



Kim Eva Strömmer
Näringsliv och samhällsbyggnad
Tfn: 063-14 65 74
E-post: kim.strommer@regionjh.se

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Sammanfattning

Kommuner, regioner, och städer spelar en oerhört viktig roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Förslagets genomförande skulle betyda ett enormt bakslag för dessa aktörers mångåriga klimatarbete för hållbara transporter och även för andra aktörer såsom åkerier runtom i Sverige, företag, myndigheter och enskilda privatpersoner som vill bidra till klimatomställningen.

Marknaden för rena och höginblandade biodrivmedel kan försvinna

Om förslaget går igenom och priset på rena och höginblandade biodrivmedel ökar med minst 20 procent blir det avsevärt svårare för befintliga och framtida innovativa svenska företag att hitta lönsamheten i att producera och distribuera biodrivmedel allteftersom kundernas betalningsvilja avtar. Regeringen skulle slå undan benen på de 273 företag och organisationer som antagit Fossilfritt Sveriges Transportutmaning för 2021, där kravet är 100% förnybara transporter. Det skulle på samma sätt bli ekonomiskt ohållbart att genomföra Clean Vehicles Directive, som ställer krav på förnybart drivmedel för en viss del av de offentligt upphandlade transporterna redan innan 2025.

Kollektivtrafik och övriga transporttjänster drabbas

Förslaget i promemorian ser ut att försvåra tio års klimat- och miljöstrategiskt arbete som utförts i kommuner och regioner runtom i Sverige för att öka andelen förnybara drivmedel i upphandlade transporttjänster och i de egna fordonen. Kommuner och regioner riskerar att hamna i svårigheter, antingen när avtal sägs upp med hänvisning till att leverantörerna inte kan leverera rätt biodrivmedel eller om dyrare rena och höginblandade biodrivmedel leder till ekonomiska kompensationskrav från biodrivmedelleverantörer.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Jämtlands län är målet att kollektivtrafiken ska vara fossilbränslefri senast år 2030, vilket även ligger i linje med länets energi- och klimatstrategi för 2020-2030. För närvarande drivs cirka 75-80 procent av busstrafiken med rena och höginblandade biodrivmedel. Medan stadstrafiken i Östersund kommer att gå över till elektrifierad busstrafik under 2023, bedöms eldrift för regionbusstrafik i nuläget mer utmanande sett till trafikens karaktär och länets geografiska struktur. Rena och höga biodrivmedel är därför en viktig pusselbit för att nå Region Jämtland Härjedalens klimatmål.

Om förslaget genomförs bedöms regionbusstrafikens drivmedelskostnader kunna öka med omkring 10 miljoner kronor per år¹. Inte minst efter pandemin är de ekonomiska påfrestningarna på kollektivtrafiken stora. Att det i detta skede tillkommer ytterligare kostnader riskerar att slå hårt mot verksamheten. Risken är stor att denna kostnadsökning kommer att behöva hanteras genom ett minskat trafikutbud, vilket riskerar att öka biltrafikens andel av resandet, ge negativa klimateffekter och leda till en minskad tillgänglighet. Alternativt får flytande biodrivmedel ersättas av reduktionspliktig diesel, vilket innebär en ambitionssänkning för kollektivtrafikens miljöarbete. Mot bakgrund av de utmaningar som samhället står inför kring klimat och hållbarhet måste båda dessa scenarier undvikas.

Minskad klimatnytta

Enligt promemorian blir samhällskostnaderna lägre när drivmedelsbolagen själva får välja hur de vill minska utsläppen genom reduktionsplikten. Men drivmedelsköpare som genom upphandlingskraft vill bidra till minskade klimatutsläpp måste ingå särskilda avtal med drivmedelsbolagen om att de inköpta volymerna *inte* får räknas in i reduktionsplikten. Utan ett sådant avtal leder försäljningen av rena och höginblandade biodrivmedel till att andelen biodrivmedel i den bensin och diesel som säljs på den övriga marknaden sänks med samma nivå, utan att uppnå en additionell klimatnytta.

Rena och höginblandade biodrivmedlen bidrar alltså till en additionell klimatnytta utöver den lagstadgade reduktionsplikten, inte minst när det gäller kollektivtrafiken, och de är avgörande för att uppnå det nationella klimatmålet för transportsektorn om 70 procent minskade växthusutsläpp senast år 2030.

Svensk kollektivtrafik uppskattar att klimatutsläppen från den upphandlade regionala busstrafiken skulle öka med 250 000 ton för 2023, dvs. en nästan 1,7 procents ökning av växthusgasutsläpp från transportsektorn, om de rena och höginblandade biodrivmedlen ersätts med reduktionspliktig diesel.

Region Jämtland Härjedalens ståndpunkter och rekommendationer

1. Region Jämtland Härjedalen motsätter sig förslaget att rena och höginblandade biodrivmedel ska ingå i reduktionsplikten. Vi anser att regeringen i stället ska nyttja den möjlighet som ges i EU-kommissionens nya riktlinjer för statsstöd och skyndsamt ansöker om ett **förlängt statsstödsundantag för rena och höginblandade biodrivmedel fram till 2030.**

EU-kommissionen behöver klimatföregångare och är öppen för dialog: Tajmingen för att få igenom ett förlängt statsstödsundantag är rätt när EU:s mest omfattande klimatpaket Fit for 55 diskuteras och EU-medlemsländerna successivt behöver sätta skärpta nationella klimatmål. Samtidigt finns ökad insikt om att transportsektorn inte bidrar tillräckligt till EU:s klimatmål och flera röster talar numera för den

¹ Beräknat på 2020 års drivmedelsanvändning och en ökad kostnad med 5 kr/litern. Stadstrafiken i Östersund ej inkluderad.

svenska modellen med en mångfald av drivmedelslösningar. EU-kommissionen har delgett en vilja att diskutera lösningar för att säkra omställningen av transportsektorn när ett 30-tal svenska aktörer tog kontakt angående fortsatt skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel.

2. Skulle alla möjligheter till fortsatt undantag från statsstödsreglerna uttömts och energi- och koldioxidskatt läggas på rena och höginblandade biodrivmedel så måste kollektivtrafiken få **fullständig statlig kompensation** för sina kostnadsökningar **samt** – beroende på marknads- och teknikmognad vid uppsatta kontrollstationer (t.ex. 2024, 2026, 2028) – erbjudas ett **generöst omställningsstöd** mot långsiktiga hållbara drivmedelslösningar som uppvisar en liknande eller lägre miljö- och klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv.
3. Region Jämtland Härjedalen rekommenderar att rena och höginblandade biodrivmedel får **samma krav** som biodrivmedel som ingår i reduktionsplikten när det gäller **klimatprestanda ur ett livscykelperspektiv och samma begränsningar av användningen av biodrivmedel från råvaror med hög risk för utsläpp från indirekt förändrad markanvändning**, s.k. ILUC-risk som uppstår vid användning av till exempel palmolja och PFAD. Detta ligger i linje med Sveriges klimatambitioner och skulle skicka tydliga signaler mot EU, vilket kan underlätta kommissionens beslut för ett förlängt statstödsundantag till 2030.
4. Region Jämtland Härjedalen anser att Sverige bör ha egna styrmedel som sätter en **särskild kvot för bränsleråvaror för produktion av biogas för transport och avancerade biodrivmedel**² enligt Bilaga IX del A i Förnybartdirektivet (RED II) samt ett **utökat investeringsstöd** inom Industriklivet för att stimulera den inhemska produktionen av avancerade biodrivmedel, där det inte sällan krävs helt ny teknik. Råvaror till svenska biodrivbränslen importeras i hög grad från andra länder där det finns risk för höga klimatutsläpp på grund av ändrad markanvändning och förluster av kol i markskiktet. En särskild kvot skulle kunna innebära en vinst för klimatet, för regional utveckling/svensk ekonomi och för självförsörjningsgraden. Särskilda kvoter för avancerade biodrivmedel finns bland annat i Tyskland, vilket leder till att svenska producenter exporterar svenska avancerade biodrivmedel till Tyskland där de får ett bättre pris.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Anna Halvarsson
Tf. regional utvecklingsdirektör

² Avancerade biodrivmedel framställs av råvaror som inte direkt konkurrerar med livsmedels- och fodergrödor, dvs. de framställs i större utsträckning från avfall och svärnedbrutna restprodukter från jordbruk och skogsbruk.