

Yttrande över promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten

Förslagets effekter på Region Kalmar län och kollektivtrafiken

Ökade skatteintäkter för rena och höginblandade biodrivmedel kommer även innebära att ökade kostnader för leverantörer där Regionen har ställt krav på liknade drivmedel i befintliga avtal. Dessa kostnader ligger utanför planerade kostnadsökningar och skulle även kunna påverka tillgången på drivmedel i en förlängning.

Region Kalmar läns kollektivtrafik på väg drivs idag helt fossilbränslefritt. Drygt hälften av Kalmar länstrafiks drivmedel för vägfordon utgörs av biogas. Nästan hela den återstående delen utgörs av HVO100.

Fossilbränslefria transporter har länge varit en viktig målsättning och en konkurrensfördel för kollektivtrafiken i förhållande till biltrafiken i stort.

Kollektivtrafiken arbetar med trafikavtal på mellan 6 och 10 år och har svårt att göra förändringar av sammansättningen av fordon och drivmedel under avtalsperioden. För Kalmar länstrafiks del innebär det att nuvarande avtal pågår fram till 2026 och 2027 innan några förändringar av drivmedel kan göras.

Region Kalmar län har arbetat hårt för att bygga upp produktionen av lokal biogas och en fungerande tankinfrastruktur för biogas som nu finns på plats och försörjer kollektivtrafiken med biogas i städer och längs starka busstråk i regionen. HVO100 används därför främst för mindre bussar och specialfordon som kör i landsbygd och ofta långa sträckor. Det handlar i hög utsträckning om fordon som används för särskilda persontransporter: skolresor, färdtjänst och sjukresor.

Kalmar länstrafik upphandlar och låter utföra skoltrafiken som kommunerna är ansvariga för och bekostar. En stor del av kostnadsökningen för fullt beskattad HVO100 skulle därför landa hos länets kommuner. I fordonsegmentet mindre bussar och specialfordon som används för särskilda persontransporter finns heller inte andra drivlinor än förbränningsmotorer för flytande drivmedel att tillgå. Flytande biodrivmedel är därför i dagsläget det enda sätt på vilket dessa transporter kan förbli fossilbränslefria.

Bristen på drivlinor för mindre bussar och specialfordon som möjliggör fossilbränslefri drift upplevs som ett problem också inför kommande upphandlingar. I den mån elektriska fordon börjar göra entré i dessa fordonsegment så behövs längre räckvidd hos fordonen och en utvecklad laddinfrastruktur för att fordonen ska kunna trafikera landsbygden.

Region Kalmar län har också oelektrifierade tågbanor: Stångådalsbanan (Kalmar – Linköping) och Tjustbanan (Västervik – Linköping). Dessa tåg drivs idag på diesel, som inte omfattas av reduktionsplikten. De nya tåg som beställts för dessa banor har dubbla driftsätt, el och förbränningsmotor godkänd för HVO100. Avsikten har varit att driva dessa tåg fossilbränslefritt på HVO100 i väntan på en deelektrifiering av tågbanorna.

Med regeringens förslag riskera vi att få drivmedelskostnader för de nya tågen som är 2,5-3 gånger högre än idag om tågen ska kunna drivas fossilbränslefritt. Region Kalmar län vill därför att dialogen om en deelektrifiering av de berörda tågbanorna omgående intensifieras och beaktas i den kommande nationella transportplanen. Ett snabbt beslut om deelektrifiering skulle göra det möjligt att ersätta förbränningsmotorn i de beställda tågen med batterier och nå en långsiktig och miljövänlig tågdrift.

I Region Kalmar län finns också ett mindre antal skärgårdsbåtar som från halvårsskiftet 2022 kommer att drivas med HVO100.

Om Sverige inte kan erhålla ett skatteundantag från EU efter den 31 december 2022 vill Region Kalmar län att regeringen är uppmärksam på de ovanstående effekterna för såväl kollektivtrafikens målsättningen om fossilbränslefrihet som de ekonomiska effekterna och på olika sätt bidrar till att mildra önskade effekter av den snabba omställning som nu pågår för att nå uppställda klimatmål.