

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
andreas.kannesten@regeringskansliet.se
103 33 Stockholm

2020-02-16

Yttrande om Infrastrukturdepartementets PM ”reduktionsplikt för bensin och diesel - kontrollstation” (I2020/03425)

BIL Sweden har getts möjlighet att till Infrastrukturdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda PM.

BIL Sweden är positiva till att reduktionspliktsnivåer för växthusgasreduktion läggs fast till 2030. Det är viktigt att det skapas långsiktiga förutsättningar för ökad andel biodrivmedel. Även om elektrifieringen nu tar fart, framförallt för personbilar, men även för tyngre fordon, så har hållbara biodrivmedel en avgörande betydelse för att Sverige ska nå sitt ambitiösa mål om 70 procent minskad klimatpåverkan från transportsektorn till 2030.

Fordonsindustrin har en gemensam långsiktig strategi för att minska klimatpåverkan och energianvändningen från fordonen som innefattar energieffektivisering, ökad andel biodrivmedel samt nya tekniker, främst elektrifiering som nu ökar snabbt. Det kommer dock på lång sikt att finnas transportupplägg som är svårare att elektrifiera där biodrivmedel kommer att ha en avgörande roll. Biodrivmedel är även av stor betydelse för att minska klimatpåverkan från existerande fordonsflotta.

BIL Sweden stödjer också Infrastrukturdepartementets förslag att fossilfria elektrobränslen kan användas för att uppfylla reduktionsplikten.

Sammanfattning

- BIL Sweden välkomnar att reduktionsplikten läggs fast till 2030.
- Det är bra elektrobränslen föreslås ingå för att uppfylla reduktionsplikten.
- Sverige bör verka för att höginblandade biodrivmedel får fortsatt skattefrihet i likhet med biogas som har fått 10 års skattefrihet.
- Ökad andel biodrivmedel får inte leda till väsentligt högre drivmedelskostnader jämfört med övriga Europa.
- Sverige bör aktivt verka för att påverka biodrivmedlens ställning i hela EU i samband med översynen av både energiskattedirektivet, taxonomin och direktivet för förnybar energi, RED II.
- Reduktionsplikten måste beakta alla tekniska krav vid inblandning av biodrivmedel.

- Reduktionsplikten måste ta hänsyn till att den redan existerande fordonsflottan kan kräva alternativa bränslekvaliteter som är bakåtkompatibla (s.k. ”protection grades”).
- I samband med kontrollstationerna, vart tredje år, är det viktigt att bedöma om kommande reduktionspliktsnivåer är möjliga att nå ur ett tekniskt perspektiv.

Höginblandade biodrivmedel fortsatt viktiga

För att öka andelen biodrivmedel inom transportsektorn och nå Sveriges ambitiösa mål till 2030 krävs förutom ambitiösa och långsiktiga reduktionspliktsnivåer fortsatt satsning på höginblandade biodrivmedel. I promemorian nämns i föregående att det pågår ett arbete att ”långsiktigt säkra höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenskraft”.

Dagens undantag från statsstödsreglerna i EU gäller endast under 2021. Här behövs fortsatt skattebefrielse för alla hållbara biodrivmedel, som tex HVO100, ED95, E85, FAME etc. under en längre tidperiod i linje med det tioåriga skatteundantag som biogas har. Fordon som är anpassade för höginblandade biodrivmedel kommer att vara en viktig del i omställningen mot en fossilfri fordonsflotta. Idag är i stort sett alla tunga fordon certifierade för HVO100. Ett drygt tiotal bilmärken erbjuder personbilar och lätta lastbilar, med dieselmotorer, godkända för HVO100. Regeringen måste verka för att de europeiska statsstödsreglerna även fortsättningsvis tillåter skattebefrielse för alla biodrivmedel med hög växthusgasreduktion.

Det bör även utredas om höginblandade biodrivmedel skulle kunna ingå alternativt räknas in i reduktionsplikten.

Bevaka biodrivmedlens roll i Europa

Här är det av största vikt att Sverige driver på för att påverka biodrivmedlens ställning i hela EU i samband med översynen av både energiskattedirektivet, taxonomin och direktivet för förnybar energi, RED II. Översynen av energiskattedirektivet skapar möjligheter att skapa en prissättning av fossila bränslen i EU som främjar de fossilfria alternativen. Här kan en bred nordisk koalition med samsyn i dessa frågor bidra till att påverka EU i en mer hållbar riktning. Risken är annars att den ökade inblandningsgraden av biodrivmedel leder till kraftigt ökat pris vid pump som i sin tur ger betydligt högre transportkostnader i Sverige jämfört med övriga länder i EU som har lägre ambitionsnivåer. Detta kan i tur leda till försämrade konkurrenskraft för industrin samt minskad mobilitet i samhället.

En tydlig svensk strategi för arbetet med dessa lagstiftningar är välkommen. En fördel är om detta också sker i god dialog med den breda grupp biodrivmedelsintressenter som finns i Sverige.

En svensk biodrivmedelsstrategi

Trafikverket föreslår i sitt inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037 att en svensk biodrivmedelsstrategi för produktion och användning av biodrivmedel tas fram. En sådan strategi ser Bil Sweden som avgörande för att klara klimatmålet till 2030.

Biodrivmedel för ökad energisäkerhet

Promemorian berör att reduktionsplikten kommer att få en positiv påverkan på självförsörjningsgrad av drivmedel. Bil Sweden ser stora fördelar med detta.

Under 2020 och början av 2021 har den globala pandemin visat att fungerande vägtransporter är helt avgörande för att grundläggande samhällsfunktioner som sjukvård, industriproduktion och detalj- och livsmedelshandel ska fungera. Personbilstransporter har varit avgörande för att avlasta kollektivtrafiken och på sätt minska smittspridningen.

En ökad andel biodrivmedel minskar tydligt sårbarheten för samhällsviktiga gods- och persontransporter på väg och ökar energisäkerheten. Bil Sweden anser att detta är något som bör beaktas i en större utsträckning i en kommande svensk strategi för biodrivmedel.

Tekniska krav

När reduktionspliktsnivåerna succesivt höjs är det viktigt att hänsyn tas till existerande fordonsflotta, harmonisering av bränslekvalitet (EU och globalt) samt gällande/kommande regelverk för emissioner. Förutom långsiktighet i utveckling av bränslestandarder och harmonisering av bränsle på EU-nivå, och i möjligaste mån globalt, bör följande beaktas:

- En existerande fordonsflottas kompatibilitet med framtida bensin och diesel måste säkerställas, exempelvis funktion, materialkompatibilitet etc.
- Det kan ej garanteras att emissionskrav uppfylls med en bränslekvalitet, som är väsentligt annorlunda än dagens EN228 bensin och EN590 diesel.
- Det finns oklarhet i regelverket för personbilar utvecklade för ett bränsle och testade i "In Service Conformity" på marknadsbränsle, ifall detta bränsle är väsentligt annorlunda än dagens bensin/diesel.
- Anpassning av nya fordon för bensin som är väsentligt annorlunda än dagens EN228 E10 kvalitet innebär betydande utvecklingskostnader för fordonstillverkare.
- En möjlighet med nya biobränslekomponenter är att dessa, förutom att bidra till minskade CO₂ utsläpp, har möjlighet att optimeras för lägre emissioner. Exempelvis ger HVO100 möjlighet till minskade utsläpp av skadliga partiklar. På samma sätt skulle en "rätt" designad biobensin kunna ge lägre emissioner. Mer forskning behövs inom detta område.

Synpunkter relaterade till kundperspektiv och bränslemarknad:

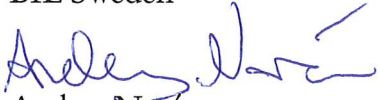
- I takt med att dagens bränslestandarder utvecklas så måste det säkerställas att alternativ bakåtkompatibel bränslekvalitet finns tillgänglig under redan existerande fordons livslängd.
- Betydande informationsinsatser från berörda myndigheter och företag kommer att behövas. Det är lämpligt att detta tas fram gemensamt, exempelvis inom ramen för standardisering (SIS TK415).
- Hänsyn bör tas till fordon från utlandet, import av fordon eller besökande fordon.

Här kommer löpande avstämning i samband med kontrollstationerna, vart tredje år, att vara nödvändiga för att bedöma om kommande reduktionspliktsnivåer är möjliga att nå ur ett tekniskt perspektiv.

BIL Sweden är måna om att långsiktiga och teknikneutrala styrmedel, som ligger i linje med motsvarande regelverk inom EU, tas fram för att säkerställa att vi når målet om att nå 70 procent minskad klimatpåverkan i transportsektorn till 2030 och medverkar gärna i en fortsatt dialog.

Stockholm den 16 februari 2021

BIL Sweden



Anders Nören
Teknisk chef