

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer **I2021/03379**

14 februari 2022

Remissvar på promemorian

Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel

Om detta remissvar

2030-sekretariatet fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta och minska koldioxidutsläppen med 70 % till år 2030 med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Vi skriver detta remissvar i en tid när EU:s Fit for 55 paket diskuteras för fullt, men även i en tid med successivt skärpta nationella klimatmål, och vi ser en ökad efterfrågan på biodrivmedel från även andra aktörer på marknaden. Det skapar ett efterfrågetryck. Tyskland, Europas största fordonsmarknad, har med den nya regeringen aviserat betydligt tuffare klimatkrav på fordonsmarknaden, inklusive ökad acceptans för biodrivmedel.

Sverige har haft undantag från statsstödsreglerna för rena och höginblandade biodrivmedel i snart 10 år. Ettåriga undantag, ibland meddelade in på verksamhetsåret. Kortsiktigt och svårt att navigera efter. Det är nu, med EU nyväckta intresse för omställning av transportsektorn som Sverige borde föra fram sin position med kraft, och ansöka om ett förlängt skatteundantag till 2030.

Om promemorian

Promemorian föreslår att så kallade rena och höginblandade biodrivmedel skall föras in i reduktionsplikten eftersom regeringen menar att U knappast kan tillåta ytterligare år med statsstödsundantag, dvs möjligheten att med lägre skatter stötta dyrare (bio)drivmedel på marknaden.

2030-sekretariatets kommentarer

Sverige är världsledande i klimatomställningen av transportsektorn. Genom elektrifiering och biodrivmedel visar Sverige att man kan använda kompletterande metoder för att uppnå en grön omställning. Vi har konsekvent visat att detta är möjligt och sedan 2010 reducerat koldioxidutsläppen från transportsektorn med mer än 20 procent. Det är en bedrift som vida överstiger utvecklingen i andra EU länder. EU har under samma period *ökat* utsläppen från transportsektorn.

Detta har varit möjligt genom proaktiva styrmedel, en bred satsning inom industrin och ett generellt stöd hos allmänheten. Den långsiktiga satsningen med långsiktiga mål ger resultat. Sverige behöver stå för denna modell snarare än att anpassa oss efter EU som bevisligen inte klarar omställningen.

- Sverige bör skyndsamt ansöka om förlängt statsstödsundantag för rena och höginblandade biodrivmedel minst till 2030.
- Inom EU ser vi signaler som visar på en större medvetenhet om att transportsektorn inte bidrar tillräckligt till klimatmålen, och vi hör allt oftare röster som talar för en mångfald av tekniklösningar – precis den svenska modellen. I det svar som 31 svenska aktörer fick i ett brev till EU kring fortsatt skatteundantag aviserade EU kommissionen en vilja att diskutera lösningar just för att säkra en omställning av transportsektorn. Sverige bör arbeta strategisk för att stötta EU i att nå klimatmålen för transportsektorn genom den svenska modellen.
- Genom att rena och höginblandade biodrivmedel finns på den svenska marknaden kan pionjärföretag visa att man kan ligga före de nationella målen om fossilfrihet. Den upphandlade kollektivtrafiken i Sverige är ett unikum, där 93 procent av den upphandlade trafiken körs på biodrivmedel, biogas eller el.
- De rena och höginblandade biodrivmedlen ger en additionell klimatnytta utöver den lagstadgade reduktionsplikten och är en avgörande fördel för att uppnå det svenska klimatmålet för transportsektorn. Det är inte säkert att Sverige kan lita till att en reduktionsplikt kan genomföras med tanke på den globalt ökande efterfrågan på biodrivmedel.
- **Vi ser stora nackdelar att föra in rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten. Om några år, när EUs Fit for 55 paket stabiliserats, kan det behövas nya modeller, men idag vore det förödande för den svenska transportomställningen.**

EUs klimatpolitik förändras i svensk riktning, och är öppet för dialog

EU har aldrig stått närmare den svenska strategin. Fit for 55 innehåller en rad komponenter som rimmar väl med diskussionerna i Sverige, och vi ser en allt tydligare vilja att både utgå från Well-to-wheels för klimatbedömningar (Well-to-Wake i EU Fuel Maritime), och även taxonomin anger att man borde basera beslut på WtW.

I det svar som DG Competition skickade till 31 svenska företag och organisationer kring rena och höginblandade biodrivmedel, framgår det tydligt att EU behöver en snabbare klimatomställning av transportsektorn, och att kommissionen behöver föregångare.

I promemorian anges: *I dagsläget är det alltså oklart om statsstöds godkännandet för skattebefrielsen för flytande rena och höginblandade biodrivmedel kommer att kunna förlängas bortom 2022.*

Tvärtom. De nya statsstödsreglerna som nyligen antogs av Kommissionen ökar möjligheterna för Sverige att få igenom ett mer långsiktigt undantag, precis som det tioåriga undantag som beviljades biogasen. Detta är vad som kommer till uttryck i DG Competitions svar på brevet från de 31 företagen/organisationerna.

Vi noterar även att Promemorian talar om fossilfria drivmedel. EU talar däremot om "Renewable fuels" i Förnybartdirektivet och övriga direktiv.

Vi, och EU, behöver våra spetsföretag och goda exempel

Vare sig det gäller Hybrit eller biodrivmedelsföretag eller kollektivtrafikens föredömliga satsning på förnybara drivmedel, så råder inget tvivel om att klimatomställningen i Sverige behöver pionjärer som leder utvecklingen. Här skapas de goda exemplen och här stötts teknikutvecklingen som är så nödvändig för nästa steg.

Sverige har klarat en imponerande utveckling trots ett intensivt motstånd från EU, inte minst i frågan om biodrivmedel. Medan EU nu sätter upp mål om klimatneutralitet 2050 med stor tilltro till nya drivmedel efter 2030, och elektrifiering som även den slår igenom fullt efter 2035, så lyckas EU inte i verkligheten minska utsläppen. Tvärtom.

Sverige kan *de facto* visa på en motsatt utveckling, där elektrifiering och biodrivmedel, tillsammans, leder till en positiv utveckling.

Vi behöver även stötta den nya tekniken, så kallade avancerade drivmedel, och Sverige borde stötta med en separat kvot.

Genom att införa rena och höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten slår regeringen undan benen på ett av Europas kanske mest imponerande exempel på omställning av transportsektorn. Det svenska exemplet gynnar både utvecklingen i EU och EUs globala klimattrenommé.

Det svensk klimatmålet behöver additionell klimatnytta – så även Parisavtalet

De nationella klimatplanerna som presenterades till COP 26 i Glasgow indikerar att världen kommer att landa på en temperaturökning på 2,7-2,4 grader år 2100. Vi måste därför gå längre än de nationella klimatplanerna indikerar.

Rena och höginblandade biodrivmedel ger en additionell klimatnytta till den lagstadgade reduktionsplikten så länge de hålls utanför. OM de skulle räknas in i reduktionsplikten försvinner nyttan av (2020) 400 000 ton rena och höginblandade biodrivmedel med en klimatreduktion på 70-80%. Om regeringen får igenom sitt förslag försvinner denna betydande klimatnytta. Dessutom slås benen undan på de 273 företag och organisationer som antagits Fossilfritt Sveriges Transportutmaning för 2021. Kravet är 100% förnybara transporter. Vi har svårt att se att, som anges i promemorian, så många företag skall träffa frivilliga avtal om 100% förnybart, till ett pris som närmar sig 30 kronor liter.

Det är sant, som det står i promemorian, att bioandelen i drivmedel ökar. Skulle reduktionsplikten gå hela vägen har vi bara rena och höginblandade biodrivmedel år 2030 på dieselsidan. Men det finns en risk att reduktionsplikten inte kommer att kunna genomföras på grund av andra länders efterfrågan. Det är därför farligt att lägga alla ägg i en korg.

Priset på biodrivmedel styrs av globala faktorer – behöver statsstödsundantag

Kostnaden för batterier, vind- och solceller har minskat under de gångna tio åren. För biodrivmedel är kurvan inte lika fallande, och vi går in i en period av ökad efterfrågan. Detta leder normalt till ökande priser.

Förvisso byggs kapaciteten ut, kraftigt redan 2023, men det sker från en relativt låg nivå med en produktion av oljehaltiga biodrivmedel (diesel) på 40-50 miljoner kubikmeter. Denna produktion kan ökas, men det finns systemgränser.

För de länder som satsar på biodrivmedel krävs en mekanism att balansera priset med de fossila drivmedlen. Statsstödsundantaget (skattefrihet) är en förutsättning, och vi bedömer att kommissionen börjar förstå detta, inte minst efter Tyskland nyvaknade intresse för biodrivmedel.

Det är uppenbart att det behövs en mekanism att balansera mellan det faktum att biodrivmedlen är dyrare att producera. Skatter är ett bra sådant medel och regeringen kan balansera detta genom högre skatter på det fossila.

Men EU har även förslag som motarbetar den svenska modellen

Promemorian nämner flera områden där EUs planerade lagstiftning försvårar för ett kommande statsstödsundantag. Energiskattedirektivet nämns, men detta är ju ett av få direktiv som kräver enstämmighet. Här har svenska regeringen stora möjligheter att finna allianser. Det kan även vara så att direktivet kommer att förses med nationella undantag, precis som dagens direktiv som antogs 2003.

Regeringen kan även undersöka om det går att kopiera Frankrikes modell. Fransmännen menar att E85 inte är ersätter bensin, utan bör åläggas en egen (lägre) skatt. Helt rätt. E85 kräver anpassade motorer, har en kraftigt minskad klimatpåverkan och är kemiskt ett annat ämne. Det går ju knappast att säga att bensin är samma som E85 – bensin har ju exempelvis mycket högre hälso- och klimatpåverkan.

Vi är in en förändringens tid, och regeringen bör bygga allianser med andra medlemsländer för att finna både lösningar, och för att tillsammans påverka Fit for 55 paketet. Tyskland stiger fram som en allt viktigare marknad, med prognos att importera 13 miljoner ton biodrivmedel 2030.

Möjligheten att använda överskott av utsläppsminskningar

Vi ser positivt på att det skapas en marknad med krediter för lågmissionsdrivmedel och kostnader för fossila drivmedel. Detta måste naturligtvis införas parallellt med det handelssystem som EU

diskuterar, men Sverige får gärna gå före. Det är dock avgörande att aktörer som bara tillverkar rena och höginblandade biodrivmedel säkras en ersättning.

Biodrivmedel är ofta dyrare att framställa, och belastas av betydligt större marknadskostnader (inte minst hållbarhetsrapportering). Vi ser det naturligt att det finns ett marknadssystem som tar bort dessa marknadsimperfectioner då vi behöver drivmedel med lägre påverkan.

Vi ställer oss frågande till Promemorians påstående att biodrivmedel handlas upp på "långa kontrakt". Vår erfarenhet är att detta är sällsynt, om inte 6-12 månader räknas som långa kontrakt.

Vi kommer troligen att se en marknad för handel med växthusgasreduktion. Sverige har allt att vinna på att gå före.

CVD

Clean Vehicle Directive (CVD) infördes nyligen i Sverige. Det specificerar upphandling av tunga fordon, bussar och lätta fordon. CVD specificerar att bussar och lastbilar som går på rena och höginblandade drivmedel räknas som "clean vehicles" och omfattas av de krav på andelar av bussar och lastbilar som EU slagit fast. Försvinner rena och höginblandade biodrivmedel kommer CVD att förlora betydelse, och det blir svårt för trafik- och transportleverantörer att klara miljömålen.

Detta bara ett exempel på hur EU direktiv motverkar varandra. Det ökar medlemsländernas flexibilitet – bara man följer ett antaget direkt kan kommissionen inget säga.

Effekter av regeringens förslag

Avslutningsvis, vilka effekter ser 2030-sekretariatet av regeringens förslag?

- Marknaden för rena och höginblandade biodrivmedel försvinner och de 273 företag som till 2021 åtagit sig att köra 100% fossilfritt tvingas gå över till fossil diesel. Kollektivtrafiken drabbas hårt, både strategiskt och finansiellt.
- Sverige förlorar omkring en halv miljon ton koldioxidreduktion årligen
- Svensk biodrivmedelindustri förlorar en viktig avsättning för rena och höginblandade biodrivmedel
- Framför allt, åkerier över hela Sverige, kollektivtrafiken, svenska kommuner och myndigheter och enskilda privatpersoner kommer att se deras möjlighet till klimatreduktion grusas. Man skall inte underskatta den effekt detta får på den svenska viljan till innovation och till vissa uppoffringar för att Sverige skall klara sektorsmålet för transportsektorn.

Jakob Lagercrantz

VD

2030-sekretariatet