

SVEBIO  
Svenska Bioenergiföreningen

2017-04-19

REMISSYTTRANDE

M2017/00723/R

Till  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

### **Remissyttrande över promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle**

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har beretts möjlighet att avge yttrande över rubricerade promemoria och vill framföra följande.

Svenska Bioenergiföreningen (Svebio) arbetar för att öka användningen av bioenergi på ett ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Svebio är aktiva både i Europa, genom AEBIOM, och på global nivå, genom World Bioenergy Association, WBA. Svebio är den samlande kraften och mötesplatsen för alla de företag och enskilda som arbetar med bioenergi i Sverige.

Svebio har idag runt 270 medlemmar med företag verksamma i hela produktionskedjan. Dessutom har Svebio ett öppet nätverk BioDriv med ca 60 organisationer och företag där i princip samtliga större svenska biodrivmedelsföretag och dess branschaktörer är medlemmar. BioDriv inkluderar alla biodrivmedel och råvaror till dessa.

#### ***Sammanfattande synpunkter***

*. Svebio ser mycket positivt på att regeringen nu vill införa en reduktionsplikt som premierar biodrivmedel med bättre klimatreduktion. Denna lösning har också förordats av branschen.*

*. Vi är positiva till att det blir en tvingande plikt, vilket kommer att medföra en permanent årligen ökande marknad för biodrivmedel i bensin och diesel.*

*. Förslaget har brister som, om de inte åtgärdas, riskerar att försvåra arbetet med att nå en fossilfri fordonsflotta. I sämsta fall kan förslaget innebära en försämring jämfört med dagsläget. Samtidigt förstår vi att delar av problematiken beror på osäkerhet om politiken i EU, exempelvis kommande ändringar av Förnybartdirektivet.*

*. Svebio anser att kvotnivåerna är för låga, både för bensin och diesel. Vi är också kritiska till att kvotnivåer bara anges till 2020. Samtidigt är det glädjande är att ambitionen om reduktion höjts i förhållande till de sex myndigheternas rapport från november.*

*. Det ges heller ingen långsiktig garanti för fortsatt skattebefrielse för högkoncentrerade biodrivmedel. Här kvarstår problemen med statsstödsreglerna och godkännande från EU. Sammantaget innebär det att kortsiktigheten och osäkerheten består på marknaden för biodrivmedel, och att förslagen inte ger tillräcklig grund för investeringar i nya produktionsanläggningar.*

*. Vi noterar att skatten på E85 och rapsdiesel avskaffas 1 januari 2018, men önskar att denna skattebefrielse kan genomföras redan 1 augusti i år.*

### **Ärendets beredning**

Vi är kritiska till att regeringen gett begränsad tid att granska förslagen, genom den korta remisstiden. Vi är också kritiska till att remisslistan inte inkluderar de berörda företagen. För en framtida bättre kommunikation mellan regering och företag som har ansvar för försörjningen med biodrivmedel föreslår vi att ett branschråd för biodrivmedelsfrågor inrättas.

### **Ingen investeringssäkerhet**

Svebio anser att det är en allvarlig brist i förslaget att nivåerna för reduktionsplikten bara är fastslagna till 2020, och att det därefter endast finns en indikativ nivå som lätt kan ändras genom nya politiska beslut. Det betyder att investeringsläget för produktion av nya förnybara drivmedel är lika osäkert som tidigare. Utredningen "Fossilfrihet på väg" (FFF) från år 2013, slog fast att producenter behöver politiska beslut som varar åtminstone under avskrivningstiden, ca 10 år, för att kunna attrahera riskvilligt kapital.

När det gäller att säkerställa att lagstiftningen möjliggör finansiering av projekt är det vårt förslag att relevant oberoende expertstöd inhämtas, exempelvis från Europeiska Investeringsbanken (EIB). Det ger en säkerhet för att lagstiftningen kan valideras. Svebio föreslår att regeringen fortsätter arbeta aktivt i EU för att stärka långsiktigheten. Inom Sverige behöver förslaget om reduktionsplikt kompletteras med förslag om stöd till pilot- och demonstrationsanläggningar för att kunna pröva ny teknik för produktion av biodrivmedel, exempelvis från skogsråvara.

### **Kommentarer till utredningens konkreta förslag**

#### *Stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedel*

Vi stödjer förslaget om att införa reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläppen från bensin och diesel för att nå målet om 70-procentig reduktion av utsläppen från inrikes transporter, och att komplettera med fortsatt skattebefrielse för högblandade och rena biodrivmedel. Vi noterar att man fortfarande inte har klarhet i om denna skattebefrielse kan fortsätta efter 2020. Detta måste klarläggas genom fortsatt utredning och förhandling med EU-kommissionen.

#### *Reduktionspliktens omfattning*

Förslaget stämmer väl med de förslag vi själva fört fram.

#### *Reduktionsnivåer*

Vi noterar att regeringen valt en kraftigare reduktion 2030 än den som föreslogs av generaldirektörerna, som utgick från Trafikverkets klimatscenario, med 40 procent istället för 25 procent. Det är värt att notera att detta scenario har en biodrivmedelsanvändning på bara 10 TWh 2030, medan användningen av biodrivmedel 2016 låg på en avsevärt högre nivå, drygt 17 TWh. Regeringen har uppenbart gjort en annan och mer realistisk bedömning om möjligheterna att genomföra effektivisering, elektrifiering och infrastrukturåtgärder. Enligt vår uppfattning kan den indikativa reduktionsnivån 2030 fortfarande vara för låg. Detta bör analyseras i kommande kontrollstationer. Potentialen för ökad tillförsel av biodrivmedel ligger långt över de 22 TWh som anges i Trafikverkets teknikscenario.

Vi stödjer förslaget om återkommande kontrollstationer.

När det gäller kvotnivåerna för åren fram till 2020 tror vi att dessa är för lågt satta. Avseende kvoten för bensin menar vi att man bör trappa upp kvoten även under åren fram till 2020, för att påskynda introduktionen av E10 och för att stimulera övergång till etanol med höga klimatprestanda. Det är också viktigt att ge signalen om en stigande kvotkurva för att stimulera utvecklingen av drop-in-bensin.

När det gäller kvoterna för diesel är ökningen av kvoten blygsam och motsvarar inte alls trenden under senare år, då vi haft en mycket snabb tillväxt av biodieselmärknaden; idag är 25 procent av all diesel förnybar. Det finns en risk att volymerna kommer att minska om aktörerna på marknaden byter till biodiesel med bättre prestanda, särskilt som man vid fastställande av kvoten utgått från standardvärden och inte vilka reduktioner som faktiskt är möjliga att uppnå. Här är det viktigt att regeringen och Energimyndigheten noga följer utvecklingen på marknaden för att vid behov kunna justera upp kvoterna.

Det är önskvärt att regeringen publicerar en tänkt utsläppskurva för åren 2020–2030. Det skulle ge den prissignal som behövs för biobränslen och därmed erforderliga investeringar i anläggningar i Sverige. Finansiärer kan få mer klarhet för att värdera risk och investeringar har högre chans att bli gjorda. Det kan jämföras med elcertifikatssystemet där ambitionen för respektive år sattes i ca 30 år framåt när systemet lanserades.

### *Överlåtelse av utsläppsminskning*

Regeringen har övervägt flexibla mekanismer för reduktionsplikts uppfyllande men inte funnit anledning till en öppen handelsplats aktörer emellan på grund av att antalet aktörer är få.

Vi anser att det är bra att en flexibel mekanism för överlåtelse av utsläppsminskning införs, och att man inte inför en certifikatshandel. Vi anser att dock att regelverket är oklart och behöver utredas ytterligare.

### *Reduktionspliktsavgiften*

Inriktningen och nivån är i linje med vad vi själva föreslagit. Det är viktigt att det finns ett tak så att inte kostnaden rusar för konsumenterna.

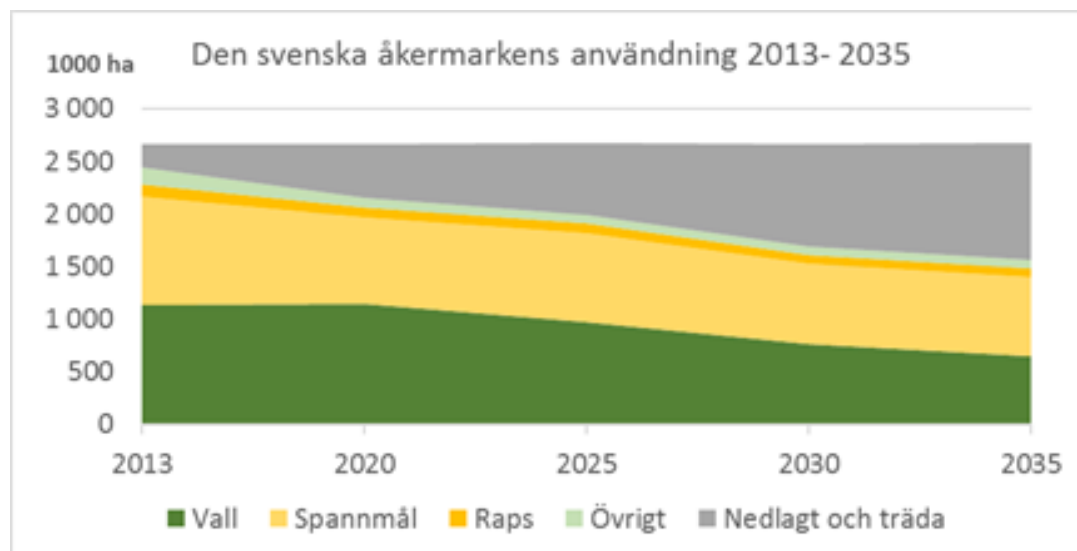
### *Beskattningen av biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten*

Det är positivt att skatten på E85 och FAME, rapsdiesel, nu avskaffas. Som framgår av Energimyndighetens rapport råder det ingen överkompensation för dessa drivmedel, och skatten har på ett orättvist sätt försämrat deras konkurrenskraft på marknaden, både i förhållande till fossila drivmedel och i förhållande till andra biodrivmedel. Skatten bör tas bort skyndsamt och inte först 1 januari 2018.

### *Förnybara drivmedel från åker*

Frågan om villkoren inom EU för biodrivmedel efter 2020 kan få stor påverkan på de svenska regelverken och särskilt möjligheten att även efter 2020 ge högblandade biodrivmedel skattebefrielse. Den svenska regeringen måste aktivt verka för att ändra EU:s inställning till åkerbaserade biodrivmedel. Det finns ett stort överskott av såväl livsmedel som åkermark i EU och övriga Europa. Det kommer att finnas ett stort behov i EU av biodrivmedel och åkerbaserade drivmedel är en viktig del i lösningen både på transportsektorns klimatpåverkan och försörjningstryggheten i EU.

Också i Sverige kommer arealen åkermark som är tillgänglig för odling av energigrödor att öka under kommande år, vilket framgår av prognoser från Jordbruksverket, som refereras i Energimyndighetens rapport Scenarier över Sveriges energisystem 2016 (ER 2017:6).



Figur 1. Jordbruksverkets prognos om åkermarkens användning (ER 2017:6)

I kapitel 14.3 refereras till att Kommissionen redan 2014 aviserat att statligt stöd inte kommer att få lämnas till "livsmedelbaserade" biodrivmedel efter utgången av 2020. Det skulle innebära att mycket av biodrivmedlen från åkermark utanför reduktionsplikten, idag framför allt B100, E85 och ED95 därmed helt skulle försvinna. Det kan inte accepteras och bygger på en felaktig bild hos Kommissionen. Sverige bör anamma subsidiaritetsprincipen om råvarors användning och dessutom kunna visa med faktiska beräkningar att det inte finns någon så kallad ILUC-effekt av att utnyttja biodrivmedel från energigrödor från åkermark i Sverige eller andra delar av Europa där det finns outnyttjad åkermark.

