

REMISSYTTRANDE

Dnr:M2022/01828

Till
Miljödepartementet

Remissyttrande över Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade rapport och vill framföra följande synpunkter:

Svebios synpunkter i sammanfattning

- . Det är angeläget att det av riksdagen antagna klimatmålet för transportsektorn för 2030 ligger fast och att regeringen har denna utgångspunkt vid fastställandet av den klimatpolitiska handlingsplanen för 2023 – 2026.*
- . För att kunna nå klimatmålet för transportsektorn 2030 måste vägtrafiken fullfölja bytet av bränsle, bort från fossila drivmedel till förnybara biodrivmedel. Reduktionsplikten har hittills gett marknadens aktörer ett stabilt och långsiktigt styrmedel, men systemet kan förbättras så att man uppnår klimatmålet och samtidigt minskar belastningen för bilister och näringsliv genom lägre priser.*
- . Om regeringen avser att förändra reduktionsplikten från 2024 bör det ske efter nära samråd med berörda branscher och i brett politiskt samförstånd med målet att garantera stabila rambetingelser för marknadens aktörer och investerare under hela tjugotalet.*
- . EU-kommissionens besked om att Sverige kan använda skattebefrielse för rena och högblandade biodrivmedel till och med 2026 bör leda till att staten gynnar användningen av dessa drivmedel för att bidra till att uppnå klimatmålet. Det kan ske genom att t ex avskaffa malus för bilar som körs på rena och högblandade biodrivmedel, i kombination med tankningskrav. Detta bidrar också till att garantera distributionssystem för E85 och ren biodiesel, t ex HVO100. Ett konverteringsstöd bör införas.*
- . Stödet till inhemsk produktion av biodrivmedel bör utformas enligt modellen contracts for difference (CfD) som garanterar en viss ersättningsnivå under de producerade drivmedlen under exempelvis 15 år. Denna stödmodell är att föredra framför ett direkt investeringsstöd via Industriklivet eller Klimatklivet. Vi avvisar förslaget om en delkvot inom reduktionsplikten. Frågan utreds i särskild ordning.*
- . De direkta subventionerna av eldrift bör avskaffas. Det gäller både elbusspremien och premier för tunga fordon och arbetsmaskiner. Klimatstyrningen bör ske via bränslet och genom beskattning av klimatpåverkande utsläpp, som gynnar samtliga andra alternativ. Fördelen med reduktionsplikt eller annan kvot i förhållande till koldioxidskatt som vi använt*

framgångsrikt i uppvärmningssektorn är att inte 100 procent av de fossila utsläppen behöver beskattas för att åstadkomma en förändring. Reduktionsplikten är på så vis inte ett stöd enbart till biodrivmedel. Det är ett stöd till alla alternativ till fossila bränslen genom att göra dem dyrare.

. Kvoten i flygets reduktionsplikt bör räknas upp snabbare än som tidigare beslutats. Det gäller särskilt under de närmaste åren. Tillgången på biojetbränsle är ingen begränsande faktor.

. Försvaret och annat statligt flyg bör upphandla bioflygbränsle.

. Järnvägstrafikens drivmedel bör inordnas i reduktionsplikten.

. Sverige bör inom EU verka för omprövning av ologiska och icke vetenskapligt grundade beslut. Vi avser särskilt besluten om att begränsa användningen av grödebaserade biodrivmedel och förbudet mot att sälja bilar med förbränningsmotor från 2035.

. Avslutningsvis vill vi ifrågasätta den överdrivna tron på elektrifiering och de subventioner och bidrag som hör samman med den. Elektrifiering har ingen fördel framför energieffektivisering eller användning av bioenergi om den inte är effektivare och konkurrenskraftig på egna meriter. Modern förbränning ger inte upphov till farliga utsläpp.

Allmänna synpunkter

Sedan Trafikanalys skrev sin rapport har Sverige fått en ny regering som på grundläggande punkter ändrat inriktningen av klimatomställningen i transportsektorn. De signaler som getts, särskilt när det gäller reduktionsplikten, kan få som konsekvens att de av riksdagen beslutade klimatmålen inte kan uppfyllas. Det gäller särskilt transportsektorns klimatmål för 2030, som tidigare antagits av riksdagen i bred enighet. Sverige kommer också att få svårt att uppfylla nya skärpta klimatmål från EU.

Klimatmålet för transportsektorn och reduktionsplikten har skapat tydliga spelregler och ramvillkor för aktörerna på den svenska bränslemarknaden. De har lett till omfattande planer på inhemsk produktion av biodrivmedel, vilket vi bland annat visat genom sammanställningar i vår tidning Bioenergi.

Det är mot den här bakgrunden viktigt att regeringen i sin klimathandlingsplan tydligt anger att målet för transportsektorn fortfarande gäller.

Användarnas kostnader

Priset på drivmedel steg under 2021 – 2022 mycket kraftigt. I debatten har det framställts som att detta i huvudsak berodde på reduktionsplikten och kravet på inblandning av dyrare biobränsle. Det är bara delvis riktigt. Huvuddelen av prisstegringen har samband med oron och prisutvecklingen på de globala energimarknaderna, liksom sanktionerna mot Ryssland i samband med anfallskriget mot Ukraina.

Drivmedelspriserna har stigit inte bara i Sverige, utan också i våra grannländer och i hela EU. Höga drivmedelspriser är emellertid ett problem för svenska bilberoende hushåll och för stora delar av näringslivet och det är angeläget att klimatomställningen kan genomföras på ett sådant sätt att det både leder till minskade utsläpp och till bibehållen konkurrenskraft och välfärd i alla delar av landet. Vi är från Svebio beredda att medverka till att utforma reduktionsplikten och skattepolitiken så att bägge mål kan uppnås.

Kostnaderna för biodrivmedel kommer med tiden att sjunka, med ökade produktionsvolymerna och förutsatt att inte EU bibehåller eller introducerar nya

råvarurestriktioner. Med strikta hållbarhetskriterier finns det inga skäl att begränsa volymerna råvara från åkergrödor eller från skogsråvaror. Sverige måste här driva en offensiv politik inom EU för att motverka sådana begränsningar i råvarubasen. Sverige har inte bara utnyttjade resurser för biodrivmedelsproduktion i skogsbruket. Vi har också stora arealer åkermark som är utnyttjad eller som odlas med låg produktivitet. Denna överskottsareal kommer sannolikt också att öka under kommande år (se SOU 2020:4, Vägen till en klimatpositiv framtid). Ett bättre utnyttjande av de inhemska bioenergiressurerna skapar inte bara ökad försörjningstrygghet och regional ekonomisk utveckling, utan bär också för lägre kostnader för biodrivmedel i framtiden.

Ta vara på skattebefrielsen

Frågan om rena och högblandade biodrivmedel berörs inte av Trafikanalys rapport. Ändå erbjuder dessa drivmedel vid sidan av reduktionsplikten är möjlighet att snabbt ersätta fossila drivmedel. Sverige har dessutom byggt ut distributionssystem både för E85, för HVO100 och för biogas. Tyvärr har styrmedlen under många år missgynnat flexifuel- och biofuel-fordon och det finns idag ett ensidigt fokus på elektrifiering.

När EU-kommissionen nu beviljat Sverige rätt att ge skattebefrielse fram till och med 2026 finns det anledning att stimulera användningen av dessa bränslen för att bidra till minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn. För att öka försäljningen av fordon som kan drivas med rena och högblandade biobränslen bör man befria dessa från malus, under förutsättning att ägarna kan visa att bilarna tankas med förnybart bränsle. Man bör också justera regelverken för miljöfordon och upphandling. Det konverteringsstöd för anpassning av fordon till biodrivmedelsdrift som tidigare utlovats bör nu snabbt genomföras, så att befintliga fordon som bara kan drivas med fossilt bränsle kan konverteras. Detta gäller inte minst de många elhybridbilar som sålts under senare tid och som går på fossil bensin.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef