

Miljö- och energidepartementet
Energienheten
103 33 STOCKHOLM

Yttrande om EU-kommissionens förslag till nytt förnybartdirektiv (M2017/00114/Ee)

BIL Sweden har getts möjlighet att till Miljö- och energidepartementet inkomma med synpunkter på EU-kommissionens förslag till nytt förnybartdirektiv.

Sammanfattning av BIL Swedens synpunkter:

- Sverige har idag den högsta biodrivmedelsandelen i Europa, 14,9 procent (på energibasis) för 2015 jämfört med ca 4 procent i resten av Europa. Detta har möjliggjorts genom bl.a. skattebefrielse och skattenedsättning för biodrivmedel. Med de föreslagna förnybartdirektivet riskerar Sverige istället att få en minskad andel biodrivmedel.
- Förnybartdirektivet måste utformas så att medlemsstaterna kan gå före och ha betydligt högre andel biodrivmedel av såväl avancerade som grödbaserade biodrivmedel med hög växthusgasreduktion än vad förslaget till förnybartdirektiv föreskriver.
- Utfasningen av grödbaserade biodrivmedel bör formuleras om i förnybartdirektivet så att grödbaserade biodrivmedel med hög växthusgasreduktion ej fasas ut.
- Regeringen måste verka för att de europeiska statstödsreglerna även efter 2020 tillåter skattebefrielse för alla biodrivmedel med hög växthusgasreduktion.
- Utformningen av svenska regelverk och styrmedel måste bidra till ökad andel biodrivmedel samtidigt som de är samhällsekonomiskt effektiva.
- Om regeringen ej kan få garantier för/garantera ovanstående måste det föreslagna nationella målet för minskning av klimatpåverkan från transporter till 2030 revideras av regeringen.
- I detta förslag ingår en kvotplikt för bränsleleverantörerna. Det innebär att Sverige riskerar att få tre olika kvot-/reduktionspliktssystem. För att undvika onödig administration och kostnader bör de olika kraven samordnas i ett gemensamt system.

Kort sammanfattning av förslaget till nytt förnybartdirektiv

Förslaget, som tydligt anger hur introduktionen av biodrivmedel i Europa ska gå till, innebär i korthet att:

1. Direktivet föreskriver minst 27% förnybar energi inom EU till 2030, kollektivt mål.
2. Bördefördelning för 2020-målet (20%) ligger kvar för 2030-målet (för Sverige minst 49%).
3. Målet på 10% biodrivmedel inom transportsektorn 2020 upphör att gälla 1 januari 2021
4. Grödbaserade biodrivmedel (främst för livsmedel) fasas ut från max 7% (2021) till max 3,8% (2030). Det gäller den andel som får räknas för nationell inrapportering mot EU-målen.
5. Från den 1 januari 2021 ska bränsleverantörerna ha en minsta andel biodrivmedel och biogas (från råvara enligt Del A och B i Annex IX) på 1,5%. Andelen ska sedan öka till minst 6,8% 2030.
6. Från den 1 januari 2021 ska bränsleverantörerna ha en minsta andel avancerade biodrivmedel och biogas (från råvara enligt Del A Annex IX) på 0,5% från den 1 januari 2021 ökande till minst 3,6% 2030.
7. Minst 70% växthusgasreducering för alla biodrivmedel från 1 januari 2021.

BIL Swedens synpunkter på förslaget:

BIL Sweden och våra medlemsföretag är generellt positiva till ett nytt förnybartdirektiv inom EU, i linje med Parisöverenskommelsen, som avser att utgöra ett gemensamt regelverk gällande ökad andel biodrivmedel.

Vi tror inte att åtgärderna i det föreslagna direktivet uppfyller målsättningarna på transportområdet inom EU och definitivt inte är i linje med de ambitiösa svenska klimatmålen utan istället riskerar att motverka den utveckling Sverige haft på biodrivmedelssidan de senaste åren.

Det uttalade fokuset på avancerade biodrivmedel är bra men i Sverige och andra länder kommer även de grödbaserade biodrivmedlen med god växthusgasreducering att behöva tas i anspråk i betydligt större utsträckning än vad som anges i den utfasning av grödbaserade biodrivmedel som kommissionen föreslår.

Sverige har idag den högsta biodrivmedelsandelen i Europa, 14,9 procent (på energibasis) för 2015 jämfört med ca 4 procent i resten av Europa. Detta har möjliggjorts genom bl.a. skattebefrielse och skattenedsättning för biodrivmedel. Det är avgörande för den fortsatta utvecklingen av biodrivmedel att skattenivån hamnar på en sådan nivå att hållbara och energieffektiva biodrivmedel, med god tillgångspotential och stor potential att reducera fossila GHG-emissioner, upplevs som attraktiva på marknaden.

Det är därför viktigt att det skapas långsiktiga förutsättningar för ökad andel biodrivmedel i Sverige oavsett om vi talar om avancerade eller grödbaserade biodrivmedel. Om detta inte sker kommer regeringen att behöva revidera de ambitiösa målen i Sverige.

Regeringen måste således säkerställa att Sverige kan ha avvikande målsättningar jämfört med resten av Europa när det t.ex. gäller grödbaserade biodrivmedel samt andelen biodrivmedel totalt. Frågan som måste ställas är; Får Sverige ha högre nivåer av grödbaserade biodrivmedel än de gränser som gäller för att få räkna in grödbaserade biodrivmedel i måluppfyllelsen och vad händer om vi har mycket högre nivåer? Kommissionen vill ju undvika det. Samtidigt bör ju länder som Sverige med de rätta förutsättningarna för att öka produktionen av biodrivmedel, stort skogsbruk och jordbruksmark i träda, tillåtas att bidra i högre utsträckning till de gemensamma målen i EU.

Det av Miljömålsberedningen föreslagna nationella målet för transportsektorn till 2030, med en sänkning av klimatpåverkan med minst 70 procent (jämfört med 2010), är ett mycket ambitiöst mål. Det avviker dock kraftigt från inriktningen i det föreslagna förnybartdirektivet samt EUs mål för transportsektorn med 20 procent sänkning. I förslaget till "Effort Sharing Directive" COM 2016/482 slås det fast att EUs mål för transportsektorn faller inom ramen för Parisöverenskommelsen. Det svenska målet kommer att kräva kraftfulla styrmedel samt långtgående förändringar i svenska och internationella regelverk. Fordonsindustrin stödjer inriktningen att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser men det är samtidigt viktigt att påpeka att Sverige måste gå i takt med omvärlden, inte minst med resten av EU.

Sverige är en stark aktör på den internationella fordonsmarknaden med betydande egen fordonsindustri och en stark och stabil hemmamarknad men det är viktigt att tänka på att den svenska fordonsmarknaden är en 0,5 %-marknad globalt och en 2 %-marknad i Europa. Vidare omfattas alla fordon av samma tekniska regelverk i hela Europa. Helt egna lösningar för Sverige blir därmed mycket svåra att genomföra.

Nuvarande statsstödsregler inom EU för biodrivmedel gäller till 31 december 2020. Efter det kommer inget statsstöd (skattenedsättning) för grödbaserade biodrivmedel att kunna ges. Sverige har i dagsläget statstödsgodkännande för biodrivmedel t.o.m. 2018 (biogas t.o.m. 2020).

På lång sikt bör Sverige verka för att statsstödsreglerna inom EU är utformade så att de tillåter en ökad andel hållbara biodrivmedel inom transportsektorn och skapar långsiktiga förutsättningar för alla typer av biodrivmedel med hög växthusgasreduktion.

Förutom synpunkterna på förnyelsebartdirektivet vill BIL Sweden beröra några av de övriga svenska förutsättningarna när det gäller minskad klimatpåverkan.

I detta förslag ingår en kvotplikt för bränsleleverantörerna. Det innebär att Sverige riskerar att ha tre olika kvot-/reduktionspliktssystem:

1. Kvotplikten som föreslås i förnybartdirektivet.
2. Den reduktionsplikt som redan föreslagits i enlighet med bränslekvalitetsdirektivet.
3. Den nationella kvotplikt-/reduktionsplikt som regeringen kommer att föreslå i vår.

Det är viktigt att vi nationellt har ett gemensamt system som hanterar de olika kraven för att undvika onödig administration. Annars finns det en stor risk att detta förslag innebär att vi får tre kvotplikts-/reduktionsavgifter, tre rapporteringar och en orimlig administration.

Att ensidigt satsa på kvotplikt/reduktionsplikt innebär fokus på låginblandning och medför att kvotpliktsavgiften måste vara högre i Sverige än i andra länder om vi ska fortsätta att höja våra andelar biodrivmedel. Detta kommer i sådana fall att medföra väsentligt högre drivmedelspriser än i övriga Europa och i sin tur leda till högre transportkostnader vilket kommer att minska svensk industris konkurrenskraft samtidigt som mobiliteten för befolkningen utanför storstadsområden riskerar att försämrats. Alternativet är att kvotplikten hamnar i nivå med resten av Europa och då kommer biodrivmedelsandelen i Sverige att sjunka drastiskt.

Istället bör en svensk kvotplikt/reduktionsplikt för låginblandning kombineras med skattefrihet för höginblandning av biodrivmedel. Här bör Sverige verka för att skattefrihet även fortsatt kan ges för avancerade biodrivmedel samt grödbaserade biodrivmedel med hög växthusgasreduktion.

Regeringen måste skapa förutsättningar så att det byggs nya och moderna anläggningar som energieffektivt producerar fordonsbränsle från förnybara källor, gärna biobaserade drivmedel från den svenska skogsnäringen. Skatter och regler för bränslen måste vara så långsiktiga att man vågar investera i nya produktionsanläggningar för förnybara drivmedel.

Avslutningsvis vill vi poängtera vikten av att ta fram en strategi för en fossilfri transportsektor som medger olika typer av lösningar och samtidigt skapar förutsättningar för ökad mobilitet och fri rörlighet. Detta är ett uppdrag som Energimyndigheten fått av regeringen. BIL Sweden och våra medlemsföretag medverkar gärna tillsammans med andra aktörer i detta långsiktiga arbete.

BIL Sweden förordar långsiktiga och teknikneutrala styrmedel för att säkerställa att vi når visionen om en fossilfri transportsektor.

Stockholm den 24 februari 2017

BIL Sweden



Anders Norén
Miljö och teknik