



2018-02-26

Ert dnr: M2018/00348/R
Rättssekretariatet, Miljö- och energi
Christina Nordenbladh
Energienheten
Andreas Kannesten
Martin Palm

Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm
E-post: m.registrator@regeringskansliet.se
christina.nordenblad@regeringskansliet.se
m.remiss-energi@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Adell

Utkast till förordning om ändring i förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen. Svensk Kollektivtrafiks remissvar

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik.

Sammanfattning

Svensk Kollektivtrafik känner stark oro över den bristande långsiktigheten i Sverige och EU gällande regler och skatter för produktion och användande av biodrivmedel. Svensk Kollektivtrafiks medlemmar har sedan början på 2000-talet stadigt reducerat andelen fossila drivmedel i sin trafik, och för bussarna i kollektivtrafiken 2017 användes fossilfritt drivmedel till 85 %.

Svensk Kollektivtrafik efterlyser en kraftfull utbyggnad av produktionen av biodrivmedel som baseras på hållbara råvaror, där garanti lämnas och villkor läggs fast för råvarornas långsiktiga användning för drivmedelsproduktion. För detta krävs ett helhjärtat statligt engagemang.

Omklassning av PFAD från restprodukt till samprodukt innebär att en stor del av HVO-volymer på den svenska marknaden kommer att försvinna, samtidigt som efterfrågan ökar pga. reduktionsplikten. Alternativen att använda HVO från palmolja eller återgå till fossil diesel är båda miljömässigt sämre alternativ än att tillåta PFAD i ytterligare ett par år fram till att full spårbarhet kan uppvisas. Gällande denna fråga avser vår medlem Skånetrafiken att framföra sin uppfattning i ett eget remissvar.

Föreliggande förslag från Miljö- och energidepartementet hotar den ur miljösynpunkt mycket positiva utveckling som kollektivtrafiken haft under en följd av år, och övergången till fossilfria drivmedel riskerar att följas av en återgång till fossila petroleumprodukter.

Det är anmärkningsvärt att varken Svensk Kollektivtrafik eller några av våra medlemmar av departementet betraktats som nödvändiga att inhämta synpunkter på remissen ifrån, trots att en stor majoritet av Sveriges bussflotta uteslutande används i kollektivtrafiken.



2018-02-26

Bakgrund

Regeringen föreslår att råvarorna "palm fatty acid distillate" (PFAD), teknisk majsolja och fria fettsyror inte längre ska betraktas som restprodukter. Dessa råvaror, i Sverige främst PFAD, används för framställning av biodieseln HVO. I praktiken innebär förslaget att dessa råvaror kommer att försvinna från marknaden. Eftersom andelen HVO från PFAD under 2017 bedömdes utgöra mellan 40 och 50 %, blir konsekvensen att tillgången på HVO minskar radikalt. Eftersom reduktionsplikten (krav på biodrivmedelsinblandning i fossil diesel och bensin) dessutom införs från 1 juli 2018 kommer efterfrågan på främst HVO att öka kraftigt på marknaden. Därmed kommer tillgången på ren HVO (HVO100) som är den biodiesel som huvudsakligen används i kollektivtrafiken att minska radikalt.

Svensk Kollektivtrafiks syn på förslaget

Den konsekvensanalys av förslaget som regeringen tagit fram målar upp en dyster bild av den framtida marknaden för biodrivmedel. Våra medlemsorganisationers bussar använder till allra största delen förnybara drivmedel, och biodiesel (HVO och RME) står för den största delen. Om tillgången på HVO i enlighet med konsekvensanalysen kommer att minska, och priserna stiga avsevärt äventyras det klimatkliv som tagits av medlemmarna i Svensk Kollektivtrafik.

Omklassningen av PFAD från restprodukt till samprodukt, vilken gör att PFAD kommer att försvinna som råvara vid HVO-framställning, innebär att tillgången på HVO minskar radikalt. De alternativ som konsekvensanalysen visar på är att köra bussar antingen på HVO som tillverkats av palmolja, eller återgå till att köra på fossil diesel. Inget av dessa alternativ är något som Svensk Kollektivtrafiks medlemmar önskar. Tvärtom är ambitionen entydigt att fortsätta utvecklingen mot en fossilfri kollektivtrafik, och att fasa ut fossil diesel i snabb takt.

Därför behövs långsiktiga spelregler så att initiativ kan tas och forskning bedrivas för utveckling av förnybara drivmedel. Vi efterlyser ett helhjärtat engagemang från staten för en kraftfull satsning på produktion av biodrivmedel. Denna bör baseras på hållbara råvaror, och villkor läggas fast så att råvarornas långsiktiga användning för drivmedelsproduktion garanteras.

Förslagets konsekvenser för Svensk Kollektivtrafiks medlemmar

För Svensk Kollektivtrafiks medlemmar skulle förslaget innebära ökade kostnader, och ökad klimatpåverkan. Förslaget riskerar att leda till minskat utbud av kollektivtrafik, och att kollektivt resande överförs till personbil. Kollektivt resande är per definition klimatsmart, och ökad biltrafik ger ökad miljöpåverkan. Kollektivtrafikens klimat- och samhällsnytta skulle minska.

Sverige som till ytan är ett av Europas största länder, har stora områden med låg befolkningstäthet. Det är en utmaning för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i dessa områden att förse medborgarna med attraktiv miljöanpassad kollektivtrafik. I stora delar av vårt land är HVO det enda biodrivmedel som erbjuds, och det enda alternativet för fossilfri kollektivtrafik. Det kommer att ta många år att bygga upp infrastrukturer för produktion och distribution av biogas i de delar av landet där detta saknas idag. Samma sak gäller för eldrift av bussar i regiontrafik, där batteriernas räckvidd och bristen på laddningsmöjligheter i hög grad begränsar möjligheterna på kort – och medellång sikt.

Långsiktighet avgörande

Svensk Kollektivtrafik anser att lagstiftningen ska möjliggöra och stödja sådan nationell, regional och lokal teknikutveckling som kan bidra till ökad framtida hållbarhet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige har och har haft högt ställda hållbarhetsmål och tydliga strategier för att nå målen. Regionala och lokala intressen och



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2018-02-26

kompetenser måste tas tillvara och tas hänsyn till i ansträngningarna för klimatomställning. Regelverket för framställning och beskattning av drivmedel måste vara tydligt, och långsiktiga spelregler krävs så att initiativ kan tas och forskning bedrivs för utveckling av förnybara drivmedel. Förutsägbarhet är avgörande för att minimera osäkerhet och säkerställa att investeringar i produktion av förnybara drivmedel kan genomföras. Fortsatt innovation behövs vad gäller klimatsmarta fordon och drivmedel, och att lägga alla ägg i samma korg och begränsa sig till den teknologi som verkar mest lovande i dagsläget är riskabelt.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD