



2017-04-18

Ert dnr: M2017/00723/R

E-post: [m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)  
kopior till  
[christina.nordenbladh@regeringskansliet.se](mailto:christina.nordenbladh@regeringskansliet.se)  
[m.remissenergi@regeringskansliet.se](mailto:m.remissenergi@regeringskansliet.se)

Handläggare: Mattias Adell

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

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

*Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar i högsta grad till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordons-km för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.*

Promemorian hänvisar till budgetpropositionen för 2017 i vilken det framgår att en viktig del för insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara drivmedel. Vidare att förnybara bränslen måste ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att andelen sådana bränslen 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 fordonskatt och lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

### Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande

- Svensk Kollektivtrafik 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.
- Svensk Kollektivtrafik 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.



2017-04-18

- Skattemässiga villkor för rena biodrivmedel (höginblandade) efter år 2020 definieras inte, vilket riskerar att hämma viljan att investera i anläggningar för framställning av dessa bränslen. Bussar i den svenska kollektivtrafiken drivs till 76,8 % fossilfritt (2016), och fortsatt tillgång på rena biodrivmedel är centralt för ökande hållbarhet i kollektivtrafiken.
- Förslaget innehåller inte någonting som premierar bränslen 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 PFAD ska förhindras.
- Betydande forskningssatsningar 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.
- Vissa fossila bränslen kommer inte att omfattas inte av reduktionsplikt. Detta gäller naturgas och flygbränsle. Detta är ologiskt, och riskerar att försena utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle.

### **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 även etanol har gjort det möjligt att köra kollektivtrafikens bussar fossilfritt till 76,8 % (2016). För att inte äventyra denna mycket positiva utveckling behöver det föras en politik som även efter 2020 gynnar rena biodrivmedel.

Med all sannolikhet kommer produktionskostnaden för biodrivmedel även i fortsättningen att ligga avsevärt 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 stor risk att de rena biodrivmedlen kan försvinna från 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



2017-04-18

medföra. Därför efterlyser Svensk Kollektivtrafik incitament för användande av biodrivmedel som medför lägre klimatpåverkan än sådana som precis uppfyller förslagetets reduktionsplikt. I detta sammanhang är den svenska koldioxidskatten väldigt central. Som konstaterats av Miljömålsberedningen är koldioxidskatten utmärkt för att skapa långsiktighet, den är bra i sin konstruktion och den är teknik- och konkurrensneutral. Svensk Kollektivtrafik uppmanar regeringen att fortsätta sina anstängningar att få EU kommissionen att långsiktigt acceptera koldioxidskatten.

### **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. Den största delen av den palmolja och PFAD som används vid biobränsleframställning är 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 Svensk Kollektivtrafik 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 bränslen som kommer inte att omfattas inte av reduktionsplikt**

Vissa fossila bränslen kommer inte att omfattas inte av reduktionsplikt. Exempel på sådana bränslen är naturgas och flygbränsle. Detta är ologiskt, och kommer att försena utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle. I Sverige har andelen biogas i fordonsgasen stadigt ökat, och 2015 översteg andelen 70 procent. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att en fortsatt ökning av biogasandelen och minskad användning av naturgas är önskvärt. Därför är det rimligt att förslaget om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp utvidgas till att även omfatta fossil gas i anläggningar och fordon. Även flygbränsle borde omfattas av reduktionsplikt. Svensk Kollektivtrafik anser att flygets, liksom den övriga transportsektorns, ökande klimatpåverkan måste brytas. Andra åtgärder än flygskatt, förslagsvis reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från flygbränsle skulle innebära större möjligheter att uppnå miljömålet begränsad klimatpåverkan.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-04-18

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD