

[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

Kopia:

[christina.nordenbladh@regeringskansliet.se](mailto:christina.nordenbladh@regeringskansliet.se)

[m.remissenergi@regeringskansliet.se](mailto:m.remissenergi@regeringskansliet.se)

## **2030-sekretariatet: Remissvar angående promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle**

### **Bakgrund och inledning**

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att lämna ett remissvar på Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle (Bränslebytet). Det är en avgörande del i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta, eller med Klimatlagens tolkning en koldioxidreduktion i transportsektorn med 70%.

Regeringen och de ansvariga myndigheterna har gjort ett grundligt arbete, som tydligt sätter bränslebytet inom ramen för omställningen av transportsektorn. Vi är i grunden positiva till förslaget.

Vi noterar att detta initiativ måste kompletteras med andra åtgärder som stöttar den snabba omställning som krävs för att nå målen, inte minst på beteendområdet. I de tretton punkter över genomförda och planerade åtgärder som anges i det PM som bifogades remissen framgår att beteendeåtgärderna inte prioriterats.

2030-sekretariatet bildades för att driva på utvecklingen för en fossiloberoende transportsektor. Vi har nu 62 partners, inklusive drygt 30 klimatmässigt ledande kommuner som räknas som *en* partner. Vi verkar för en bredd i satsningar, där både utvecklingen inom Bilen, Bränslet och Beteendet är nödvändiga. I princip samtliga de svenska drivmedelsföretagen är partners.

Vi noterar att få av de duktiga bibränsleaktörerna i Sverige finns med som remissinstanser. Med så viktiga förslag som Bränslebytet bör regeringen eftersträva en bredare förankring, inte minst inom drivmedelsbranschen.

### **Övergripande synpunkter**

2030-sekretariatet har under lång tid och vid många tillfällen gett förslag på hur en kvotplikt, en reduktionsplikt eller ett bränslebyte bäst genomförs. Vi hänvisar till dessa dokument för en mer allomfattande läsning och ger här enbart synpunkter på det som direkt berör regeringens nuvarande förslag, här först sammanfattade, sedan utvecklade.

1. **Långsiktighet** ger goda förutsättningar för svensk industri. Regeringen mjukstartar med en reduktionsplikt på dagens nivå, men siktar "indikativt" på 40% 2030. Det är

bra, och ger en ambitiös ansats. Industrin behöver dock ytterligare specifikationer; indikativt behöver ersättas med ett specificerat golv.

2. **Tydlighet** är en annan viktig del av industriell utveckling. Historiskt har industrin uppfattat att rutinerna för rapportering för biobränslen varit ottydliga, vilket lett till visst godtycke.
3. **De fossila bränslena** har fortfarande en gräddfil till transportsektorn på bekostnad av de förnybara. Trots revideringar av bränslekvalitetsdirektiv och förnybarhetsdirektiv ställs betydligt färre kvalitativa krav på dessa bränslen.
4. **Pumppris** är en helig ko i Sverige, men det bör vara dags att låta priset vid pump spegla hur viktigt det är att åtgärda transportsektorns klimatpåverkan. Priset är en styrande parameter i vårt beteende, och rätt utformat kan en klok prispolitik leda till att Sverige uppnår 2030-målet.
5. **EUs statsstödsregler** har spökat i debatten. Promemorian utreder detta förhållande väl, men vi vill ändå notera att dessa regler skall revideras under 2017/18. Det finns all anledning att båda förbereda en reduktionsplikt efter hur de uppfattas idag, men även att påverka så att de kommande statsstödsreglerna bättre passar den svenska modellen.
6. **Handel** med reduktionsutrymme är en spännande tanke, som fungerar väl i Kalifornien. Samma system används även med framgång i de kanadensiska provinserna Ontario och Quebec (<https://www.arb.ca.gov/cc/capandtrade/capandtrade.htm>)

## Detaljerade kommentarer

### *Bra med långsiktig utvecklingskurva och regelbunden uppföljning*

Regeringen föreslår detaljerade mål för de kommande tre åren; 2,6% reduktion för bensin från 1 juli 2018, och 19,3 % för diesel. Året därpå gäller 2,6% respektive 20%, från 2020 4,2% respektive 21% . En indikativ målnivå på 40% anges för 2030, och regeringen föreslår regelbundna avstämningar under perioden 2020-2030.

Det är bra med konkreta tidsatta mål. Vi rekommenderar att regeringen bjuder in branschen för att diskutera kommande mål så att förutsättningar för en långsiktigt stabil uppföljning skapas.

Vi vänder oss emot att regeringen avvaktar med mål efter 2020 eftersom "*De nuvarande riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi gäller bara för åren fram t.o.m. utgången av 2020 och kommer därför också att ses över. Mot bakgrund av detta bedöms det inte som rimligt att sätta nivåer för reduktionen som sträcker sig bortom 2020*".

Det är viktigt för svensk industri att en långsiktig inriktning läggs fast, och att i denna ingår ett åtagande att försöka påverka utvecklingen inom EU.

Den indikativa nivån för 2030 sätts till 40% reduktion. Detta är mer än vad myndigheterna i sin utredning föreslog om det så kallade "klimatscenarioet" genomförs, med en kraftig energieffektivisering inom transportsektorn. Vi förutsätter att Regeringen inte antyder att man backar från ett ambitiöst effektiviseringsmål i och med den högre reduktionsnivån.

När det gäller reduktionsnivåerna för bensin respektive diesel, bör regeringen tidigt se bortom en E10 anpassning. Stora bilföretag som Volkswagen har angett att deras fordon sedan flera år är klara för E20, vilket naturligtvis skulle innebära en stor klimatreduktion. Den globala biodrivmedelsproduktionen domineras av biobaserad etanol.

Det finns forskning som anger kraftigt minskade partikelmängder med redan 10% etanolinblandning, och än mer vid 20% inblandning. Effektiviteten i förbränningen ökar med ökat oktantal från den inblandade etanolen/alkoholen.

Även FAME inblandningen i diesel begränsas av bränslekvalitetsskäl (EUs bränslekvalitetsdirektiv) till 7%. För att öka denna andel krävs både teknikutveckling av bränsle, och en anpassning av standards. Detta arbete tar lång tid, och måste startas parallellt med reduktionsplikten införs.

Vi står inför snabba utvecklingar inom transportområdet. Andelen dieselfordon minskar igen, och dieselmotorn ifrågasätts i framför allt mindre fordon. Det är viktigt att Regeringen följer utvecklingen noga och anpassar utvecklingen därefter. Reduktionsplikten får inte bli en begränsande nivå.

#### *Är oförändrat pris vid pump relevant?*

Regeringen föreslår ett oförändrat pris vid pump. Eftersom inblandade biodrivmedel har en högre produktionskostnad, föreslår regeringen en sänkning av dieselskatten med omkring 1 000 kronor per kubikmeter, eller en krona per liter.

Vi menar att det hade varit bättre att acceptera en prisökning vid pump, åtminstone stegvis, och att regeringen missar ett tillfälle som inte återkommer att motivera en sådan höjning.

#### *Tydlighet på marknaden motverkar godtycke*

I takt med att kraven på biodrivmedel ökat, har rapporteringsskyldigheten till respektive myndighet ökat. Vi har hört från branschen att det rådde stor osäkerhet kring den initiala rapporteringen avseende överkompensation, och hoppas att regeringen vinnlägger sig om att skapa digitaliserade enkla och transparenta rapporteringsmetoder. Det är viktigt att genom en bred dialog skapa en gemensam förståelse, inte minst kring tolkningar av EU direktiv.

Vi stöder att Energimyndigheten ges en större roll i detta arbete, men skulle vilja att

myndigheten även ges ett utvidgat ansvar att ta fram underlag som stöder den svenska positionen gentemot EU. Om Sverige skall klara 70% klimatreduktion i transportsektorn till 2030 kan vi inte acceptera att EU lägger hinder i vägen. Detta kräver ett långsiktigt påverkansarbete där resurser sätts av för att skapa en enhet som påverkar EU i biodrivmedelsfrågan.

#### *Brister i konkurrensen mellan olika bränslen*

Det finns detaljerade regler på hur klimatpåverkan från biobränslen skall beräknas. För dessa är det inte bara råvarans och processens hela klimatpåverkan som används, biobränslena måste även enligt ILUC direktivet belastas för den klimatpåverkan livsmedelsindustrin ger upphov till när de inte längre kan köpa exempelvis rapsolja eftersom den går till bränsle. Detta är naturligtvis helt orimligt, men har beslutats av EU och accepterats av Sverige.

Vad som fortfarande bör diskuteras är synen på fossila bränslen. De ges viktat normalvärde för klimatpåverkan (För bensin är det viktade normalvärdet 93,3 gram koldioxidekvivalenter per megajoule (gCO<sub>2</sub> eq/MJ) och för dieselbränsle är det viktade normalvärdet 95,1 gCO<sub>2</sub> eq/MJ) trots att den klimatpåverkan mellan olika fossila källor kan skilja så mycket som 50%.

Det är viktigt att regeringen håller denna fråga levande, och på sikt för in ett motsvarande bedömningssystem för fossila drivmedel. I promemorian för Regeringen ett relevant resonemang kring hur reduktionsplikten kan bidra till fortsatta minskade utsläpp från biodrivmedel. *Det bedöms rimligt att anta att de genomsnittliga utsläppen av växthusgaser ur ett livscykelperspektiv från biodrivmedel som inblandas i bensin och dieselbränsle kommer att minska i och med införandet av en reduktionsplikt eftersom utsläppen kommer att prissättas. Ju högre livscykelutsläppen är desto större volym biodrivmedel måste drivmedelsleverantören blanda in. Både HVO från tallolja och etanol från vete kan som exempel produceras med utsläpp kring 8–10 gCO<sub>2</sub> eq/MJ. Även producenter av Fame torde kunna sänka sina utsläpp vid rätt marknadsförutsättningar. Erfarenheter från Tyskland har också visat att de genomsnittliga växthusgasutsläppen från biodrivmedel minskar betydligt vid införande av en reduktionsplikt.*

Vi ställer oss bakom detta resonemang, men saknar det helt kring fossila drivmedel där ursprung och teknik vid framställning kan ha en kraftig klimatpåverkan?

#### *Är EUs ställningstagande kring skattereduktion klarlagt?*

För att stötta högkoncentrerade biodrivmedel som finns på marknaden utanför reduktionsplikten, föreslås en 100% skattenedsättning. Vi stödjer detta, och tycker att det både är bra för den industriella innovationen och miljöutvecklingen med en andel högkoncentrerade biodrivmedel. Vi vill dock att de grundläggande hållbarhetskraven skall gälla för alla biodrivmedel på marknaden.

Vi är dock inte lika säkra på att detta kommer att vara förenligt med statsstödsreglerna som de nu tolkas.

Statsstödsreglerna tillåter förvisso att en regering ger stöd inom ett område som gynnar hela EU (klimatet) om inte konkurrensen snedvrids. Vi hävdar att det är de fossila bränslena som har en prismässig fördel genom betydligt slappare krav, och gynnas till klimatets nackdel.

Det som ytterligare komplicerar bilden är att Bränslekvalitetsdirektivet inte förnyas efter 2020. Vi står även inför en revidering av statsstödsreglerna, vilket både ger möjligheter för den svenska regeringen, och är ett hot eftersom det inte går att skissera utvecklingen.

#### *Behåll flexibiliteten gentemot EUs direktiv*

I promemorian anges flera gånger: "Då en reduktionsplikt i nuläget inte bedöms kunna kombineras med skattenedsättning...". Vi förstår inte vad som avses med villkorandet "i nuläget". Bedömer regeringen att skatteläget förändras? På vilket sätt? Och vad är regeringen strategi?

Förnybarhetsdirektivet revideras under 2017, och Statsstödsreglerna revideras 2017/2018 inför nästa period från 2021. Hos de som inom kommissionen arbetar med statsstöd ogillas den nuvarande trenden inom EU att ogilla grödobaserade biodrivmedel till förmån för så kallade avancerade biodrivmedel. Vi bedömer att det finns ett utrymme att nyansera debatten.

Under tiden är det mycket viktigt att aktivt verka för att revisionen av RED som pågår blir så fokuserad på växthusgasminskningar

#### *Handel med reduktion*

I paragraf 7 i lag om reduktionsplikt nämns möjligheten att handla med överskott av uppnådd reduktion. Vi stödjer detta, väl medvetna om att vissa aktörer kan "köpa sig fria från ett aktivt miljöarbete" Vi tycker dock att fördelarna överväger att de proaktiva aktörerna i Sverige för betalt för sitt arbete.

I Kalifornien har detta systemet varit på plats sedan 2012. På en auktion som ordnas av kaliforniska myndigheten aktionernas överskott ut. Priserna bestäms på marknaden. (<https://www.arb.ca.gov/cc/capandtrade/capandtrade.htm>)

Detta system används parallellt med Kaliforniens Low Carbon Fuel Standard (<https://www.arb.ca.gov/fuels/lcfs/lcfs.htm>). Den infördes 2008, och bygger på att alla bränsleströmmar certifieras utifrån fossil kolhalt från produktion, odling och tillverkning. Idag finns mer än 500 sådana bränsleströmmar certifierade, både fossila och förnybara. Med dessa data som underlag kan sedan delstaten Kalifornien sätta krav på reduktion av klimatgaser på det mest kostnadseffektiva sättet.

För 2030-sekretariatet

Jakob Lagercrantz