



## **Yttrande över promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt (SOU 2023:15).**

LRF är en partipolitiskt obunden intresse- och företagargrupp för företagare med jord, skog, trädgård och landsbygdsens miljö som bas. LRF verkar för att dessa näringar ska kunna förverkliga sina ambitioner om tillväxt, lönsamhet och attraktionskraft. De gröna näringarna kan erbjuda samhället resurser för en hållbar utveckling och tillför Sverige stora värden i form av livsmedel, skogsprodukter, energi, arbetstillfällen, samt miljönytta. Det gröna näringslivet är en grundbult i arbetet kring att bekämpa klimatförändringarna.

Tillsammans driver LRFs 120 000 medlemmar ungefär 65 000 företag och det gröna näringslivet står för nästan 4 procent av Sveriges BNP.



Lantbrukarnas Riksförbund, LRF har beretts tillfälle att yttra sig över ovanstående promemoria och lämnar härmed våra synpunkter.

## **Sammanfattning**

EU har bindande klimatmål för att unionen ska bli fossilfri 2055. Sverige behöver förhålla sig till dessa mål och sätta upp riktade styrmedel och politisk retorik som möjliggör att Sverige och de svenska företagarna kan röra sig mot målet på ett konkurrensmässigt sätt.

De gröna näringarna vill så långt det är möjligt bidra till Sveriges måluppfyllnad genom att arbeta för minskade utsläpp från jord- och skogsbruket. Dock har jord- och skogsbruket begränsade möjligheter att elektrifiera dess verksamhet i samma utsträckning som många andra branscher. I dagsläget är därför biodrivmedel en viktig förutsättning för att kunna ställa om de gröna näringarnas arbetsmaskiner och fordon. På grund av stor efterfrågan inom branschen, och där jord- och skogsmaskiner kräver stora investeringar med långa avskrivningstider, så krävs stabila och långsiktiga spelregler för biodrivmedelsinblandning. Samtidigt finns en tydlig potential att utöka den inhemska produktionen av biomassa och biodrivmedel om rätt förutsättningar ges. Biodrivmedel är en viktig förutsättning för att kunna ställa om för både jord- och skogsbruket under en lång tid framöver.

EU:s utsläppsmål styrs huvudsakligen genom tre regelverk. Målen i följande regelverk är bindande för respektive medlemsland:

- Handel med utsläppsrätter (EU ETS)
- Upptag och utsläpp från skog och mark (LULUCF)
- Ansvarsfördelningsförordningen (ESR, även kallad *Den icke-handlande sektorn*. Här ingår jordbruk, vägtransporter, arbetsmaskiner samt uppvärmning av bostäder och lokaler)

## **Höjd reduktionsplikt får inte försämra förutsättningarna för det svenska jord- och skogsbrukets gröna omställning och livsmedelsberedskap**

Att höja reduktionsplikten för bensin och diesel gör att utsläppen för vägtransporter inom ESR minskas (*Den icke-handlande sektorn*). Det i sin tur leder till minskade krav på utsläppsminskningar inom övriga delar i ESR.

Historiskt sett har utsläppsminskningarna inom de övriga delarna i ESR varit små, och det bedöms generellt vara svårt att få till betydande utsläppsminskningar inom andra sektorer än transportsektorn utan att det också ställer krav på hård styrning och/eller minskad produktion. Till exempel är uppvärmningen av bostäder och lokaler i Sverige till stor del redan fossilfri. Risker är då uppenbara att hårdare krav på ytterligare utsläppsminskningar kommer att tillfalla jord- och skogsbrukssektorerna. Utsläppsminskningar inom jordbrukssektorn sker framför allt genom minskad skördad areal. Detta går inte i linje med de mål som satts upp i Sveriges livsmedelsstrategi – där



målet är ökad svensk livsmedelsproduktion för ökad försörjningsgrad, konkurrenskraft och beredskap. Skogsbruket har i och med de nya reglerna för LULUCF krav på ökad kolsänka. Kraven bedöms vara utmanande för Sverige att nå, men då det finns en viss mån av flexibilitet mellan regelverken är det möjligt att kvitta LULUCF-sänkor mot utsläpp i ESR-sektorn och vice versa. Överskott av utsläpp i den svenska ESR-sektorn riskerar därmed att leda till ytterligare krav att öka det svenska nettoupptaget av koldioxid inom LULUCF, något som troligen kan innebära avverkningsbegränsningar.

Att gå fram med ett förslag om en ökad reduktionsplikt på 10 procent, som nu ska gälla fram till 2030, är positivt och går i linje med en mer långsiktig inriktning. Energimyndigheten klargjorde även redan år 2022 i sin kontrollstation att reduktionsplikten är avgörande för att klara Sveriges klimatmål. Generellt vill LRF se mer tydliga spelregler som gynnar produktion av råvara till biodrivmedel samt ökade produktionsmängder och användning av biodrivmedel. Detta leder i sin tur till att uppnå efterfrågade klimatmål men även fler positiva följeffekter såsom ökad livsmedelsförsörjning, en levande landsbygd samt en nationellt etablerad energi- och biodrivmedelmarknad. I och med att elkrediternas bidrag tillförs ses det som mer rimligt att reduktionsplikten och biodrivmedelsinblandningen bör öka gradvis. Hållbara energibärare bör räknas in i plikten för att fler ska kunna, på ett flexibelt vis, välja den energibärare som är bäst lämpad för ändamålet samt beroende på tillgång. Nu exkluderas koncentrerade biodrivmedel utanför reduktionsplikten såsom biogas, HVO100, FAME, flytande vätgas och E85/E95. Dessa bidrar också till att transportsektorns klimatmål nås och de ingår i RED III, men särbehandlas nu negativt. Med en successivt stigande reduktionsplikt kan det vara relevant att räkna in dem i kvotsystemet. LRF ser behovet av att detta konsekvensutreds men ser detta som en möjlig utveckling framöver.

LRF vill att arbetet för en ökad biodrivmedelsproduktion med en tillhörande nationell bioekonomistrategi etableras snarast. Den höjda reduktionsplikten, tillsammans med stöttande åtgärder för en ökad biodrivmedelsproduktion, behövs för att öka takten mot en hållbar omställning. Här måste dock styrmedel och politiska budskap vara unisont och verka mer stabilt för vad man vill få fram från näringslivet.

- LRF menar att så länge prisbilden för biodrivmedel kan bibehållas på rimliga nivåer, är en höjd reduktionsplikt positiv. Drivmedel är en stor kostnadspost i jord- och skogsbruket och höga inhemska drivmedelspriser riskerar att allvarligt påverka lönsamheten för de gröna näringarna, försämra konkurrenskraften jämfört med andra länder och minska därmed minska den inhemska produktionen. Detta måste beaktas under höjningar av reduktionsplikten och följas noggsamt över tid.
- Reduktionspliktens syfte är delvis att stimulera efterfrågan på biodrivmedel. Om reduktionsplikten sänks och höjs frekvent riskerar marknaden att bli skakig och oförutsägbar. LRF vill snarare se en konstant ökad produktion av inhemska biodrivmedel från både jord- och skogsbruket. Inhemsk biodrivmedelsproduktion kan ge nya gröna affärsmöjligheter samt bidra till ökad försörjnings- och beredskapsförmåga.



- LRF påpekar att reduktionspliktens nivåer är extra känsliga vid upp- och nedgångar inom de gröna näringarna då branschen generellt är kostnads känslig.
- Dagens drivmedelspriser påverkas av flertalet faktorer, däribland av ökade drivmedelspriser som en följd av bl.a. kriget i Ukraina och den svaga svenska kronan. Det svenska jord- och skogsbruket är även påverkade av andra kostnader såsom t ex skatteskillnader, ökade energikostnader, olika länders standard för dieselkvalité samt ökade kostnader för insatsvaror.
- En reduktionsplikt som justeras upp och ned frekvent riskerar att leda till ett instabilt investeringsklimat och en minskad investeringsvilja i produktionsanläggningar för biodrivmedel. På sikt kan detta leda till en försenad utveckling och en minskad konkurrenskraft inom området. Om den inhemska produktionen och stimulansen för ökad användning av biodrivmedel hämmas så riskerar biodrivmedelspriserna att öka kraftigt, Sverige förblir ett importland istället för att eftersträva att bli ett framgångsrikt exportland inom området. För våra medlemmar, samt för svensk konkurrenskraft och välstånd så finns det tydliga fördelar med en ökad inblandning av biodrivmedel där svenska insatsvaror kan användas. Med hänseende till det säkerhetspolitiska läget och för en ökad självförsörjningsgrad av drivmedel, är det bra med en ökad andel inhemska drivmedel, det har kriget i Ukraina visat tydligt.

### **Tillgången på drivmedel**

- Det behövs ungefär 50 TWh (ca 5 miljarder liter) biodrivmedel inom reduktionsplikten år 2030 med målsättning om 66% utsläppsminskningar.
- Med dagens planerade anläggningar och produktion av flytande biodrivmedel kommer produktionen att uppgå till knappa 40 TWh år 2027. Det betyder att det (så vitt anläggningars kapacitet inte ökar – eller nya tillkommer) kommer att saknas ungefär 10 TWh (ca 1 miljard liter) flytande inhemskt biodrivmedel år 2030.

LRF vill sammanfattningsvis framföra att reduktionsplikten måste förbli mer stadig som instrument i politiken för att vi ska kunna säkra investeringar inom biodrivmedelsproduktionen men även inom produktionsled i jord- och skogsbrukssektorn.

### **Hållbarhetskriterier för vissa bränslen**

LRF ser ett antal potentiella risker med hur unionsdatabasen nu framarbetas. Regeringen behöver skyndsamt säkerställa att unionsdatabasen utformas så att det fungerar för svenska förutsättningar samt för företag som använder sig av det svenska nationella systemet för hållbarhetskriterier. Det finns flertalet osäkerheter och risker med en felaktigt utformad unionsdatabas, något som regeringen behöver adressera.

Informationen till svenska rapporteringsskyldiga företag om hur unionsdatabasen är tänkt att fungera ses som bristfällig. Energimyndigheten och inte heller regeringen är



tillräckligt aktiva för att se till att rapporteringen ska fungera för svenska förhållanden. Skyndsamt behöver regeringen se till att unionsdatabasen utformas som så att det fungerar för svenska företag eftersom databasen, enligt RED III, ska vara i drift redan 21 november 2024.

Farhågor med nuvarande utformning:

- Det finns en stor avsaknad av tydlighet kring om och vad företagen ska rapportera in, kommunikation kring detta bör komma i god tid innan etablering. Det är även otydlighet kring hur de ska rapportera och ifrån när de är skyldiga att rapportera in i unionsdatabasen. Dessa krav är viktiga att upplysa kring för att planera kring produktionsvolymerna. Det är också viktigt att regeringen säkerställer att andra lagstiftningar, såsom ETS, är i symbios med ovan rapportering.
- Hur unionsdatabasen är tänkt att fungera i den sammanlänkande gasinfrastrukturen, samt hur det kommer att fungera i förhållande till ursprungsgarantier för gas är otydligt och uppmanas tydliggöras.
- Utformningen av unionsdatabasen är helt fokuserad på gas i gasnät, förnybara gaser som har avsättning off-grid är svårare att implementera i tilltänkt unionsdatabas, detta gäller även förvätskad biogas.
- Sverige, i jämförelse med Finland, verkar ej ha notifierat Kommissionen om det svenska nationella systemet. Detta bör göras så att systemen kan anpassas och att olikheterna samt konflikterna i systemen belyses för Kommissionen och detta bör göras skyndsamt på ministernivå.
- Kommissionens utkast på delegerad akt visar tendenser på utökad krav för transaktioner av råvara och avfall som ska föras in i unionsdatabasen. Råvaran ska registreras, med tillhörande bevis om hållbarhetskriterier i unionsdatabasen, för att producenterna ska kunna komma vidare i registreringsprocessen. Detta kan komma att skapa stora utmaningar för svenska aktörer, inte minst för biogasproducenter.

LRF uppmanar regeringen och Energimyndigheten att aktivt agera för att unionsdatabasen inte kommer att innebära stora problem för svenska företag och att rimlig tid ges för att implementera systemet på ett långsiktigt och genomtänkt vis.

### **Nya markkriterier**

- LRF menar att det är viktigt att Sverige arbetar för att hålla råvarubasen till biodrivmedel och biobränslen så stor och bred som möjligt. Ramarna för hållbarhetskriterierna och regelverken måste vara utformade så att de kan anpassas efter olika länders förutsättningar och på så sätt bibehålla biologisk mångfald i symbios med en hållbar produktion av agrobiomassa.



Det finns idag en stor efterfrågan på mer biobränsle från skogen. Energikrisen i Europa visade hur sårbara energisystem är om länder förlitar sig på import av bränslen. Sveriges energiförsörjning var och är inte beroende av rysk fossil gas vilket är en stor fördel för oss som land. I och med importstoppet gällande skogsbiomassa från Ryssland och Belarus, tillsammans med en stor efterfrågan på alternativ till gas och kol, steg efterfrågan på svenska biobränslen från skogen. Priserna har ökat kraftigt och det finns en önskan från energianvändarna att öka tillgången på svenska biobränslen. Under dessa förutsättningar är det mycket viktigt att markriterier och andra regelverk inte leder till att mindre mängd bränsle tas ut från skogen. Idag produceras cirka 8-9 TWh primära biobränslen från skogen men enligt SLU, Skogsstyrelsen och Skogforsk finns goda förutsättningar att öka det uttaget betydligt utan att orsaka negativ påverkan på miljön.

LRF delar Skogsstyrelsen slutsats att Sverige kan bedömas som ett A-land. Således kan hållbarhetskraven på skogsbränslen införas på en förenklad nivå. Ett centralt begrepp i införandet är definitionen av old growth forests. Det är enligt LRFs mening viktigt att Sverige som land inför bara en definition av old growth forest. Det förslag som Skogsstyrelsen presenterat är ett bra förslag men behöver utvecklas ytterligare för att inte inkludera vanliga produktionsskogar med förstärkt miljöhänsyn eller där ägaren dragit ut på skötselåtgärderna över tid. Det måste vara myndigheternas uppgift att fastställa var dessa skogar finns.

LRF stödjer förslaget att intyg om råvarans ursprung är en del av kontrollsystemet. Vi har goda erfarenheter av nuvarande system med frivilliga hållbarhetsbesked och ser gärna att kommande kontrollsystem utvecklas tillsammans med branschen.

## Övrigt

I Förnybartdirektivet finns hänvisningar till den så kallade kaskadprincipen. Principens idé är att råvaran ska användas på ett så optimalt sätt som möjligt. Den tanken är självklart god men det finns en uppenbar risk att styrande organ lagstiftar om regler som styr marknaden på oväntade sätt. Sverige har tidigare haft just en sådan lag, den så kallade Träfiberlagen. Den innebar att värmeverk var tvungna att ha tillstånd från Regeringen om de ville använda biobränsle över en viss volym. Lagen påverkade marknaden negativt eftersom det skapades inlåsnings effekter. Lagen avskaffades 1991. LRF vill uppmana regeringen att införa de nuvarande kraven på kaskadanvändning på ett så pragmatiskt sätt som möjligt för att undvika negativa effekter för både produktion av biomassa och för att säkerställa att energisystemet har tillgång till nödvändiga bränslen.



## **Slutligen**

LRF vill framföra vikten av långsiktiga styrmedel för att stimulera efterfrågan på hållbara drivmedel. Det är av stor vikt att styrmedel och stimulanser tillsätts på området för att nå fossilfrihet. Då de hållbara alternativen är dyrare att producera än de fossila så är reduktionsplikten, tillsammans med övriga styrmedel såsom investeringsstöd och gröna krediter, viktiga delar för att nå målsättningen. Långsiktighet och förenkling i tillhörande regelverk är också viktiga delar för att möta efterfrågan och utbud av mer fossilfritt drivmedel.

Stockholm den 12 november 2024

Jennifer Botos & Sofia Backéus  
Näringspolitiskt sakkunniga  
Lantbrukarnas Riksförbund

Ulrika Dennerborg  
Enhetschef  
Lantbrukarnas Riksförbund