

REMISS AV DELBETÄNKANDE FRÅN
MILJÖMÅLSBEREDNINGEN MED FÖRSLAG OM EN
KLIMAT- OCH LUFTVÅRDSSTRATEGI FÖR SVERIGE SOU
2016_47 NESTE

Kontaktperson:

Fredrik Törnqvist
Marketing Manager Scandinavia
Neste AB
Mobil +46 70534 8055
fredrik.tornqvist@neste.com

20 October 2016

REMISS AV DELBETÄNKANDE FRÅN MILJÖMÅLSBEREDNINGEN MED FÖRSLAG OM EN KLIMAT- OCH LUFTVÅRDSSTRATEGI FÖR SVERIGE SOU 2016_47 NESTE

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten
m.registrator@regeringskansliet.se
petter.hojem@regeringskansliet.se

Inledning

Neste lämnar här sina synpunkter på rubricerat betänkande, med fokus på mål och förslag som rör transportsektorn och biodrivmedel.

Neste anser att Miljömålsberedningens förslag till målsättning för utsläppsminskningar i transportsektorn är bra. Tyvärr saknas till stora delar den ”strategi som innehåller styrmedel och åtgärder för en samlad och långsiktig klimatpolitik” som enligt utredningsdirektivet skulle utvecklas. Det innebär att aktörerna i de branscher som ska medverka till att möjliggöra utsläppsminskningen får fortsätta att vänta på de långsiktiga spelreglerna.

Eftersom utredningen innehåller få konkreta förslag till styrmedel och åtgärder har det inte heller varit möjligt att genomföra relevanta konsekvensanalyser. Styrmedel blir avgörande för hur målen ska nås och vilka konsekvenser som uppstår, vilket innebär att osäkerheten kring vägen fram till målet kvarstår.

Allmänt**CO2 skatten**

Miljömålsberedningen anger att koldioxidskatten är väldigt central för att nå klimatmålet. Man konstaterar också att det är viktigt att fasa ut alla nedsättningar för olika sektorer för att få mest effektivitet av skatten. Neste delar uppfattningen att koldioxidskatten är utmärkt för att skapa långsiktighet, att den är bra i sin konstruktion samt att den är teknik- och konkurrensneutral. Det kan däremot konstateras att EU:s lagstiftning i form av statsstödsregler och skattedirektiv innebär att det är mycket oklart om en koldioxidskatt kan användas som styrmedel inom transportsektorn. Det saknas ett resonemang i betänkandet om handlingsvägarna om kostnadsnivån för konsumenterna skulle öka kraftigt. Det bör förtydligas att den övergripande målnivån ligger fast och att eventuella negativa konsekvenser, som exempelvis ökade kostnader, hanteras genom justeringar i genomförandet.

Förnybara drivmedel

Miljömålsberedningen föreslår att utsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010. Förnybara drivmedel är centrala för att nå målet och där föreslår beredningen följande:

- Långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel

20 October 2016

- Inför kvot- eller reduktionsplikt
- Proaktivt arbete inom EU – aktiv skattepolitik som prissätter utsläppen av växthusgaser och stöttar utbyggnad av förnybar energi
- Kvot- eller reduktionsplikt i förhållande till energi- och koldioxidbeskattningen. Beakta hur försäljningen av höginblandade biodrivmedel kan säkras.

Långsiktigt hållbara och stabila villkor för biodrivmedel

Det anges i betänkandet tydliga politiska signaler och långsiktiga spelregler för marknaden är viktiga för att målen ska nås, men tyvärr saknas konkreta förslag. Det förutsätts att en kraftig ökning av biodrivmedel ska ske till 2030 (Trafikverkets klimatscenario) och att inhemsk produktion ska möta efterfrågan. Det betyder att det måste till en kraftig uppskalning av inhemsk tillförsel av biomassa för att producera 20-23 TWh till 2030. Just avsaknaden av långsiktiga spelreglerna innebär att dessa investeringar inte sker idag, vilket innebär att det knappast är möjligt att bedöma om tekniken och råvaran kommer att vara tillgänglig i närtid.

Neste ställer sig också frågande till om det kommer räcka med ett klimatpolitiskt ramverk, där sedan regeringens handlingsplaner i varje mandatperiod ska styra mot etappmål som i sin tur ska leda till det långsiktiga målet. Partierna har delvis olika uppfattningar hur styrmedel ska utformas och det är oklart vad den huvudsakliga inriktningen för strategin och val av styrmedel innebär.

Kvot- eller reduktionsplikt

Neste förordar därmed ett kvotpliktsystem som baseras på på volym med korrigerande för drivmedlens energiinnehåll. Neste har erfarenhet av olika varianter av kvotplikt från andra marknader där Neste verkar. Det finns fördelar och nackdelar med alla system. Det viktigaste är att ambitionsnivån i det system som väljs samvarierar med det långsiktiga målet. Sverige har en uttalad ambitionsnivå som ligger långt över den allmänna europeiska nivån. Sverige har idag en incitamentstruktur som stöder såväl låginblandade biodrivmedel som höginblandade. Neste konstaterar att det är mycket svårt att hitta en fungerande konstruktion av kvot/reduktionsplikt för de höginblandade biodrivmedlen. Därför menar Neste att om Sverige ska fortsätta att kombinera en marknad för låginblandning och höginblandning så krävs att dessa stöds genom olika system.

Om vi bortser från koldioxidskatten så kan en kvotplikt eller reduktionsplikt med full skatt genomföras relativt omgående. Ett fortsatt stöd för höginblandade baserat på statsstöd är också möjligt att genomföra i enlighet med statsstödsreglerna men bara fram till 2020. Vad som sker därefter är oklart, vilket återigen understryker behovet av långsiktiga spelregler.

Miljömålsberedningen har inte redovisat vilken ambitionsnivå som man anser att kvot/reduktionsplikten bör ha eller vilken konstruktion som förordas. När man gjort det behöver en noggrannare konsekvensutredning genomföras. Neste menar att ambitionsnivån måste vara tillräckligt hög för att driva på investeringar i ny produktion. Samtidigt måste både ambitionsnivå och kvotpliktsavgiften balanseras mot förändringar i förutsättningarna. Det innebär att det behövs mekanismer som gör det möjligt att justera parametrarna i takt med förändringarna.

20 October 2016

För att stödja Miljömålsberedningens målsättning om reducerade utsläpp, bör en eventuell svensk reduktionsplikt inte inkludera vissa av funktionerna i nuvarande bränslekvalitetsdirektiv (2009/30/EG). En av dessa är den så kallade "uppströmsminskning av utsläpp" (UER) som tillåter parter att använda minskningen av fackling och ventilation på oljefälten i sin beräkning av koldioxidminskning. Dessutom bör det inte tillåtas att använda fossil naturgas som en reduktionsmekanism. Målen måste vara ambitiöst satta. Erfarenheter från Tyskland som infört reduktionsplikt visar att användningen av biodrivmedel har minskat jämfört med åren före införandet. Det finns också anledning att tro att framtida råvaror i form av restprodukter från skogsindustrin kan ha lägre utsläppsminskning jämfört med dagens tillgängliga restprodukter, vilket i så fall skulle göra det svårare för dem att nå marknaden.

Hållbara biodrivmedel

Under hösten kommer EU att lägga fram förslag till hållbarhetskriterier för biomassa samt uppdatera förnybarhetsdirektivet. Detta kommer att vara avgörande för vilka råvaror som tillåts i Sverige och EU för användning till bioenergi och biodrivmedel. Det blir också helt avgörande för vilka volymer som kommer att produceras. Inget tyder på att taket för grödebaserade biodrivmedel på 7 procent kommer att tas bort, vilket innebär att tillväxten av biodrivmedel kommer att ske från restprodukter och avfall från livsmedels-, skogs- och jordbruksindustrin. Miljömålsberedningen anger att ökningen av biodrivmedelsanvändning från dagens nivå på 14 TWh till ca 23 TWh ska vara hållbar, men man för ingen diskussion om hur kommande regelverk om hållbarhetskriterier påverkar potentialen för vad som är möjligt. Neste förordar en tillämpning av EU:s Förnybarhetsdirektiv som medger en bred och flexibel råvarubas baserad på restprodukter och avfall.

Cirkulär ekonomi

Miljömålsberedningen uppmuntrar till cirkulär ekonomi och menar att affärsmodeller utvecklas hela tiden som leder till bättre utnyttjande av resurser. Det är bra, och utvecklingen mot en cirkulär ekonomi ligger väl i linje med ett ökat utnyttjande av avfall och restprodukter i biodrivmedel. Men det är också viktigt att påpeka att konkurrensen om biomassa kan skärpas genom EU-kommissionens förslag. Det är därför viktigt att Sverige bevakar sina intressen för en flexibel användning av råvaror till biomassa. Skulle EU försvåra för Sverige att använda vissa råvaror kan det få konsekvenser för Sveriges möjligheter att nå målen inom transportsektorn.

Drop-in bränslen

Miljömålsberedningen förordar användningen av s.k. drop-in bränslen som direkt kan användas i befintlig infrastruktur och i befintliga fordon. Neste delar den uppfattningen.

Inhemsk produktion

Neste stödjer utredningens antagande om att det finns en stor potential att öka produktion och användning av biodrivmedel i Sverige och övriga medlemsstater. Det bör dock påpekas att handeln av petroleumprodukter är internationell och att råvaruhantering och raffinering sker i inarbetade kanaler. Produktion av biodrivmedel sker delvis i nya kanaler och i industrier där särskilda fördelar kan leda till kostnadseffektiv förädling av råvaror och produktion av biodrivmedel. Men även

20 October 2016

biodrivmedel är en internationell handelsvara. För många nordiska företag skapas nya möjligheter när skogsindustrin söker avsättning för skogsråvaran till biodrivmedel, och det är en inriktning som får stöd i förnybarhets- och bränslekvalitetsdirektivet. Det är dock angeläget att inte byggs upp en bild av att produktion av och handel med biodrivmedel är en lokal företeelse där nationella styrmedel stänger ute kostnadseffektiv import från den nationella marknaden. Stabila spelregler för världshandeln och avtal måste följas, och tullregler och tillämpning bör harmonieras mellan länder.

Neste tror att HVO kommer att vara en viktig del av lösningen för att bidra till minskat fossilberoende. Av den totala produktionen av HVO i världen kommer huvuddelen från vegetabiliska råvaror, restprodukter och avfall. Vi ser en stor potential för utveckling av biodrivmedel och anser att villkoren ska vara likställda när produkter som exempelvis B100 och ren HVO konkurrerar på samma marknad. Vi anser att fortsatt forskning och utveckling av råvarubaser bör stimuleras så att innovativa framsteg kan omsättas till ökad produktion av hållbara biodrivmedel.