REMISSYTTRANDE

Näringsdepartementet

Ert Dnr: N/2014/743/E

Datum 2014-04-24 Sida 1 (8)

SEKABs synpunkter på remissen SOU 2013:84

”Fossilfrihet på väg”

SEKAB vill som ett av de företag som verkat längst inom biodrivmedelssektorn i Sverige yttra sig angående utredningen och delge våra erfarenheter. Fokus i remissvaret ligger på biodrivmedel.

Utredningen ”Fossilfrihet på väg” SOU 2013:84, allmänt kallad FFF-utredningen, tar ett stort grepp om omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta 2030. SEKAB ställer sig positiv till stora delar av utredningen. Fungerande transporter är helt nödvändiga för ett fungerande samhälle, men transporternas miljöpåverkan måste minska. Några specifika områden bör dock lyftas ytterligare t ex har utredningen lagt stort fokus på stadsmiljöer, vilket är bra men därmed får glesbygd inte bli bortglömd eller halka efter i utvecklingen.

Etanol står globalt för ca 80% av alla biodrivmedel. Det är viktigt att slå fast att etanolen har en betydande roll att spela om regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 ska kunna uppnås. Etanolproduktionen kan redan idag ha en klimatprestanda med upp till 90 procent fossil CO_2-reduktion. Den totala kedjan för etanol, som används i Sverige idag, har en fossil CO_2-reduktion på 65-70% enligt rapporteringen till Energimyndigheten.

SEKAB har i sin bedömning utgått från regeringens beslut om införande av kvotplikt, vilket nu senarelagts. Företaget förordar dock skattelösningar för förnybara drivmedel liknande dagens system där fossila koldioxidutsläpp beskattas högre.

SEKABs svar är uppdelat i två delar som fokuserar på användning respektive produktion.

Användning

Godstransporter behandlas alldeles för lite i utredningen. Utredningen säger uttryckligen att man ”lämnar inga generella förslag inom godstransportområdet”. SEKAB tycker att detta är olyckligt och vill poängtera att järnväg och el inte är enda lösningarna, utan befintlig teknik med biodrivmedel, som till exempel etanol, måste lyftas ytterligare.

Regeringen bör stimulera en fortsatt användning av etanol som rent och höginblandat drivmedel för både lätt (E85) och tung trafik (ED95). De möjliga etanolvolymerna räcker till så mycket mer än låginblandning i bensin, samt för att nå ett fossilt oberoende kommer höginblandning att behövas.

Sverige har redan investerat i cirka 1 800 E85-stationer, av totalt ca 2 700 mackar. Försäljningen av E85 sjunker dock kraftigt, delvis för att nytillskottet av flexifuel-bilar

är litet på grund av de ändrade förmånsregler som regeringen införde 2012. Minskningen beror även på att befintliga flexifuel-bilar nu övergår från att vara tjänstebilar till att köras privat, med mycket kortare körsträckor, samt bristande kunskaper kring etanol och dess klimatpositiva effekter som drivmedel. Att det dessutom ännu inte har utvecklats någon optimerad etanolmotor där etanolens höga oktantal utnyttjas för att nå högre energieffektivitet är en brist som motortillverkarna, med politikernas stöd, bör råda bot på. Konsumentbeteendet och informationsbehovet får inte underskattas, det sker en minskning av E85 trots att det under lång tid varit ca 10-12 % billigare per mil för konsumenten att köra på E85.

Sverige är ledande i världen inom användning av etanol i tunga transporter. Med mer än 25 års erfarenhet av etanoldrivmedlet ED95 finns idag ca 1000 bussar globalt, som drivs med ED95, varav ca 800 av dessa rullar i Sverige. Utöver det drivs ca 30 tunga lastbilar i Sverige med ED95. När ED95 används i anpassade dieselmotorer är verkningsgraden lika hög som om motorn körts på diesel.

Mer specifikt vill SEKAB kommentera följande områden kopplat till utredningen:

- Köp av bussar och lastbilar är stora investeringar för bussbolag och åkerier. Investering och drift av fordon som drivs av förnybara drivmedel får inte bli en konkurrensnackdel i branschen, gentemot aktörer som väljer fordon som drivs med fossila alternativ. Åkerier som gör ett aktivt miljöval och investerar i miljöfordon ska premieras. En differentierad fordonsbeskattning för lastbilar bör övervägas enligt samma princip som för bussar, samt att incitament införs för att upphandlingskraven på varutransporter ska innehålla krav på alternativ drift.

- SEKAB stöder förslaget att införa en Miljölastbilspremie för lastbilar som kan gå på etanol. För en åkare är totalkalkylen viktig och då det är små vinstmarginaler i branschen, måste det finnas incitament som möjliggör att kalkylerna går ihop när man väljer ett miljöfordon. Incitamenten måste dock täcka mer än merkostnaden för det faktiska fordonet. För vissa miljöfordon är det ingen prisskillnad i inköp jämfört med ett dieselalternativ, utan merkostnaderna ligger på drift- och service.

  SEKAB anser därför att man inte bör utgå från gruppundantagen, där hänsyn endast tas till eventuell merkostnad för inköp av fordonet. Alternativet att Sverige ansöker om att få miljölastbilspremien godkänd som statsstöd, tills marknaden är självgående är att föredra. Åkare måste då även få räkna in fler kostnadsökningar, som drivmedel och utökad service, och inte endast merkostnad vid inköp av fordonet.

  I en åkares totalkalkyl ingår vanligtvis även beräkningar av fordonets andrahandsvärde. Om åkarens marknad förändras och en avyttring av fordon

blir nödvändig, måste det finnas en stark andrahandsmarknad för miljöfordon. Åkerier kan oftast inte göra stora investeringar i miljöfordon, baserat endast på att en kund önskar det. På grund av korta avtal mot transporttjänstköpare, måste fordonen klara kalkylen/konkurrensen för flera kunders önskemål.

Införandet av en miljölastbilspremie kan göra att fler vågar ta en större ekonomisk risk i totalkalkylen och därmed välja ett miljöfordon framför ett fossilt alternativ.

- SEKAB stöder utredningens bedömning att tunga miljöfordon ges befrielse från trängselskatt. Då det finns utvecklad teknik med etanoldrivna tunga lastbilar i stadsmiljö, behöver åkare som väljer dessa premieras, se även ovan. Precis som utredningen bedömer situationen behöver biodrivmedel som etanol inkluderas i denna befrielse. Undantaget från trängselskatt skall inte gälla enbart eldrivna eller laddhybridiserade tunga distributionsfordon.

- Utsläppen av kvävedioxid (NO_2) från trafiken ökar, trots minskade utsläpp av kväveoxider (NO + NO_2). Orsaken till detta är, som även utredningen konstaterar, den ökande andelen av dieseldrivna fordon. Tunga lastbilar som körs på ED95 bidrar till minskade utsläpp av NO_2 jämfört med diesel, vilket är en vinst för människors hälsa.

  SEKAB rekommenderar därför att vid eventuell utveckling av miljözoner i stadsmiljö bör hänsyn tas till att tunga miljölastbilar, som drivs på ED95 har låga NO_2-utsläpp och därmed bidrar till bättre lokal luftkvalitet. I moderna motorer som uppfyller Euro 6 regleras inte NO_2.

- SEKAB anser att utredningen tydligare kunnat lyfta biodrivmedlens roll och utvecklingspotential i glesbygd. Klimatomställningen måste inkludera hela samhället och även de som bor i glesbygd, måste ges möjlighet att komma bort från beroendet av fossila drivmedel.

  Etanol har stor potential i både bussar och lastbilar i glesbygd där sträckorna är längre och el inte kommer fungera på samma sätt, som det kan göra i stadsmiljö. Det är stora behov av att både skolbussar och kollektivtrafik utanför städerna, som har längre körsträckor, ställs om till förnybara drivmedel som ED95. Lång erfarenhet visar att etanoldrivmedlet ED95 fungerar i kuperat landskap och kallt klimat, samt att vid normal dagskörning krävs ingen ytterligare påfyllnad av drivmedel.

- Försäljningen av E85 har minskat drastiskt och SEKAB anser att det snarast behöver ageras för att öka konsumentens medvetna val av biodrivmedel som E85 vid pumpen. Politikerna måste ta sitt ansvar för den ”massmediala anka” som skapats kring etanolen. Konsumentens beteende måste förändras genom ökad kunskap och tilltro till biodrivmedels klimatpositiva effekt. Utveckling av

optimerade etanolmotorer måste till för att öka energieffektiviteten och minska servicekostnaderna.

- Det måste skapas långsiktiga spelregler för både bussbolag, åkerier men även etanolproducenter och leverantörer av drivmedel. Även fortsättningsvis måste det, förutom miljövinsten, vara ekonomiskt fördelaktigt att välja ett biodrivmedel framför ett fossilt alternativ för både privatbilister och näringsliv.

- För ett ordentligt genomslag av alternativ till fossila drivmedel krävs att det finns en väl fungerande infrastruktur. Det finns till exempel idag gott om tankställen för E85, men inom tung trafik är möjligheterna att tanka ED95 mycket begränsade. För att åkerier ska investera i fordon som drivs av ett biodrivmedel, måste det finnas lättillgängliga tankmöjligheter. För närvarande krävs det att åkeriet själv har möjlighet att ställa upp en tank inom sitt område, alternativt kan samarbeta med något annat åkeri. Detta är ytterligare en orsak till att flera drar sig för att investera i miljöfordon, då även underhålls- och investeringskostnader för en tankanläggning måste räknas in i en totalkalkyl. Situationen idag är sådan att det endast finns ett publikt tankställe för ED95.

  Utvecklingen av infrastruktur för förnybara drivmedel till tunga miljöfordon måste skyndas på, för att investering av fordon ska göras. Det är viktigt att incitament och styrmedel även inkluderar etanol och inte begränsas till biogas där fokus ligger idag. Båda alternativen behövs.

- Upphandling behandlas på ett antal ställen i utredningen, men det saknas konkreta förslag på hur upphandlingens roll kan förstärkas för att bidra till en snabbare utveckling. Det är av stor vikt att upphandlingens roll stärks för att leda till att högre krav ställs på att transporter av gods och varor genomförs med miljöfordon. De korta avtal som är standard i branschen ger åkaren ytterst kort tid att täcka eventuella merkostnader.

- När höginblandade biodrivmedel ska arbetas in i kvotplikten, är det viktigt att det utreds hur det påverkar prisbilden av drivmedlet ur ett inköpsperspektiv för leverantörer och slutligen konsumenten. Utöver det är det viktigt att se över hur det påverkar åkerier och bussbolag i deras totalkalkyler, vilket kan komma vara avgörande för om valet faller på ett miljöfordon.

  Det är viktigt att kvoterna sätts tillräckligt högt för att stimulera utveckling av fordon och infrastruktur för den höginblandning som erfordras för att nå målet 2030.

- I ett läge när biodrivmedel beläggs med energiskatt, behöver skattesatsen justeras med hänsyn till etanolens lägre energiinnehåll, på samma sätt som utredningen förordar beträffande DME.

- Enligt RED gäller för närvarande att de minskade växthusgasutsläppen genom användningen av biodrivmedel och flytande biobränslen, ska vara åtminstone 35%. Från och med 1 januari 2017 ökas kravet till 50% och den 1 januari 2018 ska minskningen vara åtminstone 60% för biodrivmedel, som producerats i anläggningar vars produktion startat den 1 januari 2017 eller senare.

  Framtida styrsystem bör premiera hög klimatprestanda men kraven på etanolen bör inte sättas högre för Sverige. Positivt är dock att enligt Energimyndighetens statistik för 2013, var snittreduktionen hela 65-70% för den etanol som används på den svenska marknaden.

Produktion

SEKAB har under ca 15 år varit djupt involverad i utveckling av biodrivmedel och kemikalier från cellulosa, främst inriktade mot slutprodukten etanol. Under senare år har bioraffinaderikonceptet introducerats med biogas för fordon och nu senast konvertering av biprodukten lignin till förnybar diesel tillkommit.

Totalt har ca 500 MSEK investerats i den svenska delen, av de utvecklingsprojekt som SEKAB varit involverad i. Tekniken är nu utvecklad till en sådan nivå, att det är tid att bygga demonstrationsanläggningar i kommersiell skala.

SEKAB är därför mycket positiva till de ansatser som görs i FFF-utredningen med förslag för att skapa rimliga förutsättningar för de första biodrivmedelsanläggningarna, baserad främst på bi- och avfallsprodukter från jord- och skogsnäringarna.

Företaget önskar dock enligt nedan poängtera och klargöra vissa saker i förslaget:

- Prispremien ligger på en rimlig nivå dock behövs en följsam och intelligent kontrollmyndighet, gärna Energimyndigheten (EM som vi använder fortsatt i denna text), som utövar översyn, enligt FFFs förslag vart tredje år och kan hantera oförutsedda effekter/chocker i systemet, som kan förorsaka oönskad under- eller överkompensering.

- Förslaget med återbetalningsskyldighet/negativa premier är problematiska då detta är ett finansiellt orosmoln. Ett fristående projekt som bara har egna kassaflöden och ingen moderbolagsgaranti, kan vid ett dylikt tillfälle komma att sakna likviditet för att betala drift, långivare, investerare och negativ premie – detta upplägg kan därmed göra projektet icke finansierbart.

- Bakgrunden till återbetalningsskyldighet kan t.ex. vara att pris på råvaran (biomassenergi) korrelerar med en mycket kraftig oljeprisuppgång, vilket leder till stora intäkter men katastrofalt låg lönsamhet. I denna situation bör istället EM komma in i bilden och t.ex. validera att EBITDA eller kassaflöde efter räntor/amorteringar/utdelningar är rimligt.

- Råvaran utgör ca 40-60 % av den operativa kostnaden beroende på anläggningens utformning, varför den är mycket viktig för anläggningens resultat och bör kopplas mot det garanterade dieselpriset.

- Prispremien bör i lagtexten definieras i energitermer då det finns olika sorters diesel man kan referera till. Kommunikativt är det bra med ett "kronor per liter" pris, men bilden blir allt mer komplicerad med olika drivmedel, varför energipris vore att föredra och kanske lämpligt att lansera i samband med att riktlinjerna i FFF-utredningen införs.

- Tolkningen av reglerna bör klargöras då det finns minst två sätt att tolka prispremiemodellen.

    - Beräkningarna med 12 (kr för diesel, referensnivå) – 3 (kr för koldioxidskatt) – 5 (kr för diesel, produktpris) ger en prispremie på 4 SEK/l som det står i utredningen. Om denna omräknas med energiinnehållet får man 4*0,6 =2,4 SEK/l som en prispremie för etanol. Med ett marknadspris på 6 kronor skulle man kunna få ut 8.40 SEK med prispremien. Så har SEKAB tolkat förslaget.

    - Den andra tolkningen, som vissa gjort, är att man tar 12 – 3 = 9 SEK som "dieselnettopris" och omvandlar det till ett etanolriktpris, med hänsyn tagen till energiinnehållet och hamnar på 5,40 SEK per liter, vilket är lägre än marknadspriset de senaste åren. SEKAB kan inte tänka sig att utredaren har tänkt sig systemet sådant. De vet lika bra som andra, att marknadspriset är högre och förslaget därmed blir ointressant.

- SEKAB stöder att det vid val av råvaror bör vara rätt flexibla kriterier enligt FFF-utredningens förslag och att bedömningen vad som skall godkännas, görs av EM i varje enskilt fall. (ink. växthusgasnytta, energieffektivitet, hållbarhet etc.). Ramarna som EM skall göra sin bedömning inom, bör vara väl beskrivna, för vad som är stödberättigade processer och råvara. Det bör vara så transparant att sökande kan förstå vad regeringen avser med stödet.

- I förslaget från FFF-utredningen föreslås "en prispremie som ger en känd intäkt under tolv års tid". Projektfinansiering löper ofta på ca 2-3 års byggtid, 10 årigt lån samt 2 års marginal, med andra ord upp till 15 år, under vilken tid villkoren måste vara glasklara. Skrivningen bör därför övervägas alternativt tiden förlängas till 15 år, beroende på definitionen av startpunkten.

- Volymkrav och övriga nyckeltal, för bedömande av projektets utfall, bör ha flexibilitet i början av ett projekt, då systemet är ämnat att industrialisera nya

tekniker som kan ha lång start-up kurva, vilket inte alltid är lätt att förutspå. Transparens skall krävas av såväl EM som projektet.

- Existerande anläggningar liksom kompletteringar av befintliga anläggningar som skulle falla inom detta system, bör kunna omfattas, men för existerande anläggningar kan prispremiens nivå eller tidsperiod behöva justeras för att t.ex. undvika överkompensation. Dock måste i så fall befintliga anläggningar adderas till kvoterna om de riskerar att försena nya projekt.

- De volymmål för produktion, 13 TWh till 2020 och 33 TWh till 2025, från nya råvaror som anges i FFF-utredningen, är ambitiösa men rimliga att klara. Villoret är att de ekonomiska förutsättningarna är de rätta, så att nya investerare söker sig till branschen. Tekniskt ser SEKAB en utmaning bygga kapacitet, med ingen oro att tekniken inte skall fungera. Åtgärder för att öka tillgången på skogsråvara genom högre produktion och bättre logistik behöver dock omedelbart inledas.

- De årliga kvoter som föreslås de första åren innebär bara 1-2 anläggningar per år. Det är därför mycket viktigt att kvoterna kan rullas över till kommande år, inte bara tidigareläggas m.a.o. om en årsklass inte är fylld så rullas den över till nästa år med det tidigare årets prispremienivå. Kvoterna ackumuleras under treårsperioden mellan EM´s avstämningar.

- En oberoende aktör av typ SDC (Skogsbrukets Data Central), Virkesmätningsföreningen, NDV (Det Norske Veritas), SPBI m.fl. skulle under översyn av EM kunna lösa transfereringsfrågan för att finansiera prispremiemodellen. Det är dock mycket viktigt med månatliga avstämningar och betalningar, för att minimera bundet rörelsekapital i systemet.

- Det är angeläget att systemet kommer i gång så snart som möjligt. Idag har SEKAB mångfalt fler intressenter och förfrågningar utanför Sverige, än inom landet. SEKAB har genomfört förstudier i Sverige, som ligger i avvaktan på att marknadssituationen skall bli så klar att finansiering kan ordnas.

- Lagstiftningen bör ha en portalparagraf av typ "Farfars-klausul", m.a.o. de villkor som gällde vid investeringsbeslutet/prispremiebeslutet skall gälla över den då utlovade tidsramen, oavsett lagändring. Detta kanske måste lösas genom ett civilrättsligt avtal mellan staten och producenten, där staten lovar att gottgöra producenten om ny lagstiftning leder till skada, då staten kanske styrd av en ny politisk majoritet, alltid har rätt att ändra lagstiftning.

- Förslaget i prispremiemodellen utgör endast ett produktionsstöd. För alla intressenter och inte minst där biodrivmedelsproducenten inte själv är distributör på slut marknaden, är det mycket viktigt med att övergripande

kvoter på användning, ligger på tillräckligt hög nivå i enlighet med eller över FFF- förslaget. Alternativt att certifikat eller skattereduktion på rena eller höginblandade biodrivmedel skapar en växande marknad för förnybara drivmedel.

Örnsköldsvik 2014-04-24

Anders Fredriksson
CEO

SEKAB
Box 286
891 26 ÖRNSKÖLDSVIK