

170418

Till  
Miljö- och energidepartementet  
Finansdepartementet

Ert dnr: M2017/00723/R

## Synpunkter på förslag till Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

### Sammanfattning

Förslaget välkomnas. I och med att vi går från den fas i klimatarbetet där uppgiften varit att *minska* växthusgasutsläppen till den fas där uppgiften är att *stoppa* dem, måste tyngdpunkten i politiken förskjutas från ekonomiska styrmedel till regleringar.

Promemorians största svaghet är dess otydlighet kring vad som ska/bör ske efter 2020. För att skingra osäkerheten och skapa mera stabila förutsättningar för alla aktörer (drivmedelproducenter och -leverantörer, fordonstillverkare och trafikanter) är det angeläget att regeringen i den slutliga propositionen tydliggör och skriver in

- att målet är ett förbud mot fossila drivmedel 2040, samt
- att strävan är att från 2021 införa en gemensam reduktionsplikt för alla flytande drivmedel.

För att förhindra ett totalförbud mot grödebaserade drivmedel måste den svenska positionen i samband med den pågående revisionen av förnybartdirektivet vara att ILUC är en realitet som måste beaktas för att förhindra att svenska och europeiska stödsystem för bioenergi oavsiktligt bidrar till förvärra klimatproblemen.

### Förslaget inte teknikneutralt

Förslaget till reduktionsplikt innebär att en specifik metod att fasa ut de fossila drivmedlen, nämligen att ersätta dem med biodrivmedel, premieras. Ur ett mera långsiktigt perspektiv kan det emellertid tänkas att en storskalig elektrifiering skulle vara en lämpligare huvudlinje, och att utfasningen av de fossila drivmedlen i ett sådant sammanhang inte främst bör ske via en ökad användning av biodrivmedel, utan genom att istället fortsätta använda koncentrerade fossila drivmedel parallellt med en renodlad elektrifiering i stor skala. Utan närmare resonemang kring valet av strategi blockerar promemorians förslag en sådan utveckling.

### Långsiktiga ambitionen måste tydliggöras – förbjud fossila drivmedel från 2040

Promemorian hanterar egentligen bara den akuta situationen fram till 2020. Man kan ha förståelse för denna prioritering, men för att förslaget ska ge de stabila signaler marknadens aktörer har ropat efter i mer än ett decennium, krävs att det längre perspektivet konkretiseras. Regeringen måste tydliggöra att den långsiktiga ambitionen är en total utfasning av fossila drivmedel - det indikativa mål om en reduktionsplikt på 40 procent 2030 som anges är alldeles för otydligt. I den kommande propositionen bör regeringen därför tydligt markera att den långsiktiga avsikten är att i princip förbjuda fossila drivmedel från t.ex. 2040. Flera kommuner, bl.a. Stockholm har antagit lokala mål om

att bli fossilfria till 2040. För att de ska kunna nå detta mål krävs antingen ett nationellt förbud eller att kommunerna ges rätt att lokalt införa sådana förbud. Regeringens promemoria ger ingen hjälp åt de kommuner som vill gå i framkanten i klimatarbetet.

### **Gemensam reduktionsplikt snarast**

För att efter 2020 kunna gå vidare mot högre reduktionsprocent (t.ex. mot de indikativa reduktionsmål på 40 procent 2030 som anges) måste en gemensam reduktionsplikt införas för åtminstone alla flytande drivmedel. En generell reduktionsplikt på kanske 18-20 procent från 2021 borde drivmedelsbolagen kunna klara genom att driva upp inblandningen av HVO i diesel till betydligt högre nivåer än idag (i avvaktan på att den idag i stort sett obefintliga produktionen av förnybar syntetisk bensin kommer igång).

Men då kan man inte ha separata kvotplikter för bensin och diesel utan det måste bli tillåtet för drivmedelsbolagen att (i princip obegränsat) sälja och köpa överprestationer gentemot reduktionsplikten på ungefär samma sätt som företag inom utsläppshandeln idag kan handla med utsläppsrätter. (Promemorian öppnar för handel, men enbart inom de respektive reduktionsplikterna för bensin och diesel.)

Frågan om gemensam reduktionsplikt måste lösas senast i samband med den kontrollstation regeringen planerar till 2019.

### **Förnybartdirektivet och ILUC**

Svenska regeringar har tyvärr under lång tid försummat att på ett konstruktivt sätt delta i EUs diskussion om hållbarhetskriterier för drivmedel. I stället för att t.ex. acceptera att främjande av förnybara drivmedel kan orsaka indirekta markanvändningseffekter (ILUC), och att svenska och europeiska åtgärder som syftar till att gynna biodrivmedel därmed oavsiktligt kan bidra till att klimatpåverkan sammantaget ökar, har man från svenskt håll försökt definiera bort problematiken och sopa det hela under mattan.

Konsekvensen är att Sverige marginaliserats och att svenska ståndpunkter fått allt mindre inflytande.

Om Sverige åter vill ha inflytande i syfte att möjliggöra en fortsatt användning av klimatomåttligt sannolikt väldigt bra biodrivmedel, baserade på t.ex. svenskodlat vete, måste regeringen, i samband med den pågående revisionen av förnybartdirektivet, på ett helt annat sätt än vad svenska regeringar hittills förmått, acceptera den forskning som övertygande visar att ILUC är en realitet och att politiken måste anpassas efter denna insikt. Annars är risken överhängande att det förbud mot grödebaserade biodrivmedel Kommissionen de facto föreslagit kommer att bli verklighet.

Magnus Nilsson, miljökonsult

Magnus Nilsson Produktion