

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 10 februari 2022

Klimatkommunernas remissyttrande över promemorian *Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten*

12021/03379

Bakgrund och promemorians förslag

Sverige har haft undantag från statsstödsreglerna för rena och höginblandade biodrivmedel i snart 10 år, för att stödja utvecklingen av rena och höginblandade biodrivmedel genom att befria dessa från koldioxid- och energiskatt. Det har handlat om ettåriga undantag, ibland meddelade in på verksamhetsåret.

Infrastrukturdepartementet föreslår i sin promemoria att Sverige ska avstå från att ansöka om förlängt statsstödsundantag från EU i år, och att de rena och höginblandade biodrivmedlen istället ska föras in i reduktionsplikten. Förslaget motiveras med att EU knappast kan tillåta ytterligare år med statsstödsundantag.

Sammanfattade synpunkter från Klimatkommunerna

Följderna om förslaget skulle genomföras, skulle innebära ett enormt steg tillbaka för Sveriges klimatomställning. Klimatkommunerna hoppas att det är brist på kunskap om konsekvenserna som föranlett att förslaget lagts fram. Om regeringen på allvar vill att Sverige fortsätter vara drivande i klimatomställningen, med sikte på att bli världens första fossilfria välfärdsstat, måste förslaget om slopad skattebefrielse dras tillbaka, och Sverige måste skyndsamt ansöka om förlängt statsstödsundantag för rena och höginblandade biodrivmedel minst till 2030.

Förslaget i promemorian kullkastar tio års upphandlingsjobb som gjorts i kommuner och regioner i Sverige, för att öka andelen förnybara bränslen. Det sätter kommunerna i en väldigt svår sits, när avtal kommer att sägas upp med hänvisning till att leverantörerna inte kan leverera rätt bränsle. Om kommunerna inte kan eller vill betala den ökade kostnaden måste avtalet omförhandlas. I vårt remissvar berättar tio kommuner om vilka konsekvenser förslaget skulle få för deras arbete med att ställa om till hållbara transporter.

Det finns bedömningar från EU:s håll om att Sverige måste få gå före – varför ska vi då bromsa? Klimatkommunerna vill att regeringen ska ansöka om förlängt statsstödsundantag för att möjliggöra fortsatt befrielse från koldioxid- och energiskatt för rena och höginblandade biodrivmedel fram till år 2030 eller längre.

Klimatkommunernas synpunkter

Kommunerna drabbas hårt – men saknas på remisslistan

Klimatkommunerna noterar inledningsvis att promemorian inte skickats på remiss till någon kommun. Detta anser vi är anmärkningsvärt, med tanke på de dramatiska effekter förslaget skulle få för kommunernas omställning till hållbara transporter. Inte heller Klimatkommunerna har fått förslaget på remiss.

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 10 februari 2022

Vad skulle förslagets följder bli för kommunerna?

Städer och kommuner spelar en viktig roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Vi bidrar till det nationella målet att minska utsläppen från trafiken med 70 procent till 2030, och har i många fall gjort kraftfulla satsningar på att få bort de fossila bränslena i de egna fordonen och i upphandlade transporttjänster.

När marknaden är mogen och det är kommersiellt gångbart ställer kommunerna krav på eldrift. Men alla marknader har inte kommit så långt - exempelvis entreprenadmaskiner och byggprojekt. Biodrivmedel är bryggan över till framtiden, och otroligt viktiga för att kommunerna ska kunna hålla uppe nivån i sitt klimatarbete.

Utan skatteundantag på rena och höginblandade biodrivmedel ökar priset på dessa med minst 20 procent. Detta kan leda till krav på kompensation från stadens leverantörer eller uppsägning av befintliga kontrakt. Om det blir betydligt dyrare att använda rena och höginblandade biodrivmedel kommer det naturligtvis att leda till minskad användning av dessa bränslen. Det blir 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 och utsläppen kan till och med komma att öka lokalt. För att kommuner ska nå sina klimatmål behövs draghjälp från staten!

Enligt promemorians förslag ska drivmedelsföretagen ges större möjlighet att tillgodoräkna sig de lägre utsläppen från rena och höginblandade biodrivmedel för att uppnå reduktionsplikten. Vi ser ett stort problem med detta resonemang. Drivmedelsköpare som genom sina upphandlingar vill bidra till minskade klimatutsläpp måste särskilt avtala med drivmedelsbolagen om att deras inköpta volymer inte får räknas in i reduktionsplikten. Utan ett sådant avtal leder försäljningen av rena och höginblandade biodrivmedel bara till att andelen biodrivmedel i den bensin och diesel som säljs på den övriga marknaden sänks med samma nivå och då har ingen ökad klimatnytta uppnåtts.

Sverige världsledande i klimatomställningen av transportsektorn

Sverige är världsledande i klimatomställningen av transportsektorn. Vi visar att elektrifiering och biodrivmedel kompletterar varandra - att det krävs flera olika lösningar för att uppnå en grön omställning. Sverige har konsekvent visat att detta är möjligt och sedan 2010 reducerat koldioxidutsläppen från transportsektorn med mer än 20 procent. EU har under samma period ökat utsläppen från transportsektorn.

Sveriges positiva utveckling har varit möjlig genom proaktiva styrmedel, en bred satsning inom industrin och ett generellt stöd hos allmänheten. Satsningen med långsiktiga mål ger resultat. Sverige behöver stå för denna modell snarare än att sänka våra ambitioner.

EU uppmuntrar att Sverige tar en ledande position för att ställa om till fossilfria transporter

Inom EU ser vi signaler som visar på en större medvetenhet om att transportsektorn inte bidrar tillräckligt till klimatmålen, och vi hör allt oftare röster som talar för en mångfald av tekniklösningar. Det är nu Sverige bör föra fram sin position med kraft, och ansöka om ett förlängt skatteundantag till 2030. På så sätt kan vi stötta EU i att nå klimatmålen för transportsektorn genom den svenska modellen.

I promemorian anges: *I dagsläget är det alltså oklart om statsstödsgodkännandet för skattebefrielsen för flytande rena och höginblandade biodrivmedel kommer att kunna förlängas bortom 2022.* Men de

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 10 februari 2022

nya statsstödsreglerna som nyligen antogs av Kommissionen ökar möjligheterna för Sverige att få igenom ett mer långsiktigt undantag, precis som det tioåriga undantag som beviljades biogasen.

Om förnybara drivmedel kan fortsätta skattesubventioneras i ungefär åtta år till har regioner och kommuner fortsatt råd att välja hållbara alternativ i sina upphandlingar. Under perioden kan fortsatt arbete för utfasning av bensin och diesel ske och sannolikt i snabbare takt. För att det ska vara möjligt behöver vi öka produktionen, och det kommer den bara göra om det är lönsamt att producera biodrivmedel (vilket förslaget förhindrar).

Förslaget slår undan benen för en hel bransch

Genom att rena och höginblandade biodrivmedel efterfrågas på den svenska marknaden kan pionjärföretag visa att man kan ligga före de nationella målen om fossilfrihet.

I den upphandlade kollektivtrafiken står biodrivmedel, biogas och el för 93 procent i trafikarbetet. Om förslaget i promemorian går igenom slår regeringen undan benen på dessa svenska företag som producerar biodrivmedel.

De rena och höginblandade biodrivmedlen ger en additionell klimatnytta utöver den lagstadgade reduktionsplikten och är en avgörande för att del i att uppnå det svenska klimatmålet för transportsektorn. Det är inte säkert att Sverige kan lita till att en reduktionsplikt kan genomföras med tanke på den globalt ökande efterfrågan på biodrivmedel, om svenska producenter inte längre finns.

Röster från åtta kommuner – konsekvenser om förslaget skulle genomföras

Stockholms stad: Stockholms stad bidrar till det nationella målet att minska utsläppen från trafiken med 70 procent till 2030. Staden har också som mål att vara en fossilfri organisation samma år. Som upphandlare av varor och tjänster för cirka 40 miljarder kronor per år har staden stora möjligheter att påverka genom att ställa krav på de fordon, arbetsmaskiner och drivmedel som används i uppdrag för staden.

När marknaden är mogen och det är kommersiellt gångbart ställer staden krav på eldrift. Men alla marknader har inte kommit så långt. Vissa marknadssegment har ingen elektrifiering och väntas inte nå dit förrän efter 2027. Det gäller till exempel entreprenadmaskiner och byggprojekt. Biodrivmedel är bryggan över till framtiden. Förslaget i infrastrukturdepartementets promemoria om att slopa koldioxid- och energiskattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel från 2023 skulle därför få stora konsekvenser för Stockholms möjligheter att ställa krav på fossilfrihet i upphandlingar och exploateringar.

Finspångs kommun: Det vore förödande för oss om skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel togs bort. Eftersom vi ännu inte har tillgång till biogas så är omställningen en lite större utmaning och vi har förlitat oss på HVO och etanol som övergångsbränsle.

Växjö kommun: Ett sådant här beslut underminerar kommunernas arbete med att närma sig klimatneutralitet till 2030 eller ha kraftiga utsläppsminskningar territoriellt. För att detta ska vara möjligt behövs hjälp från aktörer där inte kommunen har samma rådgighet (dvs EU, staten, företag...). Om staten gör det dyrare att använda biodrivmedel så kommer det leda till minskad användning av biodrivmedel och därmed blir det svårare att minska utsläppen. Troligen blir det till och med ökade utsläpp.

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 10 februari 2022

Östersunds kommun: Östersunds kommun kör många tunga fordon på HVO. Under 2021 köpte kommunen in 261 644 liter HVO. På upphandlingssidan ställs krav på varierande grad av fossilfrihet och vi har bland annat aktörer inom området mattransport, avfall, färdtjänst, skolskjutsar och externa entreprenörer som kör på HVO och kanske kan kräva omförhandling i nuvarande avtal. Under 2021 rapporterade de in att de förbrukat 120 000 liter HVO. Vi har nya upphandlingar som tillkommer och även ökande mängder i befintliga avtal, utifrån att krav i upphandlingar ställts utifrån trappstegsprincipen.

Klimatarbetet kommer också att påverkas framåt. Det kommer att bli svårare att få accept på att ställa krav på 100 % förnybart i upphandlingar, det ser vi redan nu enbart från att information om skattebefrielsen kommit ut. Kommunen har i många år satsat på el och gasfordon och vi ger även möjlighet till valfritt drivmedel i upphandlingarna. Men i avvaktan på att fler alternativ kommer fram när det gäller eldrivna tunga fordon och arbetsmaskiner så skulle det vara bra om skattebefrielsen kunde vara kvar ett antal år längre för en mindre dramatisk prishöjning. I annat fall kommer klimatomställningen att bli mycket svårare.

Lunds kommun: Vi köpte ca 500 000 liter HVO förra året till vår egen fordonsflotta. En höjning av priset på HVO skulle få stora konsekvenser för våra drivmedelskostnader, alternativt leda till en återgång till fossil diesel och därmed högre utsläpp. Utöver delar av vår egen fordonsflotta har vi en rad avtal där vi har ställt krav på fossilfria transporter och som idag körs på HVO.

Kalmar kommun: Kalmar kommun ser att det under ett antal år framöver fortsatt behövs en palett av förnybara drivmedel för att klara den nödvändiga omställningen. Vår målsättning är att vara fossilbränslefri och klimatneutral till 2030 och att inga fossila drivmedel ska finnas kvar i den egna fordonsparken eller i köpta transporttjänster efter 2023 års utgång.

Primärt för personbilar och lätta lastbilar används biogas (43,5 %), etanol (6,8 %) och el (16,2%) och HVO (16,8%). HVO används enbart i de fall biogas eller el inte är möjligt. Sammantaget har fordonsflottan som Kalmar kommuns transportcentral hanterar nått 83,3% förnybart till dags dato. Redan idag använder vi även enbart fossilbränslefritt i våra arbetsmaskiner och tunga transporter, då i form av HVO. Vi noterar att HVO index har stigit med 22,7 % mellan december 2021 och januari 2022, en kostnadsökning som redan där innebär ca 1 700 000 kr per år redan – alltså exklusive föreslagen förändring.

Ekonomiskt skulle konsekvensen av slopad skattebefrielse bli uppskattningsvis 1 800 000 kr i ökade kostnader för HVO, i de fordon som i dag tankar HVO. Kostnadsökningen för Etanol ligger på runt 60 000 kr. Konsekvenserna för Kalmar kommun blir även dyrare transporter och entreprenader samt fraktkostnader då vi beställer varor. Även underhållsarbeten som gräsklippning, snöröjning, sandning och sopning blir dyrare. Sammantaget ser Kalmar stora ekonomiska konsekvenser och att förslaget riskerar försvåra för den påbörjade brådskande omställning som resan till ett fossilbränslefritt och klimatneutralt Kalmar 2030 innebär.

Malmö stad: För stadens avtal kommer den nya lagstiftningen att få betydande konsekvenser. Malmö stad har under de senaste åren inkluderat klimatkrav på transporter i en stor andel av stadens kommunövergripande upphandlingar (t.ex. vid köp och leverans av olika varor, köp av rena transporttjänster och köp av tjänster där leverantörens personal transporterar sig). Klimatkraven har utformats för att ge additiv klimatnytta och leverantörerna har, i de flesta fall, getts möjlighet att nå upp till klimatkraven genom HVO100. (Staden verkar för att öka andelen transporter med förnybar el, biogas eller vätgas men HVO100 är fortsatt ett viktigt övergångsbränsle.)

För det fall HVO100, likt föreslås i detta lagförslag, plötsligt inkluderas i reduktionsplikten skulle det bli en juridisk tolkningsfråga hur ingångna avtal ska tolkas. Risken finns att en stor del av kraven

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 10 februari 2022

plötsligt skulle bli helt verkningslösa det vill säga inte längre innebära någon klimatnytta och inte längre bidra till stadens klimatmål. En ytterligare risk är att kostnaderna skulle öka markant.

Mora kommun: Detta är en mycket viktig fråga för oss! En höjning av priset på HVO100 med 6–7 kr/l gör det svårt för oss att hålla kvar vår ambition att tanka HVO100 istället för diesel. Sverige verkar släppa på målet om 70%-minskning i transportsektorn till 2030.

Borås Stad: Borås Stad har höga ambitioner att bidra till både nationella utsläppsmål och Parisavtalet. Förnybara, hållbara drivmedel spelar på några års sikt en viktig roll i att kunna bidra till målpuffyllelsen. Förnybara bränslen används idag i stadens egna lätta men framför allt tunga fordon, i kollektivtrafiken och i upphandlade transporttjänster. Boråsare och företagare i Borås tankar förnybart för att bidra till en mer och mer fossilfri vägtrafik. En kostnadsökning skulle med stor sannolikhet kasta oss tillbaka i vårt gemensamma klimatarbete. Signalvärdet skulle dessutom skada förtroendet i en långsiktig, systematisk omställningsprocess.

Botkyrka kommun: Regeringens förslag om slopad koldioxid- och energiskattebefrielse för rena och höginblandade biodrivmedel från 2023 skulle få stora konsekvenser för Botkyrkas möjligheter att nå klimatmålen för den egna organisationen och för Botkyrka som geografisk plats. Kommunen har arbetat aktivt i nästan 10 år med kravställningarna vid upphandling för att minska utsläppen från transporter med siktet på målet om att kommunens upphandlade varor och tjänster ska vara klimatneutrala senast år 2025. De kraftiga kostnadsökningarna på rena och höginblandade biodrivmedel kommer göra det mycket svårt för Botkyrka att fortsätta ställa krav vid upphandlingar vilket riskerar att Botkyrka backar i arbetet mot målet om fossilfrihet.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 41 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder. Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel.

Klimatkommunernas styrelse

Lennart Bondeson (KD) Örebro kommun

Ann-Chistin L Frickner (C) Upplands Väsby kommun

Camilla Lindoff (S) Hässleholms kommun

Bo Frank (M) Växjö kommun

Evelina Fahlesson (S) Skellefteå kommun

Arne Jonsson (C) Eskilstuna kommun

Tom Andersson (MP) Borås stad

Remissvar
Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 10 februari 2022

Camilla Neptune (L) Lunds kommun

Gunvor Bergqvist (V) Göteborgs stad

Kerstin Arnemo (C) Östersunds kommun

Peter Johansson (M) Kristianstads kommun