

Till Energimyndigheten  
Projekt Transportstrategi

## **Svebios synpunkter på Nationell strategi för omställning av transportsektorn**

### *Sammanfattning*

*Svebio arbetar aktivt med biodrivmedelsfrågorna genom nätverket BioDriv, där ett 60-tal aktörer på biodrivmedelsmarknaden finns med. Vi är övertygade om att en omställning av den svenska transportsektorn med radikalt minskad klimatpåverkan är möjlig under de närmaste femton åren. FFF-utredningen Fossilfrihet på väg utgör ett bra underlag, men när det gäller möjligheterna att producera biodrivmedel i Sverige från råvaror från skog och åker framstår möjligheterna nu som ännu bättre än vad som framgår av FFF-utredningen.*

*För att utvecklingen ska ta fart krävs framför allt tydliga mål och långsiktiga styrmedel.*

### *1. Strategins omfattning och inriktning*

Utgångspunkten för strategin bör vara att skapa förutsättningar för att göra transportsektorn i vid mening fossilfri. Den bör förutom vägtrafiken också gälla tåg, sjöfart, arbetsmaskiner och internationell bunkring i Sverige av flyg och sjöfart.

En stor utmaning är att utforma strategin i den rådande EU-kontexten. Genom "ILUC-beslutet" 2015 har EU infört restriktioner för omställningen utöver de begränsningar som redan tidigare fanns om överkompensation i statsstödsreglerna. EU har inte heller ställt upp något mål för omställningen av transportsektorn för 2030, och de signaler som ges från EU-kommissionen är snarare att man nu trappar ner ambitionerna. ILUC-beslutet innebär i praktiken att man övergett 10-procentsmålet för 2020 genom taket för åkerbaserade biodrivmedel, dubbelräkning och mångdubbelräkning för elfordon. EU-kommissionens statsstödsregler och kommissionens hantering av statsstödsreglerna illustrerar också att man inte prioriterar omställning och reduktion av klimatgasutsläpp i transportsektorn. Parallellt med att Sverige utarbetar egna strategier måste den svenska regeringen och de svenska myndigheterna påverka EU för att ta bort de begränsningar och restriktiva och kostnadsskapande regelverk som införts och som hotar utvecklingen av biobräsleanvändningen.

Den svenska ambitionen måste trots de negativa signalerna från EU vara att inom en nära framtid trots detta genomföra en total omställning bort från fossila bränslen. Perspektivet bör vara att i all huvudsak göra denna omställning före 2030.

Den svenska strategin måste ha ett brett upplägg:

. Den bör innehålla tydliga mål och kontrollstationer. Vi stödjer ett mål om 80 procents växthusgasreduktion från transportsektorn 2030. Ett delmål 2020 kan vara 25 procent förnybara drivmedel.

. Den bör gälla likvärdigt för alla tillgängliga tekniker och drivmedel för att nå kostnadseffektiva lösningar med lägsta möjliga klimatpåverkan. Utvecklingen bör drivas

med långsiktiga generella styrmedel som ger minskade växthusgasemissioner och ersättning av fossila drivmedel.

. Den bör inte ställa upp några konstlade gränser mellan så kallade "första och andra generationens biodrivmedel" och inte heller ensidigt prioritera elektrifiering framför förnybara drivmedel, utan låta olika lösningar konkurrera och komplettera varandra. Avancerade biodrivmedel är alla drivmedel som når en mycket hög klimatnytta (80 procent växthusgasreduktion jämfört med fossilt drivmedel, baserat på livscykel). Det avgörande är att nå största möjliga klimatnytta.

. Den bör inte ge utrymme för dubbel- eller multipelräkning för avancerade biodrivmedel eller andra teknislösningar.

. Den bör inkludera alla sektorer och användningsområden som idag använder fossila bränslen som bensin, diesel och fossil gas, dvs förutom vägtrafik också flyg, sjötransporter och arbetsmaskiner.

. Den bör utgå från den teknik och de kunskaper som finns redan idag, exempelvis om produktion av förnybara drivmedel med olika tekniska lösningar. Detta hindrar inte att resurser samtidigt måste läggas på forskning, utveckling och demonstration av ny teknik.

. Den bör innehålla en strategi för hur vi kan utnyttja befintliga inhemska resurser inom skogsbruket/skogsindustrin, jordbruket och avfallssektorn för produktion av råvara för drivmedelsproduktion.

. Man bör ta hänsyn till redan gjorda investeringar, exempelvis distributionsnätet för E85 och den befintliga bilparken (konvertering, bränslebyte, höjd inblandning) för att nå snabba reduktioner av utsläppen.

## *2. Råvarupotential för biodrivmedel*

Frågan om vilka råvarupotentialer som finns för inhemsk produktion av biodrivmedel har behandlats utförligt av FFF-utredningen, och den underlagsrapport som producerades av Pål Börjesson m fl ("Dagens och framtidens hållbara biodrivmedel – underlagsrapport från F3 till FFF-utredningen, 2013). Enligt rapporten ligger potentialen för ökat uttag av biomassa på 51 – 62 TWh på kort sikt, 75 – 91 TWh på längre sikt och på 172 – 188 TWh från generellt ökad tillväxt och med tillväxtstimulerande åtgärder. Den här potentialen bekräftas av en ny studie från Lunds Universitet (Pål Börjesson: Potential för ökad tillförsel och avsättning av inhemsk biomassa i en växande svensk bioekonomi, 2016). Studien har räknat upp potentialen för åkerbaserad biomassa för energiändamål jämfört med FFF-utredningen. Tillgången på skogsbiomassa har också kartlagts av Pöyry i en studie för Skogsindustrierna, som bekräftar tillgången på stora outnyttjade volymer, totalt 200 TWh skogsbiomassa 2050 (Pöyry: Bioenergi från skog och skogsindustri, februari 2016).

Tillgången på biomassa kommer därmed inte att vara en begränsande faktor för den produktion av biodrivmedel som kan behövas för den svenska marknadens behov. Potentialen räcker tvärtom för en betydande nettoexport av svenska biodrivmedel. Eftersom vi har fri handel inom EU och önskar ha ökad fri handel även globalt med biobränslen kommer vi att ha både export och import. Man kan på medellång sikt räkna med att svenska företag, exempelvis i skogsindustrin, tillverkar och exporterar cellulosa- och avfallsbaserade drivmedel till EU-länder där sådana drivmedel kvoterar in på marknaden, samtidigt som vi importerar andra biodrivmedel och råvaror för den svenska marknadens behov.

När det gäller produktionen av råvara för svensk biodrivmedelsproduktion är det viktigt att inte diskriminera vissa råvaror på ovetenskaplig grund. Svebios uppfattning är att alla produktionssystem som ger kraftig reduktion av växthusgasutsläpp ska utvecklas, både från åkergrödor, skogsråvara och olika typer av biogena avfall och restprodukter. Vi anser inte att man ska göra åtskillnad på biodrivmedel från olika råvarukällor och att Sverige ska undvika all dubbelräkning i inhemska styrmedel. Många olika produktionssystem kommer att behövas om vi ska klara de globala klimatmålen. Det som bör avgöra vilka produktionssystem som ska användas är reduktion av växthusgasutsläpp, effektivitet och ekonomi.

Sverige bör undvika att använda begreppet "livsmedelsbaserade" (food-based) biodrivmedel. Det finns stora arealer dåligt utnyttjad åkermark i Sverige och i nästan alla europeiska länder. Det finns också stora möjligheter att utveckla befintliga odlingssystem, exempelvis med mellangrödor och bättre växtföljder, där energigrödor kan ge både ökad produktion och bättre miljö med mindre näringsläckage. Den avgörande frågan är om marken utnyttjas effektivt, inte om en gröda alternativt skulle kunna användas som foder eller livsmedel.

Odlingen av oljeväxter för biodieselproduktion kan ökas betydligt, liksom odlingen av spannmål för etanolproduktion. Det handlar inte om att odla "mat eller drivmedel" utan om att odla "både mat och drivmedel". Sverige bör i sin strategi tydligt ta ställning för fortsatt användning av och utbyggnad av produktionen av biodrivmedel från åkergrödor.

Sverige har tillsammans med de andra Nordiska länderna unika kunskaper om effektivt utnyttjande av biomassa från hållbart skogsbruk, och den svenska skogsindustrin genomgår idag en omvandling från traditionell skogsindustri till bioraffinaderier med produktion av ett stort antal produkter, bland dem olika typer av biodrivmedel. Osäkerheten om styrmedel och andra villkor, liksom den senaste tidens låga priser på fossila bränslen, håller tillbaka investeringar i ny teknik för produktion av biodrivmedel från skogsråvara. Det är angeläget att transportstrategin innehåller tydliga mål och medel för att stimulera marknaden för dessa bränslen och åtgärder för utveckling och demonstration av den nya tekniken. Det finns en lång rad olika tekniska lösningar och bränslen, och det statliga engagemanget bör så långt möjligt vara teknikneutralt. Vi vet inte säkert vilka lösningar som kommer att bli mest lönsamma på medellång sikt och i storskalig tillämpning.

### *3. Svensk produktion av biodrivmedel idag och 2030*

Den svenska biodrivmedelsproduktionen ser idag i stora drag ut så här:

Biodieselproduktion:

RME: Perstorp, Ecobränsle, cirka 2,2 TWh.

HVO: Sunpine/Preem, cirka 1,9 TWh.

Etanol: Agroetanol, St1, Sekab, cirka 1,5 TWh.

Biogas: ett stort antal aktörer, cirka 1,8 TWh.

Total svensk produktion, cirka 7,2 TWh.

Den svenska förbrukningen ligger på cirka 13 TWh, varför det finns en nettoimport på cirka 6 TWh.

Skälet till att den svenska produktionen inte motsvarar förbrukningen är att det inte funnits tilltro till marknadens utveckling och styrmedlens långsiktighet och stabilitet från investerare. Det har funnits många projekt som inte kunnat genomföras, exempelvis DME-produktion i norra Sverige, metanolproduktion i Värmland, storskalig biogasproduktion genom termisk förgasning i södra Sverige och etanolproduktion i Blekinge.

Potentialen att genomföra investeringar i svensk biodrivmedelsproduktion är emellertid stor, och med rätt villkor kommer stora investeringar att kunna genomföras under de kommande åren. Det finns många projekt under utveckling. I FFF-utredningen redovisas en rad olika bedömningar om hur stor en svensk produktion skulle kunna bli. Baserat på de råvarupotentialer som redovisas och ett genomsnittligt drivmedelsutbyte på 50 procent anges 25 – 30 TWh produktion 2030 som en möjlig nivå. Vår bedömning är att det är en realistisk nivå, men att det också skulle vara möjligt att producera mer om man utnyttjar en del av potentialen för större uttag av skogsråvara i förhållande till tillväxten. Målet bör vara att den svenska produktionen ska motsvarar förbrukningen inom landet, samt möjlighet till export av biodrivmedel med höga klimatprestanda.

#### *4. Områden som särskilt behöver prioriteras*

##### *Personbilar – fordon och bränslen*

###### *Fordon*

Den svenska politiken har varit inriktad på att stödja miljöbilar genom miljöbilspremier, reducerade förmånsvärden och nedsatt fordonsskatt. I början gick detta riktade stöd i första hand till bilar som kan drivas med biodrivmedel. Med tiden har stödet i första hand kommit att ges till snåla dieselbilar. Det har skapat en inlåsnings effekt med fortsatt dominans för fossilbränsle drivena bilar, samtidigt som effektiviteten premierats. Dagens supermiljöbilspremier ges i första hand till elbilar.

Avslöjandena om fusk med testningen av dieselbilar av Volkswagen och andra biltillverkare visar på en brist i detta direkta subventionssystem. Staten har gett omfattande stöd på felaktiga grunder och man har inte fått den miljönytta som var målet för stödet.

När man nu planerar ett bonus-malussystem som ersättning för det tidigare systemet är det angeläget att det finns fungerande kontrollsystem. En lärdom är att i första hand minska utsläppen av växthusgaser från trafiken genom beskattningen av bränslen, inte genom att styra försäljningen av fordon.

Sverige har idag ett unikt distributionssystem för rena biodrivmedel för personbilar, dels ett par tusen tankstationer för E85, dels ett par hundra tankställen för biogas. Den här infrastrukturen utnyttjas idag dåligt genom den låga nyförsäljningen av flexifuel- och biofuelbilar. Samtidigt erbjuder infrastrukturen en möjlighet att snabbt minska utsläppen av växthusgaser från den befintliga fordonsflottan. Det kan ske genom åtgärder för att öka tankningen av biobränslen från de cirka 250 000 bilar som redan idag kan gå på rena biodrivmedel, dels stödja konvertering av bensinbilar. En förutsättning är också att skattesystemet kan utnyttjas för att göra E85 och biogas konkurrenskraftiga i förhållande till fossila drivmedel.

## *Drivmedel*

Personbilarna förbrukar den största volymen drivmedel. Minskad användning av fossila drivmedel kan ske genom dels elektrifiering (rena elbilar och hybrider), dels genom övergång till biodrivmedel eller genom en kombination av dessa. Enligt vår uppfattning kommer personbilstrafiken att behöva både elektrifiering och biodrivmedel. Styrmedlen bör vara utformade så att dessa två huvudalternativ konkurrerar på jämbördiga villkor, så att den samlade klimatnyttan kan maximeras till lägsta möjliga kostnad för samhället och konsumenterna. Det är inte samhällets sak att ta ställning till vilken teknisk lösning konsumenterna ska välja.

Skattesystemet måste vara så utformat att de fossila drivmedlen betalar för sin miljöpåverkan. Sverige måste fortsatt hävda att vi ska kunna tillämpa principen om att förorenaren betalar fullt ut även i transportsektorn, och att denna princip inte förhindras av EU:s tillämpning av statsstödregrerna.

Om detta inte är möjligt bör man utforma ett alternativt system som styr bort från användningen av fossila drivmedel, men som är kompatibelt med EU:s regelverk. Att hävda koldioxidskatteprincipen får inte bli en prestigefråga. Huvudfrågan är att reducera växthusgasutsläppen och därför utforma ett styrmedel som belönar växthusgasreduktion. Ett sådant nytt styrmedel kan enligt Svebio baseras på en reduktionskvot, där drivmedlen premieras i förhållande till sin växthusgasreduktion. För rena och högbländade drivmedel kan det krävas en separat kvot, och man behöver ha separata kvoter för bensin- och dieselsättning.

Inom ramen för kvotsystemet kan vi se en utveckling med följande komponenter:

. Ökad låginblandning av etanol i bensin, med först 10 procent, senare 15 procent.

. Ökad låginblandning av biodiesel i diesel.

. Inblandning av drop-in-bränslen, både biodiesel (HVO) och biobensin.

Sverige har redan idag stora marknader för rena eller högbländade biodrivmedel (E85, ED95, B100, HVO100). Det är angeläget att styrmedlen utformas så att vi slår vakt om och utvecklar dessa marknader. För att nå mycket höga andelar biodrivmedel är det också viktigt att utveckla drop-in-bränslen. Ett sätt att utnyttja den infrastruktur som byggts upp för E85 och kraftigt minska utsläppen kan vara att utveckla så kallat GEM-bränsle (GEM: Gasoline, Ethanol, Methanol), en kombination av etanol och metanol med relativt hög inblandning i bensin.

Det är angeläget att konsumenterna av drivmedel är väl informerade om miljö- och klimatnyttan av de bränslen de köper. Som en del av strategin bör man ställa krav på ursprungsmärkning och klimatprestanda för både fossila och förnybara drivmedel, kombinerat med märkning av bränslena vid pump.

## *Tunga fordon*

För tunga fordon, lastbilar och bussar, är biodrivmedel huvudalternativet vid ersättning av fossila drivmedel. De tekniska lösningarna finns idag på plats, och utvecklingen styrs främst av kostnaden, och därmed de generella styrmedlen, för olika bränslen. Dessutom finns en stark önskan från många köpare av transporttjänster att kunna erhålla fossilfria transporter. Huvudalternativet är olika kvaliteter av biodiesel (B100, HVO) men även ED95 och eventuellt DME är alternativ.

När det gäller den kollektiva busstrafiken har redan idag två tredjedelar av bussarna förnybara drivmedel som etanol, biodiesel och biogas. Det finns ingen anledning att med

statliga subventioner ersätta dessa bussar med elbussar. Det bör vara upp till trafikhuvudmännen att välja bästa tekniska lösning utifrån kostnad och miljökrav.

### *Arbetsmaskiner*

Arbetsmaskiner har en liknande situation som den tunga trafiken. Möjligen finns en större potential för elektrifiering i vissa fall, men i huvudsak kommer omställningen att ske till biodrivmedel, främst biodiesel. Man bör särskilt undersöka möjligheterna att göra det svenska lantbruket fossilfritt genom att använda drivmedel framställt från inhemska odling som samtidigt kan skapa möjligheter att utnyttja åkerareal som idag friställs.

### *Flyg, sjöfart och järnväg*

Sverige bör utforma styrmedel för att stimulera övergång till bioflygbränsle, exempelvis en reduktionsplikt för inrikes flyg. Man kan också införa reducerade start- och landningavgifter för flyg med låga utsläpp. Tekniskt finns inget hinder för att byta till biobränsle i flyg, men det saknas idag produktionskapacitet för biojetbränsle. Om efterfrågan ökar kommer produktionen att öka i samma takt. För svensk industri erbjuds här en stor möjlighet att producera bioflygjet från skogsråvara och avfall för en växande global marknad.

Efterfrågan stimuleras idag främst genom att flygbolagen själva genomför flygningar med biobränsle, och genom att resenärer frivilligt betalar för gröna flygningar via Fly Green Fund. Staten kan bidra till utvecklingen genom att ålägga myndigheter att flyga på "grön biljett" eller genom upphandling.

En separat strategi för utveckling av miljövänligt flyg med bioflygbränsle kan behöva utarbetas.

Också på sjöfartens område finns en uppdelning mellan internationellt och inhemskt, där den internationella sjöfarten regleras av IMO. På kort sikt kan staten främst påverka bränsleanvändningen i inrikes sjöfart.

Huvuddelen av svensk järnvägstrafik är elektrifierad, men det finns också banor där all trafik sker med diesellok. Inlandsbanan och Energifabriken har visat att det går utmärkt att driva diesellok med biodiesel, även i kallt klimat. Erfarenheterna av försöket är enbart positiva, men biodieseldrift är idag mycket dyrare än fossil dieseldrift på grund av skattereglerna.

### *5. Identifierade hinder och utmaningar*

Hindren är i huvudsak ekonomiska och politiska. De tekniska hindren är mindre.

Det största ekonomiska hindret är de låga priserna på fossila bränslen som gör det svårt att få lönsamhet för produktion och användning av biodrivmedel. Problemet har förstärkts genom det snabba och oväntade fallet i oljepriset 2014 – 2015. Prisfallet har dels skapat sämre lönsamhet, dels osäkerhet om utvecklingen på sikt. Den ekonomiska osäkerheten kan motverkas med beskattning.

De politiska hindren gäller dels osäkerhet om de inhemska styrmedlen, dels motstridiga och delvis hindrande signaler från EU. "Sveket mot etanolen" genom avskaffandet av reducerat förmånsvärde och andra försämringar av styrmedel, har skapat en osäkerhet

om politikernas vilja att satsa på biodrivmedel. De kortsiktiga förlängningarna av skattebefrielse, liksom osäkerheten kring statsstödsreglerna har skapat en ständig osäkerhet för företagen och hindrat långsiktiga investeringar. Under de senaste åren har beskattningen av biodrivmedel gett negativa signaler till marknaden och minskat försäljningen av E85 och B100. EU:s så kallade ILUC-beslut har förstärkt osäkerheten. EU-kommissionens utformning och tillämpning av statsstödsreglerna skapar idag inte bara en svår konkurrenssituation för biodrivmedel i förhållande till fossila drivmedel, utan har dessutom en mycket besvärande byråkratiskt regelverk med anläggningsbesked och garantier för att berörda leverantörer inte är företag i svårigheter. Regelverket missgynnar biodrivmedel i förhållande till fossila drivmedel, och små företag i förhållande till stora aktörer, vilket belagts i Energimyndighetens egen utredning. Sedan utredningen gjordes har ytterligare regelverk införts som kommer att förstärka de negativa effekterna.

Ett tak på maximal användning av grödebaserad biodrivmedel samtidigt som man med nuvarande jordbrukspolitik har stöd för mark i träda är helt motsättningsfullt och motarbetar kraftigt tillgången på biobaserad råvara som skulle kunna användas till bl.a. biodrivmedel.

### *Utmaningar*

Utmaningarna är i huvudsak av positiv karaktär och kan hanteras av marknadens aktörer. De handlar om att kunna mobilisera råvara och genomföra lönsamma investeringar för ny biodrivmedelsproduktion. En satsning på biodrivmedel och svensk produktion skapar ekonomisk utveckling i hela landet med nya företag och ny sysselsättning, inkomster för företagare och anställda i jordbruket, skogsbruket, transportnäringen och bioenergiföretagen. För Sverige innebär det bättre handelsbalans och ökad energisäkerhet.

### *6. Pågående aktiviteter som behöver beaktas*

EU och andra internationella processer: 2030-målen och olika förslag till direktiv för perioden efter 2020. FN:s globala utvecklingsmål. Åtgärder för att implementera Parisavtalet.

Svenska utredningar och myndigheters förslag och åtgärder: Miljömålsberedningen, Energikommissionen, Nationella skogsprogrammet, Strategiska programmet för cirkulär biobaserad ekonomi, Fossilfritt Sverige, Klimatklivet, Landsbygdsprogrammet, etc.

Lokala och regionala initiativ: Borgmästarrörelsen, regionala och lokala mål och program.

Privata initiativ: Hagainiatiivet och enskilda företags mål och program för fossilfrihet.

Forskning, utveckling och demonstration: En lång rad projekt för ny produktion av biodrivmedel.

### *7. Förslag på regelförenkling*

Man bör verka för att snarast möjligt avskaffa det regelverk som införts för anpassning till EU:s statsstödsregler. Regelverket skapar en omöjlig situation för de berörda företagen och stora kostnader.

EU:s så kallade ILUC-beslut med dubbelräkning, tak för biodrivmedel från åkergrödor mm bör snarast omprövas så att Europas bönder kan bidra till klimatomställningen genom att producera råvara för biodrivmedel. Risken är stor att liknande regelverk i framtiden också hämmar utvecklingen av skogsbaserade biodrivmedel, exempelvis genom reglering enligt den så kallade kaskadprincipen.

Strategin bör tydligt markera att Sverige ska verka för att den här typen av hämmande regleringar inte införs, utan att marknaden ska fungera utifrån generella styrmedel, utan detaljreglering. Här måste EU:s ambitioner om regelförenkling vara vägledande, liksom skyddet för små och medelstora företag när det gäller onödig administrativ börda.

### *8. Förslag till specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning*

Svebios förslag till Reduktionskvot (se även bilagt positionspapper)

Fastställ ett tydligt mätbart mål för 2030 för transportsektorn med delmål och kontrollstationer. Ett delmål för 2020 kan fastställas till förslagsvis 25 procent andel förnybart.

För att minska kostnaderna för biodrivmedelsinblandning genom onödig logistik bör för grön gas-principen även implementeras för flytande biodrivmedel. Nuvarande särslagstiftning för gas är inte rimlig ur ett skattetekniskt perspektiv, detta bör snarast ses över. Alla fossila drivmedel bör beskattas efter sin klimatpåverkan.

Inför två parallella samverkande styrmedelssystem för att både förbättra klimatprestandan på befintliga fossila drivmedel och skapa en marknad för rena biodrivmedellösningar som skyndar på omställningen.

#### A. Inför reduktionskvot för bensin och diesel

För bensin och diesel införs en klimatkvot som innebär att en utvecklingskurva fastställs med den andel fossila koldioxidutsläpp som är tillåten år för år och fram till 2030. Ett biodrivmedels klimatavtryck bestäms genom det hållbarhetsbesked som redan administreras av Energimyndigheten och som hanterar drivmedlets utsläpp under odling och produktion. En reduktionskvot sätter ett pris på koldioxidutsläpp och skapar ett marknadsincitament som ökar marknadsvärdet mest för de biodrivmedel som har högst klimatnytta. Reduktionskvoten innebär ett nytt sätt att prissätta klimatutsläpp inom transportsektorn.

Kvoten delas initialt upp i en bensin- och en dieselkvot för att driva på teknikutveckling inom både bensin och diesel samt optimera biodrivmedelsinblandningen i respektive sortiment. Uppfylls inte kvoten av kvotpliktiga aktörer måste de betala en kvotpliktsavgift som överstiger kostnaden för att blanda in hållbara biodrivmedel. Det är viktigt att riksdagen (behöver vara fast över mandatperioden) inför en ambitiös klimatkvot som driver på utvecklingen. Samtidigt för att skydda svensk industris konkurrenskraft och en levande landsbygd måste kvoten kombineras med en kvotpliktsavgift som skapar ett pristak för omställningen.



Alla drivmedel inom kvoterna beskattas likvärdigt baserat på energiinnehåll, dagens koldioxid- och energiskatt ersätt av en ny drivmedelsskatt. Systemet kan vara kostnadsneutralt för statens budget jämfört med nuvarande system.

## B. Lagg rena biodrivmedel utanför kvoten

För att säkra marknaden för rena biodrivmedel, vars andel överstiger 70 % förnybart, och är hållbara i enlighet med lagen om hållbara biodrivmedel, föreslår vi att dessa läggs utanför reduktionsplikten och får fortsatt skattebefrielse, baserad på klimatprestanda. Full drivmedelsskatt tas dock ut på de fossila delarna av bränslet. De rena biodrivmedlen kan så småningom beläggas med en utifrån klimatnytta LCA baserad drivmedelsskatt när de nått en viss grad av marknadsgenomslag.

BioDrivs bedömning är att fram till år 2020 kan både flytande och gasformiga rena biodrivmedel fortsätta erhålla skattebefrielse genom införandet av anläggningsbeskeden. Vad som händer bortom 2020 måste diskuteras vidare inom EU, detta bör vara en prioriterad fråga för Sverige. Det bör dock vara Sverige ambition att rena biodrivmedel ska kunna hållas utanför ett kvotpliktssystem även efter 2020, främst för att säkra att reduktionsplikten som införs inte blir ett tak för biodrivmedelsmarknaden.

Vår lösning innebär att reduktionskvoten inte utgör ett tak för investeringar i ny produktion eller nya satsningar på rena biobränslen. Utifrån marknadsförutsättningar kan flytande biodrivmedel antingen ingå som låginblandade i fossil diesel eller bensin eller säljas som rena biodrivmedel. Fordonsgasen ska även fortsatt hanteras som ett rent biodrivmedel och inte ingå i klimatkvoten, liksom att elbilar inte ska ingå i systemet.

## 9. Avslutande allmänna synpunkter

### **För bästa resultat bör strategiarbetet utföras i öppen dialog med bransch och akademi**

Omställningen till en fossilfri transportsektor är en bred och komplex fråga, likväl som den är angelägen. Det finns dock mycket kunskap och kompetens inom berörda branscher och akademi. Energimyndigheten bör i största möjligaste mån dra nytta av den här kompetensen. Det öppna forumet för skriftliga bidrag är ett mycket bra initiativ men det behöver kompletteras med enskilda möten och referensgrupper. Utredningen Fossilfrihet på väg hade ett öppet arbetssätt där många aktörer fick möjlighet att bidra med synpunkter på utkast och preliminära slutsatser. Vi förväntar oss ett liknande arbetssätt – med hög grad av samverkan – under framtagandet av strategin.

Svebio har genom sitt nätverk BioDriv med ca 60 företag en unik roll som samlar i stort sett hela branschen kring biodrivmedel där frågor om strategi och styrmedel utgör viktiga områdena.

### **Det är angeläget att arbetet med transportsektorns omställning intensifieras i närtid**

Det vore mycket olyckligt om strategin bygger på att vi allt för mycket "väntar in" tekniker och samhällsförändringar som ligger långt framåt i tiden. Därför är det oerhört viktigt att strategin för transportsektorns omställning hålls isär från Energimyndighetens forskningsstrategi. Dagens forskningsfokus och mediala intresse

riktar sig till viss del mot tekniker som inte kommer påverka fordonsflottan då medellivslängden på fordon är 10-15 år och där massproduktion av elektrifierade fordon samt elvägar har begränsad relevans. Fokus för strategin för fossilfrihet bör i nuläget vara att lyfta befintliga lösningar och teknologier som har nära till att bli kommersiella, som termisk förgasning av skogsråvara.

### **Strategin bör prioritera de säkra åtgärdspotentialerna framför de mer osäkra**

Strategin bör innehålla mål och delmål för varje åtgärdskategori. I arbetet med att ta fram målen bör de olika åtgärdskategorierna vägas mot varandra och bedömas utifrån kostnadseffektivitet men också utifrån hur realistiska och genomförbara de är. Åtgärdspotentialer som är realistiska och förhållandevis säkra bör stå för den största delen av måluppfyllelsen. Det är alldeles för riskabelt att anta en strategi där de mest osäkra åtgärdspotentialerna ska stå för merparten av måluppfyllelsen. Risken är uppenbar att målet då inte kan nås.

En förhållandevis säker åtgärdspotential är den successiva övergången till biodrivmedel. Den har redan pågått i 20-30 år och på den tiden har vi kommit långt i Sverige. Utredningen Fossilfrihet på väg konstaterar att det tar lång tid att bygga upp en produktionskapacitet för biodrivmedel. De stämmer till viss del, men det bör noteras att det går betydligt fortare – och det är enklare – att bygga produktionskapacitet för biodrivmedel än att bygga om samhället. Mycket av infrastrukturen har dessutom redan byggts, och stora investeringar har redan gjorts, med både offentliga och privata medel.

Sverige är ett land med stora biomassatillgångar – inte minst i skogen men även på åkermark. Vi har ett väl utvecklat regelverk för hållbart jord- och skogsbruk, vilket gör att vi vet hur vi ska bruka resurserna utan att förbruka dem. Det finns även en återstående potential i alla de andra restprodukter och avfallsströmmar som vårt samhälle genererar. Vi har redan börjat bygga upp system för att nyttja dessa som drivmedel, framförallt i form av biogas

### **Ambitiösa mål för biodrivmedel är riskfritt – efterfrågan kommer att finnas**

En kraftfull satsning på att ersätta bensin och diesel med biodrivmedel menar vi är en trygg och säker investering för Sverige. Det kommer att öka Sveriges internationella konkurrenskraft samtidigt som det ger stora utsläppsminskningar på kort sikt. Skulle det visa sig att framtida energianvändning i transportsektorn blir mycket låg så kommer det att finnas ett stort behov av biodrivmedel i resten av världen, även i vår närhet i Europa. I ett sådant scenario blir Sverige ett exportland för biodrivmedel, vilket är positivt för svensk ekonomi och handelsbalans. Det transporteffektiva samhället bör vara en vision att arbeta efter, men tar tid att genomföra och kräver stora infrastruktur- och beteendeförändringar. Regering och riksdag har dessutom begränsad rådighet över en del av dessa omfattande samhällsförändringar.

I utredningen Fossilfrihet på väg antogs att genom minskad trafik, effektivisering samt elektrifiering av fordonsflottan kan vägtrafikens energianvändning begränsas från dagens 87 TWh till 32 TWh år 2030. Vad utredningen antyder är alltså att minskad energianvändning kan stå för merparten – två tredjedelar – av måluppfyllelsen. Vi kan dock konstatera att trenden idag är antalet transportkilometrar ökar, snarare än minskar. Sedan utredningen presenterade sitt betänkande har det redan gått tre år, och utvecklingen har när det gäller sådana strukturella förändringar inte gått i den riktning

utredningen önskade. När det gäller övergång till biodrivmedel har dock utvecklingen fortsatt, trots osäkerhet om styrmedlen, och Sverige har idag en andel förnybart i transportsektorn som ligger högst i EU, både i verkliga volymer och enligt EU:s missvisande beräkningsmodell.

## *10. Bilagor*

BioDrivs positionspapper