

Gröna Bilister
Josefsdalsvägen 38A
733 37 Sala

Remissvar
Dnr I2020/03425
16 februari 2021

Infrastrukturdepartementet

Skickat till:

i.remissvar@regeringskansliet.se

andreas.kannesten@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande promemorian

Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, till städers dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister lämnar härmed på eget initiativ synpunkter på denna promemoria, och vi bistår gärna regeringen med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

Övergripande synpunkter

Reduktionsplikten är ett kraftfullt verktyg i arbetet för att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn år 2030: att dess utsläpp av växthusgaser då ska ha minskat med 70 procent jämfört med år 2010.

Gröna Bilister ser positivt på de flesta förslagen i denna promemoria. Det är bra att ambitiösa reduktionsnivåer aviseras ända fram till år 2030. Det är mycket bra att biodrivmedel som medför hög risk för utsläpp genom indirekta landanvändningseffekter (ILUC) inte ska få användas för att uppfylla plikten. Det är bra att inte bara biodrivmedel utan även fossilfria elektrobränslen ska få användas för att uppfylla plikten. Gröna Bilister stöder också förslagen att behålla separata kvoter för bensin och diesel, men att öka flexibiliteten

när det gäller hur kvoterna ska uppfyllas.

Det faktum att föreliggande förslag är mycket ambitiöst innebär dock en risk att vi med hög fart kör in i en återvändsgränd om vi inte snarast tar ett större helhetsgrepp kring omställningen av vägtransporterna och lägger fram andra ambitiösa förslag som samspelar med reduktionsplikten.

Det gäller till exempel tekniska krav på nya fordon så att fordonsflottan år 2030 är redo att tanka bensin och diesel som till stor del är förnybar, och ändrade kvalitetskrav på bensin som tillåter högre andel etanol än idag.

Det gäller också fördelningspolitik och ekonomi: enligt konsekvensanalysen kan dieselpriiset stiga med över 5 kronor per liter och bensinpriset med nästan 3 kronor som en följd av de ambitiösa reduktionsnivåerna i kombination med den fulla beskattningen. Hur drabbar detta människor och företag i glesbygden? Vilka åtgärder planeras som kompensation?

Om vi kommer att ha kvar skattebefriade höginblandade biodrivmedel kan dessa bli ett billigare och miljöbättre alternativ i glesbygden, men detta står skrivet i stjärnorna eftersom EU:s tillåtelse till sådan skattebefrielse löper ut i år (förutom för biogas). Alltså måste ett helhetsgrepp på drivmedelsbeskattningen tas omgående.

Detaljerade synpunkter

Reduktionsnivåer och tillgång till hållbara biodrivmedel

I promemorian föreslås en linjär ökning av reduktionsnivåerna till år 2030, då utsläppsminskningen ska vara 28 procent för bensin och 66 procent för diesel, jämfört med deras helt fossila motsvarigheter. För att uppfylla dessa reduktionsnivåer bedöms 37 TWh biodrivmedel behövas, även om osäkerheterna är stora.

Detta behov beror så klart på den sammanlagda konsumtionen av bensin och diesel år 2030, vilken i sin tur beror på hur snabbt elektrifieringen slår igenom, samt på graden av energieffektivisering och ändrade resvanor. Behovet beror även på reduktionsnivåerna hos HVO och andra inblandade biodrivmedel.

I konsekvensanalysen antas att reduktionsnivån år 2019 hos HVO på 94 procent kan bibehållas till år 2030. Detta kan vara överoptimistiskt. I så fall kan behovet av biodrivmedel för att uppfylla plikten år 2030 bli betydligt större än 37 TWh.

Hur som helst blir behovet troligen större än den mängd biodrivmedel som kan tillverkas av svenska råvaror. Till exempel bedömer [Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel \(f3\)](#) att 22 – 32 TWh biodrivmedel från svenskt jord- och skogsbruk skulle kunna produceras på ett hållbart sätt med dagens förutsättningar. (På längre sikt mot år 2050 bedöms potentialen vara större.)

Promemorian utgår istället från tillgången på biodrivmedel på den *globala* marknaden när bedömningen görs att reduktionsnivåerna år 2030 är möjliga att uppfylla. Med tanke på att allt fler länder efterfrågar biodrivmedel är det dock tveksamt att införa styrmedel som förutsätter import, i synnerhet som Sverige har bättre förutsättningar att producera hållbara biodrivmedel för eget behov än många andra länder.

Gröna Bilister hoppas dock att Sverige kan klara att uppfylla de ambitiösa reduktionsnivåerna genom att minska behovet av bensin och diesel. Snabb elektrifiering, ökad användning av biogas, energieffektivisering och ändrade resvanor kan göra stor skillnad.

Biodrivmedel med hög risk för utsläpp genom indirekta effekter (ILUC)

I promemorian föreslås att biodrivmedel med hög risk för växthusgasutsläpp genom indirekta förändringar i markanvändning (ILUC) inte ska få användas för att uppfylla reduktionsplikten. Enligt EU-kommissionens bedömning föreligger sådan risk för biodrivmedel tillverkade av palmolja. Bedömningen ska uppdateras fortlöpande av EU. Andra råvaror som soja kan tillkomma i riskgruppen, och palmolja kan tas bort – om regnskogsskövlingen och utdikningen av våtmarker i Sydostasien stoppas.

Förutom palmolja innefattas även palmoljederivatet PFAD i den grupp råvaror som enligt promemorians förslag inte ska få användas för att uppfylla reduktionsplikten från 1 januari 2022. Undantag kan dock medges om leverantören med tredjepartscertifiering kan visa att palmoljeprodukterna tillverkats på ett sådant sätt att risken för ILUC är låg.

Gröna Bilister stöder regeringens förslag. Det är nödvändigt att innefatta PFAD bland råvarorna med hög risk för ILUC. Världsmarknadspriset på PFAD är nästan lika högt som på palmolja, vilket medför att tillkommande efterfrågan på PFAD ger nästan lika stora incitament att utöka odlingen av oljepalmer som tillkommande efterfrågan på palmolja. Substitutionsrisken är också stor: PFAD används mestadels till djurfoder, tvål och ljus. Men numera används kanske 30 procent av den globala produktionen av PFAD som råvara till

biodrivmedel. Därmed riskerar vi att palmolja ersätter PFAD i dess tidigare användningsområden. Risken är stor att sådan palmolja inte är hållbarhetscertifierad.

Fordonsflottan måste göras redo att tanka fossilfritt

I det scenario som presenteras i promemorian förväntas andelen fossilfria drivmedel i dieseln vara 73 procent år 2030. Den fossilfria andelen kan bli ännu högre om reduktionsnivån för HVO sjunker under 94 procent. Den fossilfria andelen i diesel kan också tvingas upp om en betydande del av reduktionsplikten för bensen måste flyttas över till diesel på grund av begränsningar i hur mycket etanol och biobensen som kan blandas in i bensen. Därmed är det inte säkert att svensk diesel år 2030 uppfyller dagens dieselstandard. För att ta höjd för denna möjlighet bör alla nya fordon med dieselmotor (inklusive laddhybrider) godkännas för HVO-standard EN 15940 (som även innefattar BTL och GTL).

På liknande sätt bör Sverige ta höjd för en hög inblandning av etanol i bensen genom att låta alla nya fordon med ottomotor (inklusive laddhybrider och gasbilar) godkännas för E85. Det är möjligt att EU skulle godkänna sådana små tekniska handelshinder med hänvisning till miljöskäl.

Helhetsgrepp på drivmedelsbeskattningen behövs

Både fossila och förnybara drivmedelskomponenter beskattas fullt ut inom reduktionspliktens ram. Eftersom biodrivmedel är dyrare att tillverka än fossil bensen och diesel innebär detta att priset på bensen och diesel vid pump kommer att stiga i takt med att reduktionsnivåerna höjs.

I promemorian görs bedömningen att priset kan stiga 3,6 – 5,4 kr per liter för diesel och 1,9 – 2,9 kr per liter för bensen. Detta kan skapa kännbara påfrestningar på landsbygden där behovet av bil är stort, men utbytestakten till miljöbilar är lägre. Om skattebefrielsen för höginblandade och rena flytande biodrivmedel försvinner 1 januari 2022 kommer många att sakna alternativ till den allt dyrare bensen och dieseln.

En möjlig lösning är att gradvis fasa in en platsberoende vägtrafikavgift, där avgiften är högst i tätbefolkade områden. Då skulle drivmedelsskatten kunna sänkas gradvis, för att hålla priset på bensen och diesel vid pump i schack. Samtidigt skulle statens skatteintäkter kunna upprätthållas. Då skulle omställningen till fossilfria vägtransporter kunna bli

fördelningspolitiskt rättvis: människor och företag på landsbygden ska inte tas som gisslan och tvingas att bära den tyngsta bördan.

För Gröna Bilister

Marie Pellas, ordförande

Per Östborn