

## BioDriv:s positioner för utformande av framtida mål och styrmedel för biodrivmedel

Politiken bör fokusera på utsläppsminskningar av växthusgaser, en fossil exit och premiera biodrivmedel med hög klimatprestanda. Det långsiktiga regelverket för transportsektorns drivmedel måste också vara teknikneutralt.

Målsättningarna måste vara ambitiösa, långsiktiga och styrmedlen effektiva för att driva marknadsutveckling, produktion och innovation, såväl i Sverige som utanför landet och med såväl ny som gammal teknik. Kompletterande styrmedel för detta kommer att behövas utanför det styrmedelssystem som gäller för drivmedlen. Satsningar på biodrivmedel är jobbskapande, ökar försörjningstryggheten och ger förbättrad handelsbalans, utöver det faktum att de minskar transporterens klimatpåverkan.

### BioDriv:s positioner i sammanfattning:

- Ett tydligt och ambitiöst mål för transportsektorn bör sättas till 2030 och vidare mot 2045. Målet ska vara teknik- och marknadsdrivande och inte utgöra en broms för omställningen till en hållbar transportsektor. BioDriv stöder ett mål i enlighet med Miljömålsberedningens förslag om minst 70 % växthusgasreduktion till 2030, och inga drivmedel ska dubbel- eller multipelräknas.
- Marknaden ska drivas till en fossil exit, där fossilandelen gradvis ska minskas till 2030. Det är viktigt att ha i en nationell strategi att utnyttja inhemsk potential för produktion av biodrivmedel, där export kan utgöra en än mer viktig marknad.
- För att säkra ett minskat utsläpp av växthusgaser från transportsektorn bör en ökad användning av biodrivmedel med höga klimatprestanda säkerställas genom att införa ett styrmedelssystem som styr bort från fossil användning och som frikopplar Sverige från statsstödsproblematiken. Samtidigt kommer det att inom överskådlig tid finnas behov till särskilda styrmedel för rena biodrivmedel, då dessa annars riskerar att slås ut från marknaden inom en reduktionsplikt. Vi föreslår därför att Sverige arbetar för:
  - En årligen ökande koldioxidreduktionsplikt för bensin (EN228) samt för diesel (EN590). Båda drivmedlen kommer att behöva beskattas fullt ut. Skilda reduktionspliktsnivåer bör sättas för bensin respektive diesel. Reduktionsplikten ska kombineras med en sanktionsavgift som är såpass väl tilltagen att det säkerställs att kvoten uppfylls och det inte är ett attraktivt alternativ att ignorera kvoten och betala avgifterna.
  - Reduktionsplikten kompletteras med ett system som tillåter skattenedsättning för rena biodrivmedel baserat på deras klimategenskaper under en övergångsperiod. Med biodrivmedel avses här dels rena eller höginblandade biodrivmedel som ligger utanför bränslestandarderna EN590 och EN228 och är tillåtna enligt drivmedelslagen och dels låginblandade biodrivmedel i bensin och diesel.

- Biodrivmedel bör värderas efter sin klimatnytta uttryckt som växthusgasreduktion enligt EU:s beräkningsmetod, och är oberoende av råvara och tillverkningsteknik. Skattenedsättning eller reduktionspliktsuppfyllelse ska basera sig på denna klimatnytta. Livscykelbaserad klimatprestanda för biodrivmedel ska vara överordnat vilken slags råvara eller med vilken teknik biodrivmedlet är producerat med. "Avancerade biodrivmedel" är enligt BioDriv främst inte definierat utifrån vilken råvara som använts utan till dess växthusgasreduktion med ett riktmärke om minst 75 % jämfört med fossilt dito.
- Det är viktigt att premiera effektiva fordon som kan köras på förnybara drivmedel och även utveckla infrastruktur som på sikt möjliggör en fossilfri fordonsflotta.
- För att nå uppsatta miljömål för transportsektorn, krävs utnyttjande av råvaror från såväl jordbruk, skogsbruk och diverse restprodukter och avfall. Begränsningar mot användning av grödebaserade biodrivmedel i och med ändringarna i Förnybart-direktivet (genom påstådda ILUC-effekter) 2015, är direkt hämmande för den fortsatta utvecklingen. Sverige bör aktivt verka för att alla sådana begränsningar avlägsnas i och med utformningen av kommande Förnybartdirektiv efter 2020, s.k. RED2. Det ska vara klimatprestanda och hållbarhet för hela livscykeln hos biodrivmedlet som styr och inte biodrivmedlets råvarubakgrund. För att säkra hållbara lösningar så behöver man också spårbarhet på råvarorna. Under alla förhållanden bör ett svenskt systems måluppfyllelse undanta de påstådda ILUC-effekterna.
- BioDriv menar att Sveriges generationsmål enligt Riksdagens definition, kan vara styrande: "Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser."

## BioDriv

**BioDriv är SVEBIO:s öppna nätverk för organisationer och företag med intresse av att minska klimatpåverkan och påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor genom ökad användning av biodrivmedel. Med transportsektorn avses främst vägtransporter men även flygtrafiken, sjöfarten och tågtrafiken inkluderas, samt biodrivmedel använt för arbetsmaskiner och stationärt mobila applikationer som skogsmaskiner.**

BioDriv bjuder in till samtal om hållbara och energieffektiva lösningar inom transportsektorn – med branschens olika intressenter, beslutsfattare och allmänhet. Målsättningen är att politik, styrmedel och regelverk skall skapa förutsättningar för lönsam kommersiell produktion och användning av hållbara biodrivmedel. Vårt långsiktiga mål är att förverkliga visionen om en fossilfri transportsektor 2030 och att bidra till att Sverige ska ha noll nettoutsläpp av växthusgaser till 2045.

BioDriv:s medlemmar representerar företag, organisationer och föreningar som vill skapa förändring. Vi är aktiva inom främst jord- och skogsbruk med tillhörande industri, fordonstillverkare, biodrivmedelsproducenter och -distributörer och -användare, bolag inom sektorer som energi, olja och petrokemi, forskare samt bransch- och intresseorganisationer, med flera.