

Alingsås den 24 april 2013

## Remissvar från Gröna Bilister: Promemorian Kvotplikt för biodrivmedel

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till hur bilismens miljöpåverkan kraftfullt, skyndsamt och kostnadseffektivt kan minska. Vi har alltsedan vårt grundande haft detta som ett huvudfokus och har i åtskilliga remissvar och flera egna skrifter gett omfattande förslag på såväl hur miljöbilsdefinitionen kan förändras som hur andelen biobränslen kan öka såväl i koncentrerad form som låginblandat i fossila drivmedel.

Gröna bilister har sedan 1994 verkat för en klok introduktion av biodrivmedel av kvalitets- och miljösäkrad produktion, samtidigt som vi driver frågor som energieffektivitet och beteendeförändringar. Det är viktigt att driva alla frågor samtidigt, de är ömsesidigt kompletterande.

Vi ser bränsle som en viktig del i detta arbete, men betonar att tekniksatsningar måste ske parallellt och inte i stället för beteendesatsningar. Kvotplikten får inte heller bli ett alternativ till en klok politik avseende biodrivmedel.

### Sammanfattning

- Gröna Bilister ser kvotplikten som *en del* av den nationella strategin för att uppnå en omställning. Vi kommenterar detta förslag här, men efterfrågar en enhetlig strategi från regeringen för att klara omställningsmålen.
- Regeringen uttalar sig äntligen positivt om de innovativa dieselbränslen som ni finns den svenska marknaden. Vi saknar en strategisk bas och långsiktighet i denna syn, som kan ge incitament till annan utveckling av innovativa biobränslen.
- Dagens nya bilar kommer i princip att vara i drift fram till målet om en fossiloberoende fordonsflotta skall vara genomfört. Med låginblandning cementerar regeringen en ohållbar politik, som är oförenlig med de svenska klimatmålen.
- Regeringen sätter orimligt låga gränser för låginblandningen i både diesel och bensin; E7 kan de facto innebära att klimatpåverkan för bensin förvärras jämfört med nuläget om tillräckligt många övergår till E0 (bensin utan etanol).
- Gröna Bilister är positiva till hårda sociala- och miljömässiga krav på biodrivmedel, men

saknar motsvarande krav på fossila drivmedel.

- Regeringen bör inom ramen för kvotplikten verka för att biobränslen med särskilt bra klimatprestanda gynnas. Vi föreslår att kvotsystemet utformas så att det stimulerar en användning av dessa.
- Den höjda andelen etanol i bensin måste kombineras med en informationsinsats på mackar, i bilhandel och i almänpress så att man inte – som i Tyskland – får många bilister som övergår till 98 oktan utan etanol.
- Kvotplikten innebär en ny möjlighet att informera bilisterna om hur de ingående drivmedlen är producerade. Vi föreslår en märkningsplikt avseende ursprungsland, råvara och klimatpåverkan.
- Kvotplikten kan stegvis höjas men kan aldrig leda till en fossilbränslefritt eller ens fossilbränsleoberoende transportsektor. Därför behövs fortsatt och förstärkt stimulans för koncentrerade biodrivmedel och eldrift.

### ***Kvotplikt inte enda modellen***

Det finns en risk att kvotplikten sätter ett tak på bränslebolagens ambitioner. Det är därför viktigt att se kvotplikten som en del av regeringens strategi, där vi dessvärre saknar flera pusselbitar.

Regeringen använde målet att minska utsläppen med de 600 000 ton koldioxid som var en del av argumentationen kring kvotplikten. Här släpper regeringen ambitionerna på ett oroväckande sätt.

Det värsta med kvotplikten är att den cementerar fast samhället i bränslen och drivlinor som aldrig kan vara med om att lösa klimatfrågan. Omställningsbehoven är så stora att det inte längre handlar om låginblandning, ens om den framgent kan höjas till 20-30 eller 40%. De drivlinor som utvecklas för att bränna låginblandade bränslen kommer inte att klara rena biobränslen som framtiden kräver – och som riksdag och regering redan uttryckt att man har som mål.

### ***Bra med högre tak – men bensinen?***

Vi är positivt överraskade att regeringen ser HVO diesel som en så intressant innovation att inblandning av detta bränsle tillåts öka. Vi saknar dock en argumentation som är teknikneutral och som kan vara en guide för industrins produktutvecklare. Vi ser vidare att denna gräns måste snabbt öka från de i promemorian föreslagna 9,5%. På marknaden finns tre dominerande aktörer som helt eller delvis ligger på mellan 20-30% inblandning. Kvotplikten bör stimulera att detta blir standard hos alla tillverkare, i hela landet, hela året och till alla drivmedelsköpare.

Om argumentet för att tillåta en högre inblandning av HVO är att den är ”kemiskt nästan identisk med dieselbränsle den ersätter” (s 19), bör samma sak gälla för syntetiskt framställd biobensin - men kring detta resoneras inte alls. Detta gör att kvotpliktsförslaget snarast får ses som en ögonblicksbild av marknadstillgången, medan marknaden behöver ett förslag med lång hållbarhet och stegvist höjda ambitioner.

Vi ställer oss starkt frågande till att regeringen föreslår att inblandningen i bensin begränsas till 7%. Varför, när flera europeiska länder har infört E10 med goda resultat, skall Sverige ligga så lågt? Erfarenheterna från de länder som infört E10 är att detta måste kombineras av en bra

informationskampanj. Vi bedömer inte att denna framgångsrikt kan drivas enbart av bränslebolagen; deras trovärdighet är rimligen inte den största i miljödrivna frågor. Kampanjen behöver inledas i god tid innan låginblandningen höjs.

Vi vill poängtera att en sådan kampanj är ett bra sätt att kommunicera övriga frågor kring fossilsnål mobilitet – hela kedjan från bränslet över bilens energieffektivitet till andra kommunikationsformer.

### **Tuffa krav – med konkurrensneutralitet**

Vi stödjer att promemorian anger att förnybarhetsdirektivets krav skall gälla för biodrivmedel som inblandas. Tuffa krav driver marknadsutvecklingen. Men vi är starkt frågande till att motsvarande krav inte ställs på de fossila drivmedlen.

En myndighet som köper diesel ställs inför ett dilemma. Ett bränsle med hög inblandning av biodiesel kommer att ha större klimateffekt. Men eftersom kraven på den fossila delen i bränslet är betydligt lägre än för bio-delen, riskerar priset på biodelen att öka. Myndigheten lockas då att köpa ett billigare bränsle.

Vi frågar oss om det är konkurrensneutralt att ställa så olika krav på två ingående komponenter i ett blandbränsle?

Den rapport som Energimyndigheten presenterade den 24 maj 2012<sup>1</sup> över klimatreduktionen av importerade biodrivmedel visar klimatreduktionen av olika biodrivmedel 2011 (kommer snart för 2012).

Rapporten visade entydigt att vi uppnår en mycket hög klimatreduktion genom de på svenska marknaden förekommande biodrivmedlen.

Bränsle	Genomsnittlig CO <sub>2eq</sub> reduktion 2011	Högsta CO <sub>2eq</sub> reduktion 2011 för enskilt bränsle
<b>Etanol (bilar och bussar)</b>	62%	80%
<b>Biogas</b>	71%	82%
<b>Bioljor (FAME)</b>	38%	100%
<b>DME</b>	78%	78%
<b>HVO (ex Evolution diesel)</b>	88%	88%

Förnybarhetsdirektivet tillåter biodrivmedel med en klimatreduktion på 35% och det nöjer sig regeringen med för att godkänna för inblandning. I Sverige är idag den genomsnittliga

<sup>1</sup> Hållbara biodrivmedel och flytande biobränslen under 2011. ET 2012:12

reduktionen i klimatpåverkan långt över denna gräns, och kvotplikten riskerar därmed att halvera klimatnyttan av inblandningen.

Detta kan inte vara i linje med den svenska klimatpolitiken, och innebär att man i onödan missar den möjlighet som en kvotplikt ger att stimulera de biodrivmedelsslag som har högst klimatnytta. Detta kan t.ex. ske genom en uppräknings av etanol och biodiesel med klimatnytta på över 70%, även om vi föredrar ett system där den faktiska klimatnyttan får fullt genomslag. Utgångspunkten bör vara den klimatberäkning av biodrivmedlen som Energimyndigheten redan gör.

## ***Strategi för rena bränslen***

Den svenska marknaden har redan idag en mångfald av rena bränslen. Biogas, ursprungsmärkt el, ren biodiesel, E85 och ED 95 är några av de bränslen som med stor framgång används idag. Fortfarande i små mängder, men dessa bränslen kommer att helt dominera transportsektorn i Sverige redan 2030.

I höstbudgeten 2012 angavs att besked avseende styrmedel för rena och höginblandade biobränslen skulle ske i god tid inför 2014. Regeringen har nu uttalat att en fortsatt skattebefrielse ska gälla ”även efter år 2013”, vilket visserligen är positivt men är alltför svagt och vagt för att kunna leda till kraftfulla investeringar i framtida biobränsleproduktion. Resultatet på kort sikt är att flera intressanta, storskaliga biobränsleprojekt ligger i malpåse.

Gröna Bilister efterlyser en långsiktig strategi för hur regeringen stöttar denna viktiga pusselbit i omställningen. Om denna strategi inte kommuniceras, riskerar vi att se en allt större satsning på låginblandning, och en anpassning från svensk industri till ett samhälle baserat på låginblandning. Då klarar vi inte klimatmålen.

Med en bilpark som byts ut så sällan som efter 15 bruksår påverkar dagens bilar i princip hela perioden fram till 2030 då fordonsflottan skall vara fossiloberoende. Med kvotplikt som en av de få strategierna som publicerats kommer den att styra utvecklingen. Då räcker det inte att successivt höja inblandningen för att klara målen. Dagen låginblandningsdrivlina kommer att vara hopplöst omoderna redan om ett par år.

## ***Märkning och konsumentinformation och marknadsinitiativ***

EU-Kommissionen har flera initiativ som förstärker kommunikationen mellan marknad och kund. Gröna Bilister stödjer detta, och betonar vikten av att genom en utförlig märkning ge incitament för konsumenter att välja ett bränsle med låg klimatpåverkan.

När det gäller inblandning föreslår promemorian att använda sig av förnybarhetsdirektivets hållbarhetskrav. Dessa skärps successivt, men tillåter i dag biodrivmedel med ganska låga krav.

Vi menar att det är viktigt att premiera biodrivmedel av hög kvalitet, med stor klimatreduktion. Ett sätt att öppna för denna möjlighet är att märka på pumpen hur inblandningen ser ut. Regeringen kan då införa olika incitamentsprogram som gynnar innovativa och radikala bränsleföretag som vill leda utvecklingen.

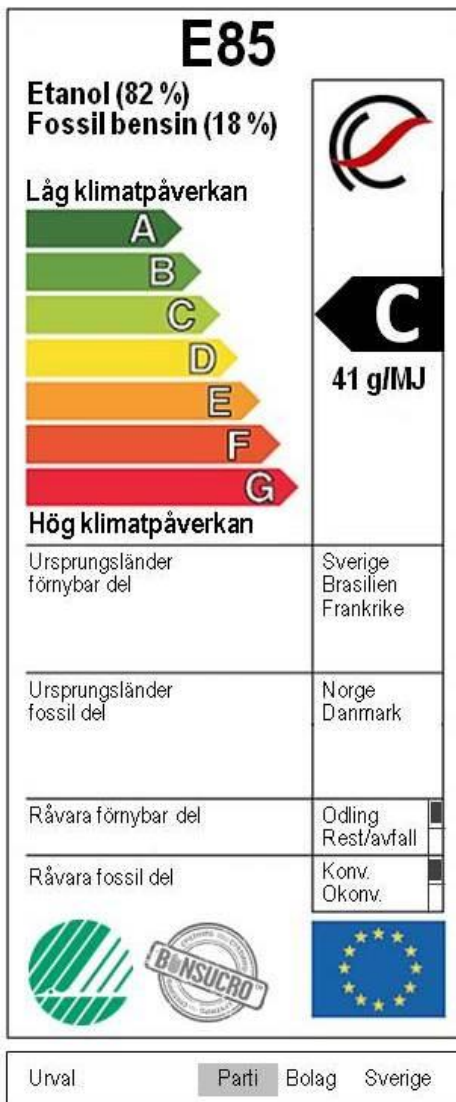
Gröna Bilister betonar att arbetet med att ta fram en klimatmärkning för bränslen bör påskyndas. Nedan visar vi ett exempel på detta:

Den enklaste åtgärden vore att införa hållbarhetsmärkning vid pumpen. Tack vare den årliga rapporteringen till Energimyndigheten inom ramen för Förnybarhetsdirektivet, och i framtiden Bränslekvalitetsdirektivet, finns nu lättillgängligt och trovärdigt underlag till detta.

I figuren här intill visas hur det skulle kunna se ut – om än för ett biodrivmedel. Metoden är dock densamma för låginblandade bränslen, och desto viktigare eftersom det fossila bränslets ursprungsland är så avgörande. Klimatpåverkan anges som på energideklarationen på kylskåpet. Innehållsförteckning och ursprung visas som på müslipaketet och den frysta torsken.

På det strategiska planet anser Gröna Bilister att politiska mål och ekonomiska styrmedel strikt bör utgå från hållbarhetsvillkoren. Inga godtyckliga uppdelningar bör göras mellan biodrivmedel tillverkade av odlade grödor och biodrivmedel tillverkade av rester eller avfall, mellan olika typer av energibärare (som bränsle, el och vätgas), eller ens mellan förnybara och

fossila drivmedel. Fokus bör ligga på det primära: klimatpåverkan under drivmedlets hela livscykel, samt påverkan på människa, miljö och natur.



Det är lättare att veta vilka drivmedel vi vill undvika än vilka drivmedel som visar sig bäst i långa loppet. Att strikt utgå från hållbarhetskriterierna är logiskt även ur detta perspektiv. De definierar en bas att stå på. Alla drivmedel klarar baskravet bör innefattas i målskrivningar och vara berättigade till stöd, medan de som inte gör det successivt bör straffas ut. Vi får då ett teknikneutralt bonus malus-system för drivmedel. Kaliforniens ”Low Carbon Fuel Standard” är ett exempel på ett sådant teknikneutralt system för att gynna drivmedel med låg klimatpåverkan.

Detta perspektiv präglar Gröna Bilisters inställning till den biodrivmedelspolitik som EU-kommissionen nyligen föreslagit. Vi ogillar den artificiella begränsningen av andelen biodrivmedel tillverkade av odlade grödor som föreslås i målet om 10 % biodrivmedel år 2020. Vi ogillar att hypotetiska indirekta markanvändningseffekter (ILUC) ska ligga till grund för den kvantitativa uppskattningen av ett drivmedels klimatpåverkan. Våra tankegångar utvecklas i det remissvar som Gröna Bilister skrivit till EU-kommissionens förslag<sup>2</sup>.

Gröna Bilister menar dock att ILUC är en viktig faktor att ta hänsyn till på ett grundligt sätt. Odling av energigrödor i stor skala för produktion av biodrivmedel kan öka efterfrågan och pris på jordbruksprodukter så mycket att obrukad mark med högt kolinnehåll odlas upp på andra håll i världen på grund av ökad

<sup>2</sup> Länk till remissvaret (publiceras på Gröna Bilisters hemsida i slutet av februari)

lönsamhet. Det ger stora engångsutsläpp av koldioxid.

Utsläpp till följd av ILUC kan minimeras på strategisk väg, istället för att i förväg betrakta dem som ett fullbordat faktum. Skarpa sociala hållbarhetskrav bör ställas, så att nya projekt där energigrödor odlas för biodrivmedelsproduktion inte minskar den lokala tillgången på mat utan bidrar till att trygga den.

### ***Avslutande kommentar***

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

*För Gröna Bilister*

Jakob Lagercrantz