

Diarienummer: I2022/00725
Infrastrukturdepartement
i.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: i.e.remissvar@regeringskansliet.se

BioDriv Öst
Beatrice Torgnyson Klemme
beatrice.torgnyson@biodrivost.se
Uppsala den 8 april

Remissvar gällande promemorian Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023

BioDriv Öst lämnar härmed på eget initiativ ett remissvar med synpunkter på ovanstående promemoria.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning. Vi ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

Synpunkter i korthet

BioDriv Öst anser att en pausad höjning av reduktionsplikten år 2023 är ett dåligt förslag. Det är direkt kontraproduktivt vad gäller både långsiktig prisstabilitet för drivmedel, ökad krisberedskap och transportsektorns omställning till fossilfrihet.

BioDriv Öst har full förståelse för det utmanande och extraordinära läge som råder och den påverkan det har på drivmedelspriserna den senaste tiden. Vi anser dock att en pausad höjning av reduktionsplikten är fel sätt att hantera situationen. Dels för att det skapar osäkerhet kring långsiktigheten i ett av de viktigaste styrmedlen för att nå transportsektorns klimatmål till 2030. Dels för att reduktionsplikten bidrar till att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel, vilket stärker totalförsvaret och minskar importberoendet av fossil energi från tveksamma regimer. Dessutom skulle en pausad höjning av reduktionsplikten 2023 innebära ökade utsläpp med ca 880 000 ton växthusgaser, vilket helt går på tvärs med IPCC:s senaste mycket tydliga budskap om att omställningen till förnybar energi de närmaste åren behöver accelerera kraftigt.

BioDriv Öst anser att en pausad höjning av reduktionsplikten påverkar uppbyggnaden av Sveriges totalförsvär negativt. Detta eftersom reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel, som är en viktig del i att stärka Sveriges förmåga att hålla samhällskritiska transporter rullande i händelse av kris eller krig.

BioDriv Öst anser att regeringen bör tillsätta en utredning. En utredning som ser över införandet av ett eller flera styrmedel som stärker Sveriges totalförsvär i synergi med att bidra till att uppnå våra klimatmål. Då kan vi minska vår utsatthet för svängningar i råoljepriser samt importberoende från Ryssland och andra länder som saknar respekt för mänskliga rättigheter. En sådan utredning bör inkludera förslag på utformning av ett *beredskapskontrakt för samhällsomställning*.

Motivering och överväganden

Snabb elektrifieringstakt de senaste åren är ett dåligt argument för att sänka nivån på reduktionsplikten

I promemorian beskrivs att elektrifieringen av transportsektorn har gått snabbare än förväntat. Vi delar den bilden och anser att det är mycket positivt. BioDriv Öst arbetar aktivt för att fortsatt påskynda transportsektorns elektrifiering, genom att stödja både offentliga och privata aktörer att installera laddinfrastruktur, köpa in elfordon och ställa krav på eldrift i upphandlingar av transporter.

Vi anser dock att det är fel att ta en snabbare elektrifieringstakt än förväntat som intäkt för att sänka nivån på reduktionsplikten under 2023. Det kan mycket väl hända att elektrifieringen vissa år också kan komma att gå långsammare än förväntat, beroende på exempelvis brist på laddinfrastruktur eller på råvaror och komponenter som senaste året gjort att leveranstiderna på fordon blivit väldigt långa. En snabbare elektrifieringstakt än förväntat innebär dessutom att nivåerna i reduktionsplikten blir enklare att uppfylla. Detta eftersom en större andel eldrift leder till lägre efterfrågan på bensin och diesel, vilket i sin tur innebär att det krävs mindre volymer biodrivmedel än förväntat för att leva upp till reduktionspliktens nivåer. Att pausa höjningen av reduktionsplikten med hänvisning till att elektrifieringen gått snabbare än förväntat är därför inget hållbart argument. BioDriv Öst anser därmed att reduktionsplikten inte ska anpassas utifrån hur snabbt omställningen till elfordon går, utan bör främst nyttjas som ett viktigt styrmedel för att minska användningen av fossil bensin och diesel.

En långsiktigt förutsägbar reduktionsplikt är avgörande för investeringar biodrivmedelsproduktion

Det är bara knappt ett år sedan nivåerna för reduktionsplikten fram till år 2030 beslutades. Fastställandet av dessa långsiktiga och tydliga förutsättningar är något som varit efterlängtat i drivmedelsbranschen, för att kunna investera i ökad produktion av biodrivmedel i Sverige. Att nu knappt ett år senare föreslå ändringar i denna utstakade väg skapar en osäkerhet för de marknadsaktörer som behöver göra stora och långsiktiga investeringar i ökad produktion av biodrivmedel för att möta lagkraven i reduktionsplikten. Denna osäkerhet påverkar kraftigt möjligheten att Sveriges klimatmål för inrikes transporter kan nås.

En pausad höjning av reduktionsplikten urholkar förtroendet för styrmedlets långsiktighet

BioDriv Öst har full förståelse för att Rysslands invasion av Ukraina innebär ett extraordinärt läge, som kraftigt påverkat drivmedelspriserna i Europa och Sverige, i kombination med återhämtningen efter pandemin. Att då tillfälligt pausa höjningen av reduktionsplikten för att minska drivmedelsbolagens inköp av biodrivmedel, som generellt sett är dyrare än fossila drivmedel, kan då förefalla logiskt. Särskilt i ett läge då utbudet av biodrivmedel på marknaden stundtals har svårt att möta efterfrågan.

Utbudet av biodrivmedel ökar inte linjärt, utan i trappsteg, allteftersom nya produktionsanläggningar färdigställs. Detta eftersom det innebär en stor affärsmässig risk att bygga en ny produktionsanläggning innan garanterad avsättning finns för i princip hela anläggningens produktion. I dagsläget befinner vi oss i just ett glapp mellan trappsteg, där efterfrågan på biodrivmedel är hög och skapar goda förutsättningar för ny produktion, men produktionskapaciteten har ännu inte hunnit komma i kapp. Detta driver upp priserna på biodrivmedel ytterligare. Vi vet dock att det finns ny produktion av biodrivmedel på gång som förväntas kunna levereras ut på marknaden i närtid¹ och det finns samtidigt företag som överväger investeringar i biodrivmedelsproduktion i Sverige.

Att i detta sammanhang pausa höjningen av reduktionsplikten för att framför allt inhemsk produktion av biodrivmedel ska hinna komma i gång under 2023 och 2024 kan ses som ett rimligt sätt att hantera den akuta situationen, förutsatt att denna lösning samtidigt kombineras med mycket tydlig kommunikation. Det behöver i så fall tydligt kommuniceras, i en bred partipolitisk enighet, att detta är en tillfällig utsläppsökning och att de långsiktiga nivåerna i reduktionsplikten från 2024 till 2030 ligger fast. Med tanke på den aktuella politiska debatten som snarare handlar om budgivning om vem som kan sänka drivmedelspriserna och ambitionerna inom reduktionsplikten mest, förefaller detta dock inte vara sannolikt.

¹ Biodrivmedel i Norden 2022, <https://bioenergidningen.se/e-tidning-kartor/produktion-av-biodrivmedel-norden/>

En pausad höjning av reduktionsplikten för att kortsiktigt, och relativt marginellt, sänka drivmedelspriserna skulle därmed ske på bekostnad av att förtroendet för styrmedlets långsiktighet minskar och att de svenska klimatambitionerna sänks.

Fortsatt höjd reduktionsplikt kan visa EU vägen ut ur fossilberoende och import av rysk olja och gas

När Europas destruktiva beroende av fossil energi från Ryssland har blivit uppenbart har det gjort att synen på bioenergi inom EU till viss del har omprövats. Från att biobaserad energi tidigare setts på med ofta obefogad skepsis, syns nu indikationer på att det inom EU öppnas upp för att främja användning av bioenergi, som ett sätt att bli kvitt Europas beroende av olja och naturgas från Ryssland. I det avseendet kan Sverige föregå med gott exempel. Regeringen bör mycket tydligare visa på hur ökad användning av biodrivmedel minskar både transporterens klimatpåverkan och bidrar till ökad försörjningstrygghet på hållbara drivmedel inom Europa. Att i det sammanhanget skruva ner nivåerna i reduktionsplikten, som är det viktigaste svenska styrmedlet för att öka inhemsk produktion och användning av biodrivmedel, gör dock att Sveriges exempel bleknar. Att hålla fast vid fortsatt höjda nivåer i reduktionsplikten även under 2023 skulle på ett tydligt sätt kunna användas som ett föregångsexempel inom EU och visa vägen för hur andra medlemsländer kan öka användningen av biodrivmedel som ett sätt att minska beroendet av fossil energi samt import som göder tveksamma regimers ekonomier.

Förslaget leder till ökade utsläpp, samtidigt som IPCC säger att omställningen behöver accelerera

Rysslands krig mot Ukraina är vedervärdigt och något som försatt stora delar av Europa i ökad kris- och krigsberedskap. Samtidigt rör vi oss för varje dag som går närmare en allvarlig klimatkris. Vi anser att förslag som på ett kortsiktigt sätt löser utmaningar kring höjda drivmedelspriser inte bör försämra möjligheterna att mildra effekterna av den klimatkris vi står inför.

I promemorian anges att en pausad höjning av reduktionsplikten medför cirka 880 000 ton ökade utsläpp av växthusgaser under 2023, vilket motsvarar drygt 5 procent av utsläppen från inrikes transporter. Detta går på tvärs med vad IPCC säger i sin senaste rapport, där de understryker att omställningen till förnybart behöver accelerera kraftigt.

Ökad inhemsk produktion av biodrivmedel stärker Sveriges totalförsvar

Då reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel skulle en pausad höjning av reduktionsplikten påverka uppbyggnaden av Sveriges totalförsvar negativt. Detta eftersom inhemsk produktion av biodrivmedel är en viktig del i att stärka Sveriges förmåga att hålla igång samhällskritiska funktioner i händelse av kris eller krig.

BioDriv Öst har länge lyft de tydliga och viktiga synergierna som finns i målen om en fossilfri transportsektor och ett stärkt totalförsvar. Redan 2018 genomförde vi seminariet "Är vi redo" i Almedalen och i samband med pandemin lyfte vi hur aktuella krisstöd på ett strategiskt sätt borde kopplas till omställning till fossilfria transporter och en stärkt krisberedskap.²

Med utgångspunkt i den förändrade säkerhetspolitiska situationen i Europa har Sverige en ny försvarspolitisk inriktning. Rysslands invasion av Ukraina har tydligt aktualiserat det viktiga arbetet med att stärka Sveriges totalförsvar och insatser görs nu för att påskynda detta arbete.

Redan i Försvarsberedningens rapport *Motståndskraft*³ från 2017 tydliggjordes en lång rad förändringar som kommer att krävas av det civila samhället för att uppnå ett stärkt totalförsvar. Samhällsfunktioner som lyfts fram som extra viktiga för totalförsvaret är exempelvis tillgången till drivmedel, el och livsmedel. Import av bland annat livsmedel och olja säkras idag genom avtal med andra länder. Vid krig eller kris i Sverige eller i närområdet kommer konkurrensen om viktiga strategiska varor att hårdna. Det kommer därmed inte att vara en självklarhet att nödvändiga varor kan importeras i tillräcklig omfattning. Detta är något som har blivit tydlig i såväl pandemins spår som under det pågående kriget i Ukraina.

² <https://www.aktuellhallbarhet.se/alla-nyheter/debatt/gront-stodpaket-till-kollektivtrafiken-loser-flera-kriser/>

³ Motståndskraft – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021 – 2025, Försvarsdepartementet. Ds 2017:66.

Försvarsberedningen lyfte i sin rapport att utveckling av förnybara och mer decentraliserat producerade drivmedel är viktigt för att minska sårbarheter och lindra konsekvenser av uppkomna störningar. Det som allt för få uppmärksammar är även hur försörjningstryggheten på drivmedel, livsmedel och el hänger ihop och starkt påverkar varandra inom en rad olika områden.

Utöver reduktionsplikten behövs ytterligare styrmedel som tryggar Sveriges drivmedelsförsörjning

Specifika insatser för att stärka arbetet med att koppla ihop regional och inhemsk drivmedelsproduktion med krisberedskap är således av stor vikt. En årligen höjd reduktionsplikt fram till år 2030 är i det sammanhanget ett viktigt styrmedel. Men för att ytterligare stärka Sveriges totalförsvar, minska vår utsatthet för svängningar i drivmedelspriser samt minska importberoendet från länder som saknar respekt för mänskliga rättigheter behövs en mer kraftfull politisk styrning.

BioDriv Öst anser därför att regeringen skyndsamt bör tillsätta en utredning. En utredning som analyserar införandet av ett eller flera styrmedel som stärker Sveriges totalförsvar och samtidigt bidrar till att uppnå våra klimatmål. En sådan utredning bör inkludera förslag på utformning av ett *beredskapskontrakt för samhällsomställning*. Detta förslag till styrmedel lades ursprungligen fram till regeringen i början av 2019. Bakom förslaget stod Naturvårdsverket i samverkan med Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Energimyndigheten, länsstyrelserna och en rad andra myndigheter.⁴ Förslaget om beredskapskontrakt för samhällsomställning innebär att statligt finansiellt stöd ges till näringsidkare som ställer om fordon och maskiner till att kunna köras på närproducerade drivmedel, under villkoret att dessa fordon och maskiner i ett läge av kris eller krig ska kunna disponeras av offentliga aktörer och det civila försvaret. Det skulle även kunna omfatta produktionsanläggningar för biodrivmedel och biogas som får stöd under villkoret att de ställs till samhällets förfogande i händelse av ett deklarerat krisläge. Förslaget kan ses som en viktig "samhällsförsäkringspremie". Samtidigt kan det fungera som en hävstång för många näringsidkare att sänka risken och våga investera i nya fordon, maskiner och hållbar drivmedelsproduktion, genom ett tydligt och långsiktigt juridiskt bindande avtal mellan näringsidkare och offentliga aktörer.

Eventuellt skulle denna typ av styrmedel också kunna utformas som en beredskapspremie likt klimatbonus och miljölastbilspremien, eller ett "beredskapskliv" likt Industriklivet och Klimatklivet. En statlig beredskapspremie skulle exempelvis kunna utgå till exempelvis kollektivtrafikmyndigheter (och andra offentliga aktörer), lantbruk och samhällskritiska leverantörer inom transportsektorn som investerar i närproducerade och hållbara förnybara drivmedel och tillhörande fordon och maskiner.

*Beatrice Torgnyson Klemme
Vd BioDriv Öst*

*Martin Ahrne och Ulf Troeng
sakkunniga biodrivmedel och
elektrifiering*

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi.

Läs mer på www.biodrivost.se

f @BiodrivOst
in BioDriv Öst



BioDriv Östs kansli har mandat att under Vds ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.

⁴ Förslag till regeringen från myndigheter i samverkan. Underlag till den fördjupande utvärderingen av miljömålen 2019. (s.38-48).