



Biodrivmedel, produktion och reduktionsplikt

En opinionsundersökning av allmänhetens syn på biodrivmedel, inhemsk drivmedelsproduktion, råvaror till biodrivmedel och reduktionsplikten.

PRODUCERAD OCH PUBLICERAD AV PREEM MED UNDERLAG FRÅN KANTAR.

KANTAR



Innehåll

Sammanfattning

1. Sverige och behovet av hållbara drivmedel

2. Intensifierad partipolitisk debatt om biodrivmedel

3. Biodrivmedel och reduktionsplikten behövs för att nå klimatmålen

4. Undersökningen

Hälften positiva till reduktionsplikten, enbart sjutton procent negativa

Allmänheten splittrad i synen på biodrivmedel

7 av 10 positiva till restprodukter från skogen

Överväldigande majoritet vill ha drivmedelsproduktion i Sverige

- landets säkerhet och internationella oberoende viktigaste skälet

5. Avslutande kommentarer

Undersökningen i korthet

Källor



Sammanfattning

Preem har låtit undersöka befolkningens syn på biodrivmedel, drivmedelsproduktion i Sverige, råvaror som behövs för produktionen och den så kallade reduktionsplikten. Genomgående visar resultaten att befolkningen överlag har en positiv syn på dessa frågor oavsett ålder, kön eller var i landet man bor.

I vissa fall är det positiva stödet mycket starkt. Den direkta kritiken är mycket begränsad eller närmast obefintlig.

Under året har debatten kring reduktionsplikten intensifierats. Resultatet från undersökningen visar att denna debatt inte nödvändigtvis speglar allmänhetens uppfattning. Tvärtom visar undersökningen att stödet för frågorna är större än vad debatten antyder. Denna undersökning visar att endast 17 procent av väljarna är direkt negativa, medan hela 50 procent är positiva. Undersökningen visar även att partiernas väljare inte självklart har samma uppfattning som partierna.

Fler än 7 av 10 personer i Sverige anser att det är viktigt med egen drivmedelsproduktion i Sverige. Det anses vara viktigt av säkerhetspolitiska skäl och för försörjningstryggheten. Miljö och klimat är också viktiga argument. Lika positiv är allmänheten till att använda restprodukter från skogen och jordbruk i produktionen.

Undersökningen visar också att allmänheten är splittrad i synen på biodrivmedel. En tredjedel i Sverige har en positiv eller mycket positiv inställning till biodrivmedel (35%), men endast en dryg sjundedel (14%) är direkt kritiska. Nästan en tredjedel (31%) har ingen tydlig åsikt och hela en femtedel (20%) vet inte. Det låga stödet kan sannolikt till viss del förklaras av bristande insikter och kunskap kring biodrivmedel.

1. Sverige och behovet av hållbara drivmedel

Sverige är ett stort och avlångt land, där bilen för många är avgörande för en fungerande vardag. Idag finns cirka 5 miljoner personbilar i Sverige, varav cirka 96,2 procent har förbränningsmotorer och drivs helt eller delvis med flytande drivmedel¹.

Flytande drivmedel, som bensin och diesel, produceras främst av fossil råolja. När produkterna förbränns i motorer bildas koldioxid som släpps ut i luften. Utsläppen aggregeras med tiden och får genom växthuseffekten en negativ effekt på klimatförändringarna².

De pågående klimatförändringarna har inneburit en växande betydelse för klimatfrågan i svensk samhällspolitisk debatt. Klimatfrågans växande betydelse har satt ljuset på de huvudsakliga utsläppskällorna i Sverige och hur de kan reduceras.

Transporter står för cirka en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige³. År 2020 uppgick utsläppen från inrikes transporter i Sverige till 15 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket kan jämföras med Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser som uppgick till 46,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2020⁴. Således har transportsektorns utsläpp hamnat i centrum av den klimatpolitiska debatten.

Det finns en bred uppslutning kring att utsläppen från transportsektorn måste minska för att Sverige ska kunna nå klimatmålen om 70 procent lägre utsläpp år 2030, och ett klimatneutralt välfärdssamhälle år 2045.

Det betyder i realiteten att användningen av fossila produkter som bensin och diesel måste begränsas, och ersättas med hållbara alternativ. Idag finns ett antal hållbara alternativ till dessa traditionella bränslen, så som biobensin, biodiesel (FAME och HVO) samt etanol – så kallade biodrivmedel⁵. Utöver dessa finns även fordon som kan drivas på biogas, vätgas eller el. Alla dessa alternativ kommer sannolikt att behövas i någon utsträckning för att möjliggöra en utfasning av de fossila produkterna.

2. Intensifierad partipolitisk debatt om biodrivmedel

De senaste åren har biodrivmedel klättrat på den politiska dagordningen.

Omkring millennieskiftet började biodrivmedel användas i den svenska transportsektorn, då främst i form av etanol. 2005 inrättades Pumplagen⁶, som ålägger drivmedelsleverantörer att erbjuda minst ett hållbart biodrivmedel på varje tankstation av en viss storlek. I praktiken innebar lagen ett påbud att tillhandahålla etanolbränslen vid sidan av bensin och diesel. 2018 inrättades Reduktionsplikten som innebär en successiv utfasning av fossila råvaror i bensin och diesel i utbyte mot förnybara alternativ, som HVO, FAME och biobensin⁷. Utfasningen följer en given linje med målet att bidra till transportsektorns klimatmål år 2030. Den politiska debatten kring dessa, och liknande, regelverk var länge begränsad med en bred samsyn i Sveriges riksdag.

Under 2020 startade en omfattande politisk debatt om bioenergi i allmänhet och biodrivmedel i synnerhet. Fokus riktades mot de råvaror som används i produktion av bioenergi och biodrivmedel, där skogens resurser stod i centrum. Debatten involverade såväl riksdagspartier, intresseorganisationer, myndigheter, akademien, media som allmänhet. Kritikerna menade att skogens främsta roll i klimatarbetet är att bidra till ökad tillväxt och bindning av koldioxid. Förespråkarna argumenterade för att ett aktivt skogsbruk bidrar till både ökad bindning av koldioxid och möjliggör alternativ till fossil energi, så som råvaror till biodrivmedelsproduktion.

Sommaren 2021 röstade en närmast enig riksdag för en fortsatt Reduktionsplikt i linje med myndigheternas förslag på reduktionsnivåer till år 2030⁸. Efter en tid av en förhöjd prisbild på den internationella marknaden för drivmedel inleddes i januari 2022 ett antal plötsliga positionsförflyttningar i riksdagen där några partier signalerade kraftigt sänkta reduktionspliktsnivåer – tvärt emot den i juni 2021 beslutade inriktningen.

Dessa nya positioner mynnade ut i ett beslut i riksdagen som innebar att regeringen skyndsamt skulle utreda möjligheterna att under en del av 2022 tillfälligt justera nivåerna för inblandning.⁹ Så skedde ej. Därefter har ytterligare politiska förslag presenterats med budskapet att Sveriges reduktionspliktsnivå bör ligga på EU:s miniminivå.

Inför valet till riksdagen i september 2022 har biodrivmedel och reduktionsplikt kommit att bli en av de mest debatterade, och kan få en avgörande roll för valresultatet.

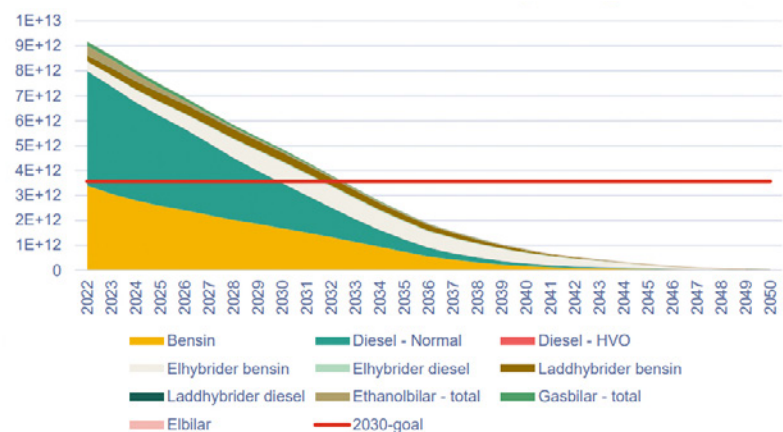
3. Biodrivmedel och reduktionsplikten behövs för att nå klimatmålen

Som nämnts ovan anser de flesta bedömare att Sverige behöver minska användningen av fossila råvaror i flytande drivmedel och ersätta dessa med förnybara alternativ, så som biodrivmedel¹⁰. För att säkerställa en långsiktigt hållbar omställning från fossilt till förnybart beslutade alltså riksdagen att införa den så kallade Reduktionsplikten. Enligt bland andra Energimyndigheten är Reduktionsplikten ett av de mer avgörande verktygen för transportsektorns omställning och är därför viktigt för att Sverige ska nå de klimatpolitiska målen¹¹.

Reduktionsplikten innebär en successiv utfasning av fossila råvaror i bensin och diesel och en successiv infasning av förnybara alternativ. Tanken är att utfasningen ska ske enligt en av riksdagen beslutad linje som arbetats fram av Energimyndigheten, så när som på en politiskt beslutad "pausning" av reduktionsplikten upptakt år 2023 i enlighet med tabellen nedan (till vänster)¹².

År	Bensin	Diesel
2020	4,2	21
2021	6	26
2022	7,8	30,5
2023	7,8	30,5
2024	12,5	40
2025	15,5	45
2026	19	50
2027	22	54
2028	24	58
2029	26	62
2030	28	66

Förutspådda CO₂-utsläpp från svenska personbilar



Uträkningar från Chalmers Tekniska Universitet¹³, som genomförts på uppdrag av företaget KVD Bil visar att Sverige, trots beslutad linje för reduktionsplikten (se ovan tabell, till vänster) inte kommer att nå det klimatpolitiska målet för transportsektorn. Detta inkluderar Trafikanalys senaste korttidsprognos om nybilsförsäljning av elfordon, det vill säga 85 procent av alla nyregistrerade bilar kommer att vara elfordon år 2025¹⁴. Enligt uträkningarna nås målet först 2032 (se graf ovan till höger).

Slutsatsen av uträkningen är att, trots ökad elektrifiering i takt med Trafikanalys analys eller snabbare, kommer Sverige inte klara det sektorsvisa klimatpolitiska målet för transportsektorn utan en fortsatt hög ambitionsnivå för reduktionsplikten.



4. Undersökningen

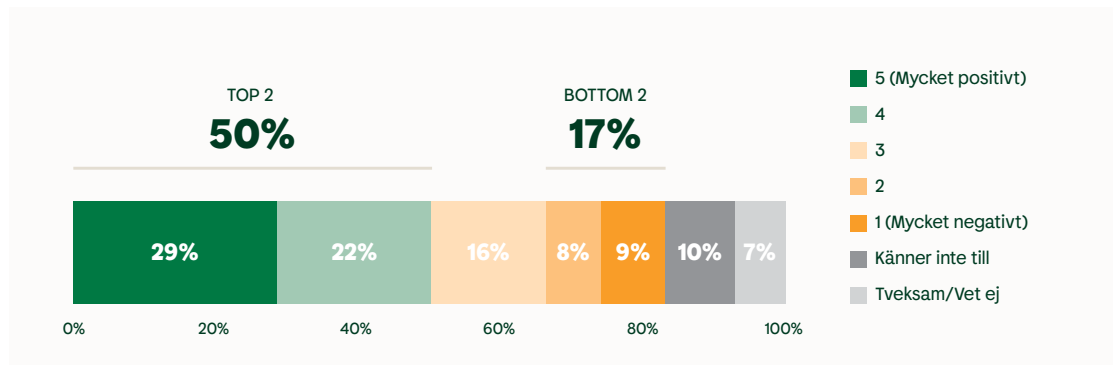
Denna rapport undersöker den svenska allmänhetens syn på biodrivmedel. Rapporten innehåller frågor och svar kring den allmänna synen på biodrivmedel, synen på de råvaror som används i biodrivmedel, synen på inhemsk drivmedelsproduktion, samt synen på reduktionsplikten. Undersökningen lägger även ett särskilt fokus på det partipolitiska aspekterna av allmänhetens uppfattningar.

Undersökningen genomfördes under vecka 24 år 2022 av Kantar. Antalet respondenter är 1 084 stycken, utifrån ett riksrepresentativt urval.

Hälften positiva till reduktionsplikten, enbart sjutton procent negativa

Undersökningen indikerar att det saknas opinionsmässigt stöd för kritik mot reduktionsplikten. Som beskrivs tidigare i denna rapport är reduktionsplikten avgörande för att Sverige ska nå de klimatpolitiska målen. Reduktionsplikten bidrar till detta genom att successivt skapa en långsiktigt stabil marknad för biodrivmedel.

Allmänheten är positiv till reduktionsplikten. Hälften (50%) av de tillfrågade är positiva eller mycket positiva till styrmedlet. Endast en femtedel (17%) är direkt negativa till reduktionsplikten, vilket kontrasterar flera riksdagspartiers omvärderade position i frågan. 16 procent är varken positiva eller negativa, medan 7 procent är tveksamma. 10 procent av allmänheten känner inte till Reduktionsplikten. Kvinnor är något mer positiva än män (54% respektive 45%), och det är inga större skillnader utifrån ålder eller storstad/övriga landet. Det är jämna resultat i storstad jämfört med övriga landet, 47% i storstäder jämfört med 52% i övriga landet, en skillnad som inte är statistik säkerställd.



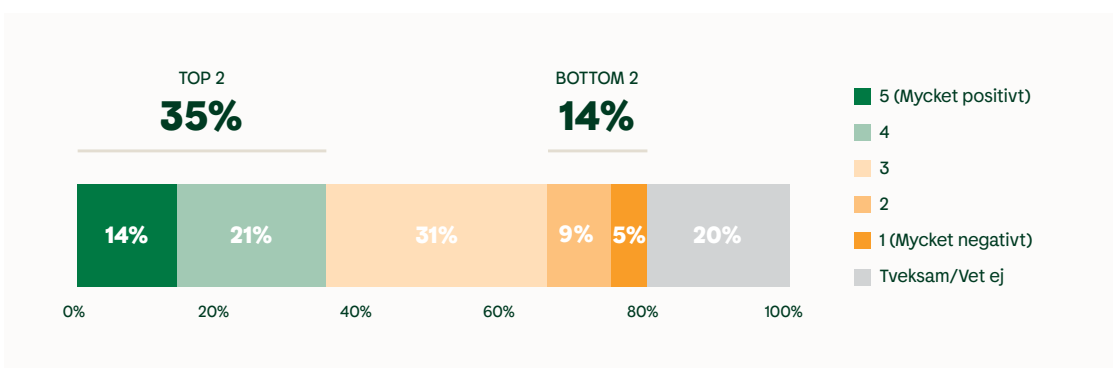
Synen på reduktionsplikten skiljer sig mellan allmänhetens partipolitiska hemvister. Starkast finns stödet hos Miljöpartiets väljare, där 3 av 4 (75%) har en positiv eller mycket positiv inställning. Stödet är även högt hos Centerpartiets väljare (69%) och Socialdemokraterna (63%) som båda uppvisar en klar positiv majoritet och mycket begränsad kritik (båda 3%). Lägst är stödet inom Sverigedemokraterna där drygt en fjärdedel är positiva (28%), emellertid är hela 39 procent av allmänheten som röstar på Sverigedemokraterna kritiska. Endast Kristdemokraternas väljare är mer kritiska (45%). Övriga partier hamnar mellan där över hälften av Liberalernas och Vänsterpartiets väljare är positiva (53% respektive 55%). Även Moderatväljarna är mer positiva än negativa (46% respektive 25%).

Inställning till reduktionsplikten	Total	Moderaterna	Liberalerna (fd Folkpartiet)	Centerpartiet	Krist- demokraterna	Social- demokraterna	Vänsterpartiet	Miljöpartiet	Sverige- demokraterna
Top 2 (4+5)	50%	46%	53%	69%	34%	63%	55%	75%	28%
Bottom 2 (1+2)	17%	25%	25%	3%	45%	3%	7%	2%	39%

Allmänheten splittrad i synen på biodrivmedel

Biodrivmedel är enligt lag, svenska och europeiska myndigheter samt en stor del av den akademiska världen, betraktat som ett hållbart alternativ till bensin och diesel för användning i traditionella förbränningsmotorer. Biodrivmedel anses vara centralt för att Sverige ska nå de klimatpolitiska målen¹⁵ och bidra till minskade utsläpp av koldioxid i världen och på så vis hindra växthuseffekten och den globala uppvärmningen.

Endast en tredjedel i Sverige har en positiv eller mycket positiv inställning till biodrivmedel (35%). Emellertid är endast en dryg sjundedel (14%) direkt kritiska till biodrivmedel. Nästan en tredjedel (31%) har ingen tydlig åsikt och hela en femtedel (20%) vet inte. Personer boende utanför storstad är mer positiva än andra.



Störst stöd (Mycket positiva eller Positiva) för biodrivmedel återfinns hos den allmänhet som säger sig rösta på Liberalerna (60%). Ett stort stöd finns även hos Centerpartiet (44%). Stödet är lika högt hos de Moderata väljarna som hos de Socialdemokratiska väljarna (39%). Även bland Kristdemokraternas väljare finns ett stort stöd (36%). Noterbart är dock att de Kristdemokratiska och den Sverigedemokratiska väljarskaraerna är mer negativa jämfört med övriga (28% resp. 29% som är Negativ eller Mycket negativ). En liknande uppdelning finns bland Sverigedemokraternas väljare (36% respektive 29%).

Inställning till biodrivmedel	Total	Moderaterna	Liberalerna (fd Folkpartiet)	Centerpartiet	Krist- demokraterna	Social- demokraterna	Vänsterpartiet	Miljöpartiet	Sverige- demokraterna
Top 2 (4+5)	35%	39%	60%	44%	36%	39%	30%	36%	36%
Bottom 2 (1+2)	14%	13%	10%	5%	28%	8%	11%	16%	29%

7 av 10 positiva till restprodukter från skogen

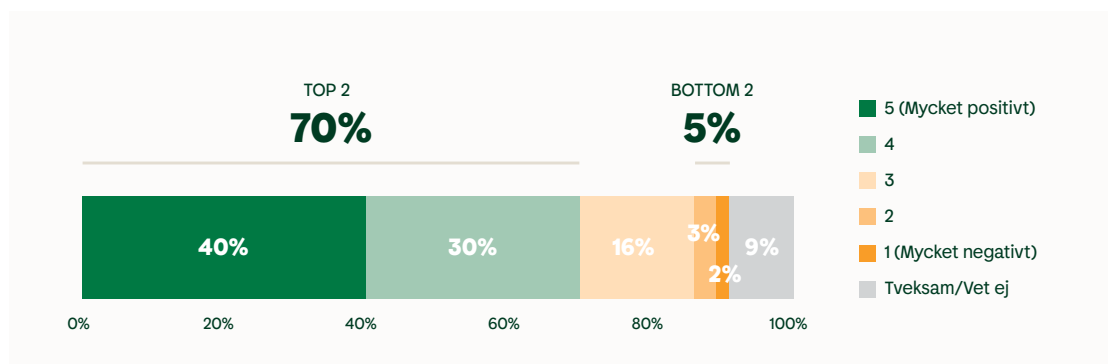
Sverige har länge varit internationellt ledande i att framställa och producera biodrivmedel av hållbara råvaror. Restprodukter från skogsindustrin har funnits i drivmedel i Sverige i över ett decennium sedan Preem lanserade diesel innehållandes råtdiesel från tallolja.¹⁶ Jordbruksprodukter har funnits ännu längre.

I Sverige finns en outnyttjad potential i att utvinna råvaror från det svenska skogs- och jordbruket till biodrivmedel. Analyser visar att det finns ytterligare tillgång till ca 40 TWh om året 2030 jämfört med dagens uttag. År 2045 är motsvarande siffra 53 TWh/år.¹⁷

Stödet är stort för att, i biodrivmedelsproduktion, använda mer restprodukter från skogs- och jordbruket. En överväldigande majoritet, hela 7 av 10 i Sverige anser detta (70%), och enbart så få som 1 av 20 (5%) är kritiska.

”... enbart så få som 1 av 20 (5%) är kritiska.”

Om synen på restprodukter från skog- och jordbruk till biodrivmedelsproduktion.



Stödet är högst hos Centerpartiets väljare men i övrigt är det inte någon skillnad utifrån olika partisympatier. Stödet är högt rakt igenom. De som dock utmärker sig något mer negativt är Sverigedemokraternas väljarskara.

Inställning till att använda restprodukter från skogen till produktion av flytande biobränsle	Total	Moderaterna	Liberalerna (fd Folkpartiet)	Centerpartiet	Kristdemokraterna	Socialdemokraterna	Vänsterpartiet	Miljöpartiet	Sverigedemokraterna
Top 2 (4+5)	70%	69%	80%	86%	70%	74%	69%	75%	66%
Bottom 2 (1+2)	5%	6%	6%	0%	6%	2%	3%	7%	10%

Det förekommer inga signifikanta skillnader i uppfattningen om detta utifrån kön, ålder eller region.

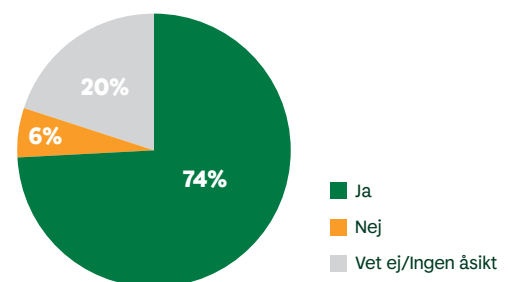
Överväldigande majoritet vill ha drivmedelsproduktion i Sverige – landets säkerhet och internationella oberoende viktigaste skälet

Idag bedrivs produktion av biodrivmedel på flera håll i landet. Preem är Sverige i särklass största producent, med 80 procent av raffinaderikapaciteten. St1 är näst störst med 20 procent av raffinaderikapaciteten för drivmedel. Utöver dessa finns även ett antal mindre aktörer inom biodrivmedelsproduktion. Exempel på dessa är Lantmännen Agroetanol, SEKAB och Adesso Bioproducts.

Sveriges drivmedelsproduktion är stabil och internationellt sett konkurrenskraftig. Produktionsanläggningarna håller i regel hög standard och tillhör några av de mest klimat- och energieffektiva i världen.¹⁸ Utöver klimat- och miljömässiga aspekter bidrar svensk drivmedelsproduktion även till bättre handelsbalans, sysselsättning, skatteintäkter, säkerhet och försörjningstrygghet.¹⁹

Undersökningen visar en överväldigande positiv majoritet för svensk drivmedelsproduktion (74%). Endast en mycket liten minoritet (6%) anser inte att det är viktigt med en egen inhemsk drivmedelsproduktion. Resterande (20%) vet ej, eller är utan åsikt. Män, äldre och boende utanför storstäderna håller i högre grad med om detta. Det är något fler bland kvinnor och de yngsta jämfört med de äldsta som inte kan ta ställning och svarar "tveksam, vet ej". Totalt svarar 79% av männen och 69% av kvinnorna ja.

”Undersökningen visar en överväldigande positiv majoritet (74%) för svensk drivmedelsproduktion.”

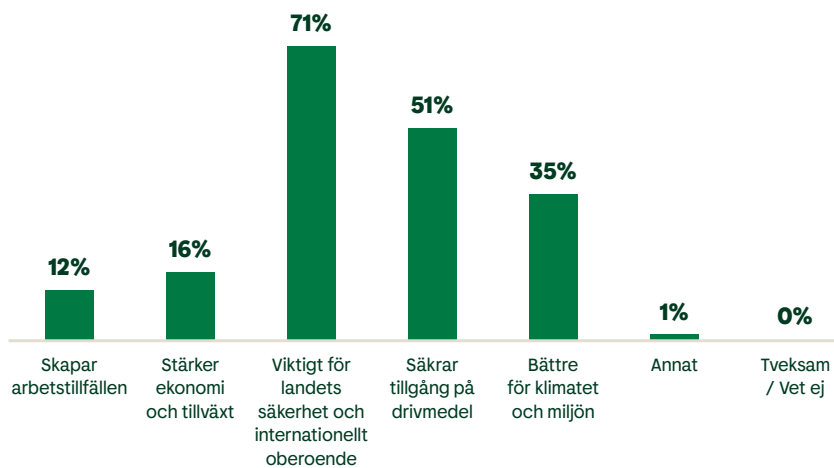


Nedbrutet på partisynpaty finns det inte några stora skillnader. Det finns en stor majoritet hos samtliga väljare som tycker är det är viktigt med en egen drivmedelsproduktion. Väljare till Miljöpartiet utmärker sig dock där fler anger att de inte tycker att detta är viktigt. Totalt är det var sjunde väljare till partiet som uppger att de inte tycker att det är viktigt.

Viktigt med egen drivmedelsproduktion i Sverige	Total	Moderaterna	Liberalerna (fd Folkpartiet)	Centerpartiet	Kristdemokraterna	Socialdemokraterna	Vänsterpartiet	Miljöpartiet	Sverigedemokraterna
Ja	74%	77%	83%	77%	86%	73%	68%	64%	80%
Nej	6%	6%	4%	8%	3%	6%	7%	15%	5%
Vet ej/ingen åsikt	20%	17%	13%	15%	11%	21%	24%	20%	16%

Undersökningen visar att det finns flera anledningar till varför väljaropinionen är så stark för att bibehålla egen drivmedelsproduktion i Sverige.

Hela 7 av 10 (71%) av de som tycker att egen drivmedelsproduktion är viktig, anser att det är viktigt för landets säkerhet och internationella oberoende. Även försörjningstryggheten (med andra ord, att säkerställa att drivmedelsprodukter finns tillgängliga när de behövs) lyfts upp som ett viktigt argument (51%). Därtill anser 35% av de som tycker att drivmedelsproduktion är viktigt att svensk drivmedelsproduktion behövs av klimat- och miljömässiga skäl (35%).



5. Avslutande kommentarer

Biodrivmedel, inhemska råvaror från skog och skogsbruk, samt reduktionsplikten är högst aktuella frågor, med stark partipolitisk prägel. Allmänhetens stöd för drivmedelsproduktion i Sverige är mycket hög, och detta gäller över partigränserna. Drivmedelsproduktionens betydelse för svensk säkerhet och försörjningstrygghet anges som särskilt viktigt, men även betydelse för miljö och klimat lyfts fram i undersökningen.

Stödet är även mycket stort för användning av restprodukter från skogen och lantbruket. Hela 7 av 10 vill se att vi nyttjar de resurser som finns i Sverige för en hållbar biodrivmedelsproduktion. Med andra ord finns det stöd för både utvinning, produktion och infrastruktur för produktion av såväl traditionella drivmedel (bensin och diesel) i Sverige, samt för biodrivmedel.

Allmänheten är emellertid, något oväntat och tvetydigt, splittrad i synen på biodrivmedel. Endast en dryg tredjedel är direkt positiva till biodrivmedel, trots att över dubbelt så många är positiva till utvinning och produktion av just dessa produkter. Kritiken är emellertid begränsad. Det låga stödet kan sannolikt till viss del förklaras av bristande insikter och kunskap kring biodrivmedel.

Denna tvetydighet syns även i resultatet kring reduktionsplikten. Endast en tredjedel är positiva till biodrivmedel, men hela 50 procent är positiva till reduktionsplikten, vars primära syfte är att fasa ut fossila drivmedel till förmån för biodrivmedel.

Undersökningen visar tydligt att det finns en begränsad koppling mellan vissa av riksdagspartiernas omvärderade positioner kring reduktionsplikten och deras väljares syn på biodrivmedel, drivmedelsproduktion och inhemska råvaror.

Allmänhetens mycket begränsade kritik mot biodrivmedel, den positiva synen på drivmedelsproduktion, inhemska råvaror och reduktionsplikten väcker frågan om en, från vissa partier, kritisk inställning till dessa är en konstruktiv väg framåt inför valet i september 2022.

Undersökningen i korthet:

Målgrupp	Allmänheten 18-79 år
Urval	Riksrepresentativt urval
Metod	Undersökningen är genomförd genom webbenkäter i Kantars omnibuss i Sifo-panelen
Antal intervjuer	1 084 stycken
Intervjuperiod	Vecka 24 2022
Övrigt	Resultat redovisas primärt på totalnivå och nedbrutet utifrån kön, ålder och region (Storstad: Stockholm, Göteborg och Malmö/Övriga landet). Notera att basen för de mindre partierna är relativt låg. Tolka resultaten med försiktighet då felmarginalerna kan vara högre ju färre intervjuer som genomförts.

Kontaktuppgifter

Innehåll: Roger Björkbacka, roger.bjorkbacka@preem.se

Press och media: Dani Backteg, dani.backteg@preem.se

Källor

- ¹ "Fordon i trafik per fordonsslag och biltäthet 31 december 1950-2021"
(Excel-dokument) Mobility Sweden (2022-08-17).
- ² "Fossila bränslen" Naturvårdsverket (2022-08-17).
- ³ "Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen
– Redovisning av regeringsuppdrag", Skrivelse 2022-03-30 Naturvårdsverket.
- ⁴ Ibid.
- ⁵ För en genomgång av biodrivmedel och vilka av dessa som omfattas av reduktionsplikten,
se "Reduktionsplikt" Energimyndigheten (2022-08-19).
- ⁶ Lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.
- ⁷ Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel
i bensen och dieselbränslen (Reduktionspliktslagen).
- ⁸ Alla riksdagens partier röstade förutom Sverigedemokraterna som röstade mot förslaget,
Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2020/21:JU23.
- ⁹ Finansutskottets betänkande 2021/22:FiU47.
- ¹⁰ "Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen
– Redovisning av regeringsuppdrag", Skrivelse 2022-03-30 Naturvårdsverket.
- ¹¹ "Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten" Energimyndigheten (2019).
- ¹² Regeringens proposition 2021/22:243 "Pausad höjning av reduktionsplikten för bensen och diesel 2023".
- ¹³ KVD & Chalmers tekniska högskola.
- ¹⁴ "Korttidsprognoser för vägfordonsflottan 2022-2025" Trafikanalys (2022-08-19).
- ¹⁵ Se till exempel Ingenjörsvetenskapsakademin (IVA) "Så klarar det svenska energisystemet klimatmålen"
(PDF) samt Riksrevisionen (2011) "Biodrivmedel för bättre klimat? – Hur används skattebefrielsen?"
RiR 2011:10.
- ¹⁶ "Nytt genombrott av Preem: bensen på skogsavfall" mynewsdesk.com (2022-08-22).
- ¹⁷ "Strategi för fossilfri konkurrenskraft – Bioenergi och bioråvara industrins omställning"
sid 27 i "Fossilfritt Sverige" (2021).
- ¹⁸ "The Solomon Refinery Study 2018 (2019)".
- ¹⁹ "Olja och drivmedel" Energimyndigheten (2022-08-22).