

m.registrator@regeringskansliet.se

Kopia:

christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

m.remisser-energi@regeringskansliet.se

Diarienummer: M2018/00360/R

2030-sekretariatet: Remissvar Förordning om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensen och dieselbränslen

Bakgrund och inledning

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att lämna ett remissvar på detta förslag till förordning, som i stort är en kodifiering av reduktionsplikten för minskning av växthusgasutsläpp från bensen och dieselbränsle, av regeringen kallad Bränslebytet. Förordningen tänks träda i kraft 1 juli 2018.

Övergripande synpunkter på kvotplikt, reduktionsplikt eller bränslebyte

2030-sekretariatet är i grunden starkt positiva till kvotplikt, reduktionsplikt eller bränslebyte som verktyg för att påskynda omställningen till förnybara drivmedel, och har genom åren återkommande föreslagit ett sådant verktyg. Vi ser det som en avgörande del i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta, vilket konkretiserats av klimatlagen till att transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 70 % 2010–2030.

Dock ser vi de nivåer som föreslås som alltför blygsamma; de motsvarar bara ungefär den andel biodrivmedel som redan uppnåtts och blir därmed ingen pådrivande kraft för ökad andel förnybart. Tvärtom varnar ledande producenter för att det kan bli svårt att få avsättning för ny biobensen, etanol eller skogsbaserad HVO när kvoten är så lågt satt, och introduktionen av E10 som sedan länge finns i flera av våra grannländer fördröjs ytterligare. Vidare får marknaden inte den långsiktiga trygghet den behöver för att kunna investera i ny produktion när målet för 2030 bara är indikativt och det bortom 2020 inte finns några nivåer angivna. Vi hänvisar i övrigt till tidigare dokument för en mer omfattande läsning och ger här enbart synpunkter på det som direkt berör regeringens nuvarande förslag.

CO₂-värden

Vi ställer oss bakom förordningens förslag till hur värden för biodrivmedel ska framräknas; även om vi återkommande ifrågasatt delar av EU:s beräkningsmetoder inom RED ser vi dem som det mest rimliga att utgå ifrån. Vi delar också inriktningen för hur man hanterar de fall där det inte finns vedertagna värden, och ser fram emot den dialog kring detta som vi förutsätter att Energimyndigheten bjuder in till när behov uppstår.

För fossila drivmedel bedömer vi att värdena (93,3 g CO₂e/MJ för fossil bensen och 95,1 g för fossilt dieselbränsle) är rimliga i nuläget, och att det inte finns saklig grund för att nu justera upp dem. Vi noterar dock också att klimatpåverkan för samma fossila drivmedel kan skilja så

mycket som 50 % beroende på ursprung och produktionsmetod, med risk för kraftigt höjda utsläpp om tjärsand används, men också med en ökad klimatpåverkan i takt med att Nordsjöoljan fasats ut ur mixen. Vidare ser vi att CO₂e per MJ successivt höjts de senaste åren för både bensin och diesel av JEC-forskningsarbetet mellan EU-kommissionen, EUCAR som samlar europeiska fordonstillverkare och CONCAWE, oljebolagens europeiska forskningsorgan. Slutligen har vi sett mycket positivt på att EU genom bränslekvalitetsdirektivet FQD satt klimatkrav också på fossila drivmedel, vilket bl.a. lett till investeringar i effektivare raffinaderier. FQD får ingen fortsättning efter 2020, och då blir det extra viktigt att med differentierade CO₂-värden kunna göra skillnad på klimatpåverkan från vad som skenbart är samma fossila drivmedel.

Detta sammantaget gör det rimligt att årligen se över värdena, med ungefär samma process som när värdena för biodrivmedel granskas, och att öppna för att drivmedelsbolag kan redovisa annat än schabloniserade värden.

Reduktionspliktsavgift

I förordningen anges en reduktionspliktsavgift på 5 kr/kg CO₂e för bensin, 4 kr/kg CO₂e för diesel. Det är förstås viktigt att avgifterna sätts så högt att de tydligt styr mot att faktiskt reducera utsläppen, inte "köpa sig fri", och vi bedömer att dessa nivåer ger den effekten.

Den högre avgiften för bensin är också ur detta perspektiv rimlig, utifrån att tekniker för framställning av biobensin behöver stärkas, inte minst eftersom ökad etanolblandning bortom cirka 15 % har ett antal tekniska utmaningar. Därför är det av särskilt intresse för staten att stimulera nya tekniker inom biobensin, vilket också uppnås med den differentierade avgiften - som vi dock menar borde kombineras med en högre reduktionsplikt än den som nu införs för bensin.

Ovanstående resonemang visar också hur viktigt det är att periodvis se över avgifterna så att de optimalt bidrar till den omställning som avses uppnås. Vi önskar att detta tydligt inkluderas i de kontrollstationer som aviserats, och att dessa får en tydlig periodicitet hela vägen fram till år 2030.

Bemyndiganden

Energimyndigheten får meddela ytterligare föreskrifter om beräkning av reduktionspliktig energimängd och av växthusgasutsläpp, om en metod för att bestämma energiinnehållet i biodrivmedel om innehållet inte kan bestämmas enligt RED, samt redovisning av reduktionsplikt. Vi stöder att Energimyndigheten ges denna roll, och ser fram emot den publika process det bör ge upphov till. Därtill menar vi att de erfarenheter som då görs aktivt bör delges andra medlemsstater, så att det underlättar och påskyndar omställningen till biodrivmedel även utanför Sverige. På sikt ser vi framför oss en modell liknande Kaliforniens, där mer än 500 bränsleströmmar är certifierade, både fossila och förnybara, vilket stimulerar aktörer till ständiga klimatomständiga förbättringar av såväl fossila som förnybara drivmedel.

Saknas: Handelssystem

I paragraf 7 i lag om reduktionsplikt finns 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” men bedömer att fördelarna överväger; att de proaktiva aktörerna i Sverige för betalt för sitt arbete och att omställningen som helhet kan ske snabbare och till lägre kostnad än om alla ska göra samma.

En modell med handel vore i linje med Kaliforniens system, där Low Carbon Fuel Standard, som infördes 2008, sedan 2012 kompletteras med återkommande auktioner av enskilda aktörers överskott. Modellen bedöms både ha gett lägre kostnader och möjligheten att snabbare höja nivåerna, se vår Kalifornien-rapport för en utförligare beskrivning (2030-sekretariatet.se/Kalifornien). Att detta inte finns med i förslaget till förordning tror vi är olyckligt; erfarenheterna från Kalifornien är att det behövs en tydlig myndighetskontroll av arbetet för att säkerställa klimatnytta och integritet - inrapportering räcker inte. I Ministerrådet kommer denna fråga att lyftas under våren inom ramen för Trialogen kring RED. Ministerrådets förslag innefattar en funktion för att handla med krediter.

Stockholm den 1 mars 2018

Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet