

# Så kan Sverige nå klimatmålen

**BIODRIVMEDEL** För att Sverige ska nå noll nettoutsläpp av växthusgaser till 2045 föreslår vi ett nytt styrmedelssystem för biodrivmedel. Det bygger på en kombination av marknadsanpassning och reduktionsplikt av växthusgaser i transportsektorn, skriver företrädare för från industrin och biodrivmedelsbranschen.

Världens länder enades om ett nytt globalt och rättsligt bindande klimatavtal vid klimatmötet COP21 i Paris. Regeringen har meddelat att Sverige ska fortsätta visa ledarskap genom konkreta åtgärder. Sveriges riksdag har beslutat om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Miljömålsberedningen har i bred majoritet föreslagit noll nettoutsläpp till 2045 och att införa en klimatlag.

## SvD NÄRINGSLIV DEBATT

SvD Debatt, [debatt@svd.se](mailto:debatt@svd.se), Telefon 08-13 51 49  
Redaktör Carina Stensson, **Bitr redaktör** Carl-Johan Bilkenroth  
Webb: [svd.se/naringsliv/debatt](http://svd.se/naringsliv/debatt), **Twitter:** [twitter.com/SvDdebatt](https://twitter.com/SvDdebatt)  
**Facebook:** SvD Debatt

Flera ledande debattörer har nyligen efterfrågat en reduktionsplikt på drivmedel. Vi näringslivsföreträdare och större företag inom drivmedels- och transportsektorn välkomnar dessa ambitioner. Tillsammans har vi redan åstadkommit att 17 procent av Sveriges drivmedel i dag är förnybara. Nu vill vi hjälpa Sveriges politiker med ett förslag på en reduktionsplikt för transporternas drivmedel att uppfylla klimatmålet, ge bättre styrning och frikoppla de svenska styrmedlen från EU:s bromsande statsstödsregler.

**Ett förslag på ett nytt styrmedelssystem för biodrivmedel måste utveckla branschen och underlätta investeringar i biodrivmedelsproduktion samt utgå från det breda samhällets bästa. Samt att Sveriges generationsmål, enligt riksdagens definition, kan vara styrande: "Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser." Vi har därför satt upp följande principer:**

- långsiktigt hållbara och förutsägbara spelregler,
- klimateffektivitet ska premieras,
- teknikneutralitet mellan olika biodrivmedel,



FOTO: TOMAS ONEBORG

”

**Lägg höginblandade och rena biodrivmedel utanför reduktionsplikten.**

- frikoppla Sveriges drivmedelspolitik från EU:s statsstödsregler,
- säkra marknaden för de klimateffektivaste höginblandade biodrivmedlen,
- liten eller ingen statsfinansiell påverkan jämfört med nuvarande system.

Vårt förslag till regeringen ser ut så här:

**Inför en reduktionsplikt av växthusgasutsläpp för bensin och diesel.** För bensin respektive diesel införs en årligen ökande reduktionsplikt för drivmedelsbolagen att reducera klimatpåverkande utsläpp. Skilda reduktionspliktsnivåer sätts för bensin respektive diesel. Reduktionsplikten kombineras med en

sanktionsavgift som är såpass väl tilltagen att det säkerställs att plikten uppfylls.

Reduktionsplikten skapar ett marknadsincitament som sätter ett pris på växthusgasutsläpp och ökar värdet för de biodrivmedel som har högst klimatnytta. Reduktionsplikten innebär ett nytt sätt att prisa klimatutsläpp inom transportsektorn. Alla drivmedel inom reduktionsplikten beskattas likvärdigt baserat på energiinnehåll. Systemet kan därmed bli kostnadsneutralt för statskassan jämfört med nuvarande system.

**Lägg höginblandade och rena biodrivmedel utanför reduktionsplikten.** För att säkra marknaden för höginblandade biodrivmedel, såsom E85, ED95, biogas och ren biodiesel, måste dessa läggas utanför reduktionsplikten för låginblandade biodrivmedel och få fortsatt skattenedsättning, baserad på klimaprestanda. Det kommer att även efter 2020 finnas behov av särskilda styrmedel till dessa biodrivmedel, då de annars riskerar att slås ut från marknaden inom en reduktionsplikt. Full drivmedelsskatt tas normalt ut på de fossila delarna av bränslet.

Med detta förslag åstadkommer vi en kostnadseffektiv styrning mot riksdagens klimatmål, och frikopplar de svenska styrmedlen från EU:s bromsande statsstödsregler. Vi menar att vi kan göra samma sak i transportsektorn som Sverige redan gjort inom uppvärmning, nämligen att byta ut fossila bränslen till förnybara, minska utsläppen och samtidigt skapa jobb och industriell utveckling i Sverige.

**GUSTAV MELIN**, vd Svebio; **LARS IDERMARK**, vd och koncernchef Södra; **PER-OLOF WEDIN**, vd och koncernchef Sveaskog; **HELENA JONSSON**, förbundsordförande LRF; **PETTER HOLLAND**, vd och koncernchef Preem; **HILDE WAHL**, vd Stl; **CARL VON SCHANTZ**, divisionschef Energi Lantmännen; **TOMAS NILSSON**, vd Sekab; **LARS LIND**, vd Perstorp Bioproducts; **MAGNUS EDIN**, vd SunPine; **CLAES RAMEL**, vd EcoBränsle; **CHARLOTTE ELANDER**, vd Energifabriken; **MATTI VIKKULA**, vd och koncernchef Scandinavian Biogas; **LARS SJÖSVÄRD**, tf vd, produktions- och råvaruchef/COO Swedish Biogas; **ROBERT SOBOCKI**, vd Scania-Bilar Sverige; **FREDRIK LANDEGREN**, vd TRB Sverige; **SVEN LÖCHEN**, vd RenFuel; **MAX JÖNSSON**, vd Chemrec; **ROLF LJUNGGREN**, vd Cortus Energy; **ARNE SMEDBERG**, vd BioFuel Region; **TORBJÖRN CLAESSON**, vd Neova; **CLAES RÜLCKER**, vd Svensk Torv; **STEFAN DUFVA**, vd Avantherm; **CHRISTOFFER NORÉN**, vd Sthlm Biodiesel AB

**Diskutera artikeln på SvD Debatt på Facebook**

**Vill du veta** när nya artiklar läggs ut på [svd.se/debatt](http://svd.se/debatt) under dagen? Följ oss på Facebook så hittar du våra debattartiklar i ditt flöde. Här kan du också kommentera och diskutera aktuell debatt. Vår sida på Facebook heter:

**SvD Debatt**

**SvD**

**Chefredaktör och ansvarig utgivare** Fredric Karén [fredric.karen@svd.se](mailto:fredric.karen@svd.se) **Redaktionschef och stf ansvarig utgivare** Maria Rimpi [maria.rimpi@svd.se](mailto:maria.rimpi@svd.se) **Tf chef SvD Näringsliv** Gunvor Frykholm [gunvor.frykholm@svd.se](mailto:gunvor.frykholm@svd.se) **Administrativ redaktionschef och stf ansvarig utgivare** Niklas Kierkegaard [niklas.kierkegaard@svd.se](mailto:niklas.kierkegaard@svd.se) **Vd** Gunilla Asker [gunilla.asker@svd.se](mailto:gunilla.asker@svd.se) **Kommunikationschef** Björn Hygstedt [bjorn.hygstedt@svd.se](mailto:bjorn.hygstedt@svd.se) **ANNONSERA Företag** 08-13 50 00 Fax 08-13 51 13 [annonsbokning@svd.se](mailto:annonsbokning@svd.se) **Privatannonser** 08-13 00 10, fax 08-13 51 13, [privatannonser@svd.se](mailto:privatannonser@svd.se) **KONTAKT E-post** [naringsliv@svd.se](mailto:naringsliv@svd.se) **Växel** 08-13 50 00 **Postadress** SvD, 105 17 Stockholm **Besöksadress** Västra Järnvägsgatan 21 **Ny prenumeration** 08-618 02 20 eller på [svd.se/prenumerera](http://svd.se/prenumerera) **Prenumerationsärenden** 08-618 02 20 eller på [svd.se/kundservice](http://svd.se/kundservice) SvD ansvarar ej för insänt, ej beställt material. **Tryck:** V-TAB Göteborg och Södertälje © 2016

**SvD Näringsliv i sociala medier** →



Följ oss för snabb nyhetsuppdatering, analyser och lästips.

[twitter.com/SvDNaringsliv](https://twitter.com/SvDNaringsliv)  
[facebook.com/svd.naringsliv](https://facebook.com/svd.naringsliv)  
[instagram.com/svdnaringsliv](https://instagram.com/svdnaringsliv)