

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

REMISSYTTRANDE
2017-04-18

Ärende/Dok. id.
TN 2017-0542

Handläggare
Johan Böhlin

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Yttrande över regeringens promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

Ärendebeskrivning

Miljö- och energidepartementet har genom remiss efterfrågat synpunkter från trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting på promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin- och dieselbränsle.

Bakgrund

Promemorian hänvisar till budgetpropositionen för 2017 i vilken det framgår att en viktig del för insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta år 2030 är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara drivmedel. Vidare att förnybara drivmedel måste ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila drivmedel, så att andelen förnybara drivmedel successivt kan öka. Förutom ett förslag om ett reduktionspliktssystem för ökad inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel, och en ny lag om minskning av växthusgasutsläpp från bensin och diesel, finns i promemorian förslag till ändringar av följande lagar: Lagen om skatt på energi, Vägtrafikskattelagen, Lagen med särskilda bestämmelser om fordonsskatt och Lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biodrivmedel.

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sl.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Sammanfattning av trafikförvaltningens synpunkter

- Trafikförvaltningen finner att förslaget till stora delar är väl genomarbetat och underbyggt. Sveriges handlingsfrihet inom området begränsas till del av medlemskapet i EU, och mot bakgrund av detta är ett system om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle en realistisk och lämplig åtgärd att vidta.
- Trafikförvaltningen anser dock att förslaget har ett antal brister:
 - Det finns inte några definierade årliga mål för inblandning av biodrivmedel efter 2020, utan endast en indikativ målsättning för 2030.
 - Skattemässiga villkor för rena biodrivmedel (höginblandade) efter år 2020 definieras inte, vilket riskerar att hämma viljan att investera i anläggningar för framställning av dessa drivmedel. Bussar i den svenska kollektivtrafiken drivs i genomsnitt med 76,8 % fossilfritt (2016), och fortsatt tillgång på rena biodrivmedel är centralt för ökande hållbarhet i kollektivtrafiken.
 - Förslaget innehåller inte någonting som premierar drivmedel som har högre andel större fossilfritt än vad lagen kommer att kräva.
 - Det finns ingen beskrivning för hur användning av icke hållbart producerad palmolja och dess restprodukt PFAD ska förhindras.
 - Betydande forskningsinsatser med statligt stöd för ökat användande av skogsavfall vid framställning av biodrivmedel behövs för att säkra tillgången på hållbart biodrivmedel. Detta borde lyftas fram i förslaget.
 - Trafikförvaltningen konstaterar att vissa fossila drivmedel inte kommer att omfattas av reduktionsplikt, såsom naturgas och flygbränsle. Detta kan medföra en försenad utveckling mot ett fossilfritt samhälle.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

REMISSYTTRANDE
2017-04-18

Ärende/Dok. id.
TN 2017-0542

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Målsättning efter 2020

Utöver den indikativa nivån för 2030 finns inga formulerade mål för nivåer efter 2020. Eftersom lagen avses träda i kraft vid halvårskiftet 2018 kommer sådana mål att behöva formuleras mycket snart därefter. En sådan oklarhet om framtida nivåer riskerar att medföra att berörda företag senarelägger investeringsbeslut i produktionsanläggningar och fordon i väntan på klarare besked om framtiden.

Framtiden för rena biodrivmedel (höginblandade)

Kollektivtrafiken har varit en starkt pådrivande faktor för att få fram fossilfria drivmedelsalternativ i Sverige. De idag dominerande biodrivmedlen, HVO, RME, biogas och etanol har gjort det möjligt att köra kollektivtrafikens bussar fossilfritt till i genomsnitt 76,8 % för hela riket (2016). För att inte äventyra denna mycket positiva utveckling behövs det åtgärder som även efter 2020 gynnar rena biodrivmedel.

Med all sannolikhet kommer produktionskostnaden för biodrivmedel även i fortsättningen att ligga över den för fossila drivmedel. För att de rena biodrivmedlen ska kunna ha en någorlunda konkurrenskraftig position även i framtiden, behövs ett tydligt statligt agerande för att stimulera ökad produktion och ökat användande av rena biodrivmedel. Utan ett sådant tydligt agerande finns en risk att de rena biodrivmedlen kan få det svårt på marknaden.

Sverige kan betraktas som unikt i Europa vad avser användandet av rena biodrivmedel. Dessa drivmedels klimatpåverkan ligger långt under de nivåer som låginblandning i bensin och diesel i enlighet med aktuella förslaget kommer att medföra. Därför efterlyser trafikförvaltningen incitament för användande av biodrivmedel som medför lägre klimatpåverkan än sådana som precis uppfyller förslagets reduktionsplikt. I detta sammanhang är den svenska koldioxidskatten central. Som konstaterats av Miljömålsberedningen är koldioxidskatten utmärkt för att skapa långsiktighet, den är bra i sin konstruktion och den är teknik- och konkurrensneutral. Trafikförvaltningen uppmanar regeringen att fortsätta sina ansträngningar att få EU kommissionen att långsiktigt acceptera koldioxidskatten.

Strategisk utveckling
Hållbar utveckling

REMISSYTTRANDE
2017-04-18

Ärende/Dok. id.
TN 2017-0542

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Icke hållbart producerad Palmolja och PFAD

Vid produktion av HVO är kostnaden för råvaran avgörande för priset ut mot kund. Palmolja och restprodukten PFAD har lägre pris än andra aktuella råvaror, och är därför ett attraktivt val för HVO-användare som i första hand är ute efter ett lågt pris. Globalt är den största delen av den palmolja och PFAD som används vid biobränsleframställning dock inte hållbart producerad. Det finns även hållbart producerad palmolja, och det är av stor vikt att bränsleproducenter som använder palmolja och/eller PFAD för att tillverka HVO kan verifiera att råvarorna har producerats på ett hållbart sett, och inte genom storskalig avverkning av regnskog. Det finns dock en risk för brist på HVO-råvara vid ett generellt förbud mot PFAD, varför trafikförvaltningen istället föreslår en tidsfrist på förslagsvis två år för HVO-producenterna att hållbarhetscertifiera den PFAD de använder.

Skogsavfall som råvara vid HVO-tillverkning

HVO kan tillverkas av olika råvaror, avfallsprodukter från jord och skogbruk, slakteri- och fiskrensavfall, vegetabiliska oljor etc. Det finns en stor potential att bättre ta till vara restprodukter från svenskt skogs- och jordbruk. Exempel på intressanta hållbara råvaror för tillverkning av biodrivmedel är lignin och cellulosa. Det är av stor vikt att staten är beredd att verka för och stödja forskningsinsatser för ökat användande av skogsavfall för framställning av biodrivmedel.

Fossila drivmedel som inte omfattas av reduktionsplikt

Vissa fossila drivmedel kommer inte att omfattas av reduktionsplikt. Exempel på sådana drivmedel är naturgas och flygbränsle. Detta kan försena utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle. I Sverige har andelen biogas i fordonsgasen stadigt ökat, och 2015 översteg andelen 70 procent. Trafikförvaltningens uppfattning är att en fortsatt ökning av biogasandelen och minskad användning av naturgas är önskvärt.



Stefan Wallin
Chef, Hållbar utveckling