankstationer ska sälja en viss volym biodrivmedel per försåld volym fossil drivmedel, skall de istället minska koldioxidutsläppen från sina bränslen per försåld energi, en minskning som kan uppnås via inblandning eller försäljning av rena biodrivmedel.

Kvoten bör vara utformad per total försåld mängd energi, biodrivmedel (flytande och gasformiga), elförsäljning samt fossila drivmedel i enlighet med tabell 14.10. Det bör bara finnas en gemensam kvot där samtliga drivmedel ingår. Dagens system med flera olika kvoter bör slopas. Aktörer som säljer en stor andel fossila drivmedel kommer att få svårt att klara av kvotens utsläppskrav medan mindre aktörer som endast säljer biodrivmedel kommer att sänka utsläppen långt över sin kvot. Drivmedlens klimatgasreduktion fastställs utifrån gällande hållbarhetslagstiftning[8]. Teknikutveckling och utvecklingssprång, som det vi inom Sverige har sett i samband med introduktionen av HVO (på mindre än 3 år ökade användningen från 0,4 TWh 2011 till otroliga 2,4 TWh 2013) är svåra att hantera inom en kvot. På samma sätt ser vi hur sociala normer snabbt kan skifta, som vi har sett igenom förändringen från bensin till diesel eller E85 hastiga uppgång och fall. Det är därför av stor vikt att kvotplikten kan justeras utifrån marknadstillväxten samt kompletterande styrmedel, dock måste denna justering ske på ett transparent och förutsägbart sätt. Vi stöder därför förslaget om kontrollstationer.

För att minska den finansiella risken föreslår BioDriv att en form av handel mellan kvotpliktiga aktörer kan ske antingen via försäljning av statistik direkt mellan aktörer eller via ett transparent handelssystem där utsläppsminskningar utöver kvoten kan handlas mellan aktörer. Detta innebär att aktörer som sänker sina utsläpp utöver kvoten, kan sälja överskottet till aktörer som inte kan uppnå kvoten genom egen drivmedelsförsäljning. Priset på dessa utsläppsreduktioner kommer att styras utifrån kvotpliktens sanktionsavgifter samt kvotens storlek i förhållande till tillgängliga biodrivmedel på marknaden.

En handel minimerar också kvotens begränsningar av marknadstillväxten för enskilda företag. De bolag som väljer att minska sina utsläpp utöver kvoten kan på så sätt tjäna pengar på att sälja denna utsläppsreduktion till bolag som inte klarar av att uppfylla kvoten. Det blir lönsamt att gå före i arbetet med att ställa om transportsektorn till fossilfri energi.

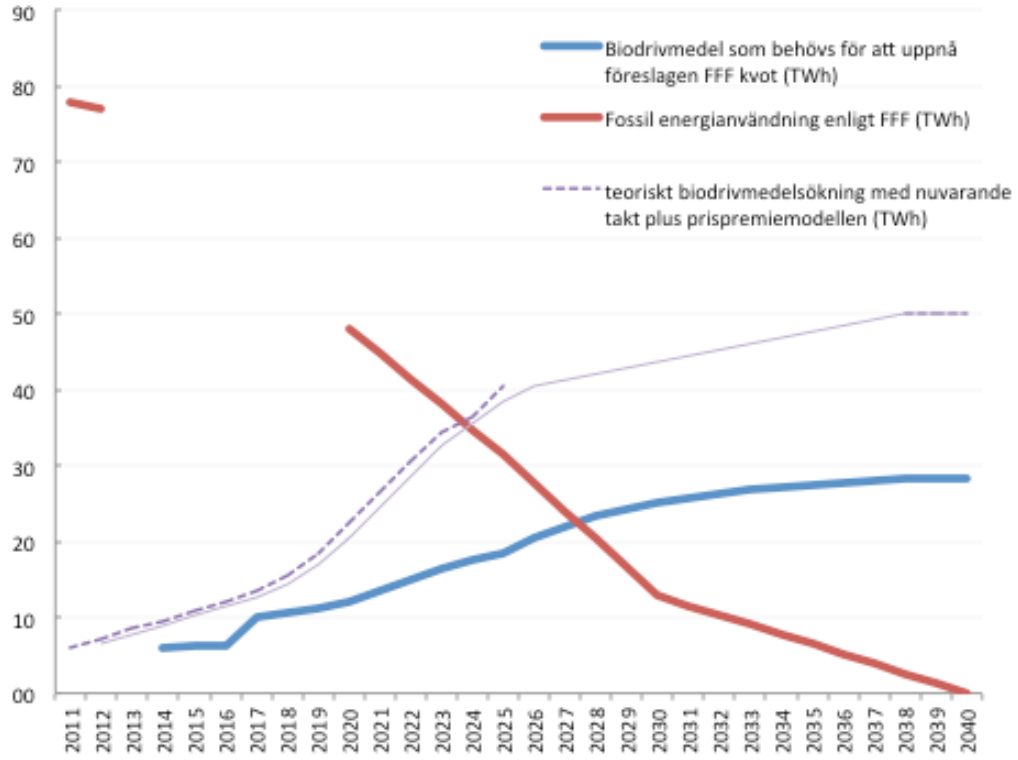
4.4 Klimatcertifikatshandel

Ett sätt att förenkla handeln inom ett kvotsystem, som beskrivs i 4.3, är att införa ett klimatcertifikatssystem även för transportsektorn, på samma sätt som vi har inom elcertifikatshandeln.

4.5 Utredningens föreslagna kvotkurva inkluderar inte rena biodrivmedel - avsnitt 14.7.1 i utredningen

[8] Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Den föreslagna kvotplikt och marknadsutvecklingen som beskrivs i utredningen innebär den de facto en fortsatt stabil marknadstillväxt, där man har antagit att volymerna biodrivmedel som importeras stadigt minskar över tiden och ersätts med volymer från prispremiemodellen.



Figur 1, utredningens föreslagna kvotplikt plottade gemensamt med dagens marknadsutvecklings samt prispremiemodellens tillkommande volymer. Dagens marknadstillväxt, streckad lila linje fram till 2014, sedan tillkommer prispremiemodellens antagna produktionsvolymer och bibehållen import. Den röda linjen visar utredningens antagna minskning av den fossila energianvändningen, från idag till 2040. Den blå linjen visar utredningens föreslagna kvotplikt, volymbaserad fram till 2020 och klimatbaserad fram till 2040.

I figur 1 har vi plottat ett prognos baserat på dagens marknadstillväxt, streckad lila linje. Vi har sedan från och med 2020 adderat prispremiemodellens antagna produktionsvolymer samtidigt som vi bibehållit dagens import och tillverkning av biodrivmedel. Den röda linjen visar utredningens antagna minskning av den fossila energianvändningen, från idag till 2040. Den blå linjen visar utredningens föreslagna kvotplikt, volymbaserad fram till 2020 och klimatbaserad fram till 2040. Som bilden visar utgör utredningens förslag som tidigare har nämnts ingen kraftig förändring av marknadstillväxten, och kan därför anses rimlig förutsatt att utredningen prognos för energianvändningen är korrekt. Mest troligt kommer vi redan under 2030 om inte tidigare se att Sverige kan börja exportera en del av sin biodrivmedelsproduktion.

Den främsta bristen som BioDriv ser i utredningens föreslagna kvotplikt är att den inte tar höjd för dagens (2,3 TWh) och morgondagens användning av rena och höginblandade biodrivmedel. När det i enlighet med utredningens förslag blir en kvot som omfattar samtliga drivmedel på marknaden måste detta ges ett tydligt utrymme inom kvoten. Kvoten bör utformas så att volymerna som behövs för att uppfylla den tydligt överstiger de volymer som är tekniskt möjliga att låginblanda. Skulle inte tillräckligt utrymme beredas inom kvoten för rena och höginblandade biodrivmedel finns stor risk att dessa bränslen försvinner från marknaden.

5. **POTENTIALER FÖR BIODRIVMEDELSPRODUKTION**

5.1 Potentialen för biodrivmedelsproduktion

BioDrivdelar delar utredningens samt den underliggande rapportens bedömning om volymer ytterligare biomassa som kan tas ut ur skogen utan att konkurrens med befintlig biomassaanvändning uppstår. Den historiska utvecklingen av svenskt skogsbruk har visat att dagens biomassa tillväxt och resursanvändningen har ökat i takt med ökad efterfrågan utan att en ökad konkurrens har uppstått. Skogsindustrierna är idag Sveriges största producenter av bioenergi och bränslen. Det bör även i sammanhanget noteras att den svenska brukade åkermarken har minskat med omkring 50 procent det senaste seklet och i dag finns uppskattningsvis 800 000 hektar öppen mark som inte används för produktion. Områden som kan användas för att öka biomassaproduktionen.

För att möjliggöra lönsamhet samt optimera resursanvändningen i befintlig biomassa kommer vi se anläggningar som både producerar dagens och morgondagens skogsbaserade produkter, precis som dagens storskaliga oljeraffinaderier. Det bör därför beaktas att genom uppförandet av bioraffinaderier eller samlokalisering av produktion vid befintlig industri, kan den totala omvandlingseffektiviteten ökas vilket ytterligare ökar potentialen för produktionen av biobaserade produkter inklusive biodrivmedel.

BioDriv delar utredningens bedömning att man för att man ska få en konkurrenskraftig prisbild på sitt drivmedel i så stor utsträckning som möjligt bör samlokalisera biodrivmedelsproduktionen med annan tillverkningsverksamhet. Man skall om möjligt vidareförädla reströmmar från produktionen till andra produkter så som proteinfoder, biogas, kemikalier och i framtiden kanske andra material.

Utvecklingstakten inom biodrivmedel är idag enorm, vilket kan exemplifieras genom redan idag är utredningens kapitel om produktionsmetoder av biodrivmedel inte heltäckande. Prognoserna runt olika produktionsmetoder bidrag till den framtida biodrivmedelsanvändningen bör ses över. Vilka biodrivmedel som kommer att ha störst marknadsandelar framgent kommer att vara beroende av sociala normer, prisutvecklingen och konsumenternas köpbeslut.

För att dessa potentialer ska kunna realiseras behöver dock ovan beskrivna långsiktiga styrmedel och klimatmål för transportsektorn komma på plats.

5.2 Teknikutvecklingen utgör inte något hinder

BioDrivs bedömning är att teknikutvecklingen idag inte är det stora hindret för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel. Den politiska osäkerheten i Sverige med avsaknad av konkreta drivande klimatmål och långsiktiga styrmedel, i kombination med en osäker situation i Europa angående vilka råvaror och tekniker som får användas, utgör idag det största hindret mot en fossiloberoende fordonsflotta.

5.3 Vikten av teknikneutralitet

Ett biodrivmedels klimatnytta kan inte bedömas enbart utifrån råvara eller produkt eller generationstillhörighet, det som avgör den faktiska klimatnyttan är tillverkningsprocessens resursutnyttjande och omvandlingseffektivitet.

De biodrivmedel som vi använder idag visar tydligt att både råvarubas och resurseffektivitet i tillverkningen har likvärdig effekt på biodrivmedlens faktiska klimatutsläpp. Något som exemplifieras av Lantmännen Agroetanols Etanolproduktion som efter sommaren kommer att erbjuda en 90[9] procentig klimatgasreducerande effekt ”trots” att den är producerad av spannmål, som är en av de råvaror som kan komma att begränsas inom EU. Den stora klimateffektiviteten kommer ifrån att företaget i Händelöverket i Norrköping, har förädlat processen genom att förutom biodrivmedel även producerar proteinfoder, biogas samt grön koldioxid och använder förnybar energi.

Teknikutvecklingen inom företag som producerar biodrivmedel går snabbt framåt. Nya råvaror och produktionsmetoder kommersialiseras kontinuerligt. Samtidigt förbättras befintliga produktionskedjor och nya tekniksprång förenklar möjligheterna att förädla befintlig industris restströmmar. Här kan utvinningen av produkter från svartlut stå som ett exempel, tidigare ansågs att förgasning var den enda processvägen men idag ser vi att biodrivmedel från svartlut även kan produceras via katalys. Då tekniksprång är svåra att fullt ut förutspå vill BioDriv är det av yttersta vikt att regelverken är teknik- och råvaruneutrala, så att skogs- och jordbruksnäringens möjligheter att optimera sina värdekedjor inte försvåras.

5.4 Socioekonomiska fördelar av biodrivmedelsproduktion

För svenskt näringslivs och samhällsutvecklingen är det viktigt att minska osäkerheten när det gäller energikostnaderna. Ett sätt att göra detta är att ytterligare minska oljeberoendet och påverkan av oförutsedda variationer i världsmarknadspriset. Som många utredningar har visat, bland annat JTI[10], skulle sårbarheten hos viktiga samhällsfunktioner kunna minska vid en ökad inhemsk produktion eller import av biodrivmedel.

Trots att Sverige är ett litet land har vi en hög teknisk kompetens, världsledande fordonstillverkare och en betydande biobaserad industri och energisektor. Detta ger oss möjligheter att utveckla en ny, stark industrigren, som kan förbättra den svenska handelsbalansen genom minskad oljeimport och på längre sikt även ge möjligheten till export av biodrivmedel och teknik.

För att säkra svensk innovationstradition, som vi sett inom Sandvik, SKF, Eriksson, Alfa Laval, Scania, Volvo, HM, IKEA, ABB osv är det viktigt att vi går före och leder utvecklingen. Det svenska näringslivets framgångsfaktor har just varit vår förmåga att vara early adopters och leda teknikutvecklingen, detta har gjort oss världsledande trots vår litenhet. En stark satsning på en fossilfri transportsektor, kan möjligtvis på kort sikt leda till minskade skatteintäkter men på längre sikt kan detta bli en stark och lönsam ny grön industrigren.

Genom att öka förädlingsgraden av olika restprodukter samt erbjuda biomassa från jord- och skogsbruk till nya marknader och kunder, kan bioenergin stärka befintlig

---

[9] Lantmännen Agroetanols produktion visar tydligt faran av att göra allt för grova antaganden om olika råvaror och produktionsprocessers klimatprestanda vilket görs i Figur 10.9. Den vetebaserade Etanolen från Lantmännen visar att klimatnyttan kan bli större via en effektivisering av resursutnyttjandet samt vilka ingående energikällor som används. Svensk rapsbaserad RME har även den en större klimatnytta, upp till 70 procent relativt till det fossila jämförelsevärdet, än vad som framgår av figuren.Figur 10.11 blir på samma sätt något felvisande, klimatnyttan per hektar också påverkas positivt av ökat resursutnyttjande av råvaran.

[10] JTI:s rapportserie Lantbruk & Industri nr 410: Sveriges primärproduktion och försörjning av livsmedel - möjliga konsekvenser vid en brist på tillgänglig fossil energi .

industri och företagande på landsbygden. Bioenergin är därför en vital del av de areella näringarnas framtida utveckling. En produktion på upp emot 50 TWh biodrivmedel kan potentiellt skapa i storleksordningen15 000[11] bestående arbetstillfällen inom de areella näringarna och biodrivmedelsindustri. En ökad biodrivmedelsproduktion och eventuell export kan också påtagligt förbättras svensk handelsbalans. Utredningen hade tydligare kunnat lyfta biodrivmedlens roll och utvecklingspotential i glesbygd. Klimatomställningen måste inkludera hela samhället och även de som bor i glesbygd, måste ges möjlighet att komma bort från beroendet av fossila drivmedel.

6. TRANSPORTEKONOMI

6.1 Är omställningen av fordonsparken möjlig?

Ett hinder som tas upp i utredningen är frågan om befintlig fordonspark och infrastruktur kan begränsa omställningstakten. BioDriv ställer sig frågande till om detta antagande är rimligt. De senaste åren har vi sett ett väldigt snabbt teknikskifte från bensin till diesel. Ett teknikbyte som är av mer omfattande karaktär än bytet mellan fossil bensin till förnybar biogas eller E85. Mellan åren 2006 -2012 ökade dieselbilarnas andel i nybilsförsäljningen från 20 till 67 procent. Bara mellan 2007 till 2013 har bensinförsäljningen minskat med över 11 TWh och dieselförsäljningen ökat med 8 TWh. Att öka dagens biodrivmedelsanvändning från 8,5 TWh till 12 TWh under 7 år innebär ett mindre teknikskifte än det vi redan har sett de senaste 6 åren. Detta speciellt då en stor del av ökningen på 3,5 TWh kan ske genom ökad låginblandning i befintlig fossila drivmedelspool.

Befintliga bensinfordon kan också för en rimlig kostnad byggas om till en fordonsgas, el eller E85 bil, vilket ytterligare kan öka omställningstakten av fordonsflottan. Vidare precis som beskrivs i utredningen så är det enklare att introducera ny drivmedelsteknik i tyngre fordonsflottor. Då transportarbetet mest troligt kommer att öka inom den tunga transportsektorn och minska för personbilstrafiken är det också mest intressant att minska det fossila beroendet i denna sektor. Både Scania och Volvo har tydligt visat att motorutvecklingen inte är en begränsande faktor för utökningen av befintliga och introduktionen av nya biodrivmedelslösningar, dagens motorer kan anpassas till de flesta biodrivmedelslösningar. Som exempel kan nämnas att Scanias fordon redan idag kan köras på på B100 utan ökade serviceintervall eller liknande jämfört med fossil diesel.

6.2 Det ska inte vara dyrt att äga ett fordon

- avsnitt 14.4-6 i utredningen

Ett fordon som står still orsakar inga koldioxidutsläpp, det är användningen av fordon som bör beskattas snarande än ägandet. Ej heller bör man som det föreslås i utredningen beskatta en viss körsträcka genom en kilometerskatt. Körstil, tyngd, motoreffektivitet och drivmedel är alla faktorer som har en stor påverkan på bränsleförbrukningen, varför tyngdpunkten i beskattningen bör läggas på bränslet istället för bilen. Kilometerskatten togs bort i Sverige 1993 då den bedömdes vara

[11] Arbetskraftsbehovet för produktion av bioenergi och drift av anläggningar har tidigare beräknats av LRF (2005), med hjälp av en forskningsrapport från Stiftelsen Lantbruksforskning (SLF). LRF konstaterade att behovet varierar mellan 150 och 500 personer per producerad och utnyttjad TWh bioenergi, beroende på energislag, anläggningsstorlek mm. I medeltal antas 300 personer sysselsättas per TWh. Källa: "Förnybar energi ger 60 000 nya jobb", författare LRF, Naturskyddsföreningen och Tällberg Foundation.

krånglig och ineffektiv, istället ökades bränslebeskattningen för att säkerställa en kostnadseffektiv klimatstyrning. Det vore därför olyckligt att införa en kilometerskatt som skulle drabba skogs- och jordbrukets transporter och därmed försvåra utvecklingen av biodrivmedel.

BioDriv ställer sig bakom principen om ett bonus/malussystem för såväl tunga som lätta bilar, tyvärr saknas dock ett tydligt styrmedelsalternativ att ta ställningen till. Det är viktigt att se till att fossiloberoende teknik premieras framför fossil tekniken som omöjliggör omställningen till en fossilfri transportsektor. Samtidigt bör subventioner till fossilfria fordon villkoras med användning av fossilfri energi. Budskapet till bilindustrin blir också tydlig för utveckling och marknadsföring av fordon. Genom att förmånsvärdet för flexifuelbilar ändrades fick biltillverkarna uppfattningen att E85 inte var något som regeringen ville se i framtiden. Även om nya mer effektiva bilar dedikerade till biodrivmedel är att föredra bör konvertering av befintliga fordon till fossiloberoende teknik också övervägas då detta ibland är en billigare lösning än att köpa ett helt nytt fordon.

För elbilar kan det på sikt behövas en annan beskattningsform när dessa fordon börjar få en större del av marknaden, och de behöver bidra till de allmänna vägkostnaderna.

För att stödja investeringar i infrastruktur samt öka skatteintäkter nationellt eller i vissa regioner, kan det vara intressant att införa vägavgifter som har gjorts på flera andra håll inom Europa.

7 VILKA ÄR BIODRIV?

Vi är ett nätverk för organisationer och företag med intresse av att minska klimatpåverkan och påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor genom ökad användning av biodrivmedel. BioDriv bjuder in till samtal om hållbara och energieffektiva lösningar från transportsektorn – med branschens olika intressenter, beslutsfattare och allmänhet, så att politik, styrmedel och regelverk skapar förutsättningar för lönsam kommersiell produktion och användning av hållbara biodrivmedel. Vårt långsiktiga mål är att förverkliga visionen om en fossiloberoende transportsektor 2030. Vi uppmuntrar regionala initiativ, med lokalt anpassade lösningar. BioDriv utgör en sektion inom SVEBIO vars medlemmar representerar företag och organisationer som vill skapa förändring. BioDriv utgörs av representanter från, jord- och skogsbruk med tillhörande industri, fordonstillverkare, biodrivmedelsproducenter, forskare och bransch-/intresseorganisationer, med flera. www.svebio.se/biodriv

Vi ser fram emot det arbetet att med denna utredning som bas gå vidare och fortsätta det viktiga arbetet med att skapa en fossilfri fordonsflotta. BioDriv deltar gärna i fortsatt remissarbete samt dialoger runt framtida styrmedel och målsättningar.

Lena Bruce
Vice VD Svebio
Talesperson för nätverket BioDriv