



Framtidens förnybara drivmedel

DIGITALT SEMINARIUM 10 FEBRUARI 2021

RIFO

- Sällskapet Riksdagsledamöter och Forskare



Samverkanprogrammet
Förnybara drivmedel och system
2018-2021

Referat från efterföljande frågemingel

Vid det digitala seminariet ställdes frågor som i möjligaste mån lyftes inom ramen för det annonserade programmet. Dessa frågor och svar går att ta del av i inspelningen av seminariet (se <https://youtu.be/MhASZayl-sE>). Vid ett efterföljande frågemingel hjälptes forskare och politiker åt att resonera kring och besvara ytterligare frågor som ställdes. Det här är en sammanställning av detta.

Omställningsfrågorna är komplexa på många vis, vilket är skäl till att svaren kan behöva beröra flera aspekter av en fråga. Sammanställningen gör inte anspråk på att vara heltäckande utan återger vad de medverkande svarade vid tillfället. Den ska inte heller ses som specifik partsinlaga i sakfrågor.

Referatet har skrivits av kansliet vid f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel.

Hur ska vi få i gång en egen produktion av biodrivmedel som motsvarar vår användning? (Besvarad av medverkande politiker)

Sverige importerar över 90 procent av råvarorna för biodrivmedelsproduktion. Med tanke på Sveriges egna resurser är det inte hållbart med så hög importandel. Dessutom påverkar importen genom till exempel råvarornas produktion andra delar av världen. Vi kan dels ställa högre krav på importerade produkter, dels se till att satsa på forskning om lovande alternativ som skulle kunna produceras nationellt på både kort och lång sikt. Vi behöver många olika förnybara drivmedelsalternativ, enbart inhemskt producerade biodrivmedel kan inte ersätta transportarbetet som bensin och diesel står för.

Möjligheten att producera biodrivmedel från skogen utnyttjas inte fullt ut. Reduktionsplikten sänder en signal från politiken till skogsindustrin om möjligheten att ställa om till att i större utsträckning använda biprodukter från den reguljära skogsproduktionen till drivmedelsproduktion. De successivt ökande kraven på inblandning av förnybart i fossila drivmedel som reduktionsplikten ställer kan skapa en efterfrågan över tid som blir en utvecklingsmöjlighet för skogsindustrin.

Utformningen av EU:s regelverk är centralt för Sveriges möjligheter till inhemsk produktion av drivmedel från skogsråvara. Sverige behöver aktivt motverka förslag som riskerar att klassa svenskt skogsbruk (och vattenkraft) som ohållbara.

Sverige är väldigt styrda av EU:s gemensamma jordbrukspolitik, CAP (Common Agricultural Policy). För den nya CAP-perioden som träder i kraft 1 januari 2023 är man överens om att länder ska ha möjlighet att utvecklas i olika inriktning beroende på vad man ser som prioriterat.

När ska vi ta bort subventionerna för de fossila bränslen som fortfarande finns kvar? (Besvarad av medverkande politiker)

Principen att förorenaren betalar är viktig och sänder rätt signaler. Med dessa skatteinkomster på t.ex. bensin och diesel kan vi upprusta våra vägar. När bensin och diesel minskar i drivmedelsutbudet minskar också skatteintäkterna, samtidigt som behovet av vägunderhåll består. Lyfter man blicken och ser till hela systemet uppstår samband mellan olika sektorer som vi måste ta hänsyn till i utformning av styrmedel. Diskussionen om hur man kan utforma styrmedel på ett sätt så att man blir positivt inställd till att utsläppen minskar är viktig.

En subvention som är i kraft idag är den till dieselanvändningen inom jordbruket. Frågan är hur fossila drivmedel där kan ersättas med andra alternativ utan att jordbruket och livsmedelsproduktionen påverkas negativt. Vi inväntar resultatet från den pågående utredningen "Ett fossiloberoende jordbruk".

Många räknar ju med kraftigt höjda nätavgifter och kraftigt höjda elskatter för att kompensera staten för bortfall av bensin- och dieselskatter. Vilken elskatt räknar ni med i projektet KNOGA?¹ (Besvarad av Kristina Holmgren, VTI)

I KNOGA-projektet har vi inte räknat med några skatter. Kompensation för skattebortfall när bensin- och dieselanvändning minskar har studerats i andra sammanhang, bl.a. när kilometerskatt föreslagits som ett alternativ till att beskatta själva bränslet. KNOGA-projektet har inte inkluderat någon analys av det. Vi lutar oss mot andra forskningsprojekt som har gjort olika typer av beräkningar och uppskattningar på hur elpriset kommer att utvecklas i framtiden.

Ser kostnadsfördelningen lika ut för HGV40 som för HGV60?² (Besvarad av Kristina Holmgren, VTI)

Ja, de liknar varandra. Sett till alternativet elvägar blev det bättre kostnader för de tyngre fordonen. Vi hänvisar till kommande rapport för mer detaljer. För batteridrivna fordon kan räckvidden nämnas som en begränsning för det tyngre fordonet. Antingen behöver det laddas under dagen, eller så behöver kanske rutter eller arbetstider läggas om. Det kanske medför andra kostnader som vi inte tagit hänsyn till i det här projektet.

¹ Fullständig projekttitel: KNOGA – Kostnads- och riskfördelning mellan nyckelaktörer för fossiloberoende långväga godstransporter på väg

² HGV40 = tung lastbil, max totalvikt 40 ton; HGV60 = tung lastbil, max totalvikt 60 ton.