

Stockholm 2019-10-28

Länsstyrelsen i Stockholm
Enheten för samhällsplanering

Remiss av Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon i Stockholms län, DNr:425-26734-2018

SPBI har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande svar.

Allmänna kommentarer

SPBI anser att den regionala planen gör ett avsteg från en teknikneutral ansats som offentliga organisationer och myndigheter bör användas sig av. Därför skall en sådan plan inte använda sig av en teknikutpekande prioriteringsordning. SPBI är tveksam till den rapport som planen har använt som underlag, och som SPBI anser innehåller godtyckliga bedömningar och som inte kan kallas för vetenskapligt underlag. SPBI anser att det inte utgör ett lämpligt underlag för utarbetandet av en offentlig strategi av detta slag.

SPBI anser att det finns några huvudsakliga invändningar till underlaget till strategin:

- Den ”vetenskapliga utredningen av miljö- och samhällsnyttor” inte är vetenskaplig utan en godtycklig bedömning.
- Ansatsen att Sverige och regionen endast får använda svenskproducerade drivmedel då vi lever i en värld av frihandel och det är en stor utmaning för svensktillverkade biodrivmedel att konkurrera kostnadsmässigt med importerade biodrivmedel.

Strategisk drivmedelsinriktning

Offentliga strategier bör eftersträva en teknikneutral målstyrning mot minskade koldioxidutsläpp, och i den grad det är rimligt och mätbart mot andra samhällsmål. En tekniks-specifik styrning kan ha en kraftigt negativ påverkan på både näringsliv och samhälle. Dessutom kan ”vetenskapliga” bedömningar av detta slag, fastslagna av offentliga myndigheter, orsaka stor skada och snedvrider konkurrensen inom näringslivet.

Alla typer av tekniker och drivmedel behöver stöttas för att nå målet och de alternativ som faktiskt kan åstadkomma de största skillnaderna bör inte nedprioriteras i en offentlig strategi.

I planen konstateras också att mycket av det som händer vad gäller utvecklingen av fordon, drivmedel och biodrivmedelsproduktion ligger utanför Länsstyrelsens, Region Stockholms och länets kommuners rådighet vilket ytterligare stärker att denna strategi inte skall prioritera ett biodrivmedel före ett annat.

Den strategiska inriktningen med prioritering av drivmedel är inte heller praktiskt tillämpbar, hur mycket mer får det kosta med el vs biogas eller biogas vs etanol? Och var går gränsen för praktiskt genomförbart?

Strategin bör därför delvis göras om med en teknikneutral och vetenskaplig ansats. Det går att göra en regional plan för infrastruktur som pekar ut relevanta åtgärder utan att fokusera på att prioritera teknikalternativ. Framförallt bör ”drivmedelstrappan” och den ”vetenskapliga prioriteringen av drivmedel” antingen tas bort helt eller kraftigt revideras så att de blir något mer verklighetsnära. Dessutom bör perspektivet att drivmedlet ska produceras i Stockholms län ses över. Det är inte rimligt att drivmedelsproduktion begränsas till länsgränser (i ett storstadsområde) eller nationella gränser.

Drivmedelsförsörjning i Stockholmsområdet

Enligt samtliga prognoser behöver betydande mängder flytande drivmedel fortfarande hanteras under överskådlig framtid i Stockholmsområdet, för att möta marknadens efterfrågan.

Flytande drivmedel, fossila och biodrivmedel, hanteras i ett system bestående av produktion, depåer och marknadsplatser, som knyts samman av en logistikkedja. Systemen är nationella, med starkt beroende av internationella förbindelser för import och export. Regionala och lokala system existerar inte. Uppbyggnad av nya, alternativa system för drivmedelsförsörjning grundar sig på antaganden om att kommersiella aktörer skall investera. Dessa antaganden finner ingen grund i remissen eller verkligheten.

Vid förändringar av infrastrukturen bör hänsyn tas till förmågan att a) möta marknadens efterfrågan på flytande drivmedel i vardagen, och b) samhällets behov av flytande drivmedel i kris, höjd beredskap och krig. För närvarande finns det inget i remissen som talar för att nuvarande infrastruktur bör ändras under överskådlig tid, då detta menligt skulle inverka på förmågan att försörja Stockholmsområdet med flytande drivmedel i vardag och kris. Nedläggningen av Loudden och Bergs kommer t.ex. att få allvarliga konsekvenser för regionen på kort och lång sikt, då alternativ försörjning betyder långa transporter från depåer i Gävle, Norrköping, Västerås eller Södertälje. Miljöpåverkan, sårbarhet och ineffektivitet är mätbara effekter av dessa beslut.

SPBI anser att det istället behövs en nationell plan för drivmedelsförsörjning, med tydliga funktionskrav, prioriteringar och roll/ansvarsfördelning mellan stat och näringsliv. En långsiktig plan som revideras regelbundet skall tjäna som riktlinje för regionala och lokala beslut. Detta skulle medföra att branschen kan medverka till omställningen till förnybara drivmedel, och att Sverige inkl. Stockholmsområdet, kan bygga upp den beredskap som regeringen beslutat om.

Kris- och krigsberedskap

Alla drivmedel lämpar sig inte för långtidslagring. Vid kris- och krigsberedskap är det viktigt att det är rätt drivmedel som kan levereras till de fordon som kan använda det drivmedlet. Detta är oberoende av de prioriteringar som görs i denna strategi. Beredskapslager regleras i lag, med 90-dagars förbrukning som hålls i lager och ständigt omsätts för att säkerställa kvaliteten. Vid en förändrad produktmix måste hänsyn tas till att både privata bilister och samhällsviktig verksamhet, reservkraft och försvaret måste kunna tillgodogöra sig dessa produkter. Detta kan i framtiden ställa

krav på uppbyggnad av en separat infrastruktur för att bibehålla samhällets beredskap för kris och krig.

Förnybara drivmedel & Skattebefrielse

Idag är alla förnybara drivmedel dyrare än dess fossila motsvarigheter och kommer vara så under en lång tid framöver. För att få sälja förnybara drivmedel skattebefriade krävs ett statsstödgodkännande från EU Kommissionen. Det nuvarande statsstödsgodkännande för skattebefrielse av rena och höginblandande förnybara drivmedel är tidsbegränsad till 31.12.2020. Regeringen arbetar för förlängning av ett statsstödsgodkännande för fortsatt skattebefrielse men det är idag oklart om det kommer att beviljas. Även om denna förlängning beviljas kommer den att vara tidsbegränsad och sannolikt då på två år. Detta betyder också att det är svårt att bygga en strategi på förlängningar som inte ger ett stabilt regelverk. Det blir också svårt att prioritera för vilken infrastruktur som aktörerna på marknaden skall investera i.

Om ett statsstödsgodkännande inte beviljas kommer alla förnybara drivmedel beläggas med samma energi- och koldioxidskatt som det fossila drivmedel som de ersätter. Stockholms län bör ha en beredskap och budget för hur man genomför sitt åtagande om bl.a. fossilfri kollektivtrafik.

Vem/vilka skall bygga den nya infrastrukturen?

Tanken med planen är att den skall peka ut vilken etablering av infrastruktur som behövs för att över tid möta efterfrågan på förnybara drivmedel i Stockholms län på ett strategiskt och genomtänkt sätt.

SPBI saknar information om hur planens prioriteringar är tänkt att genomföras och vem det är som skall genomföra planens prioriteringar. I strategin anges att driften av infrastrukturen bör lämpligen skötas av marknaden i första hand. Då kommer också drivmedelsbolagen att bygga ut den infrastruktur för förnybara drivmedel som de bedömer att marknaden efterfrågar. Deras bedömning behöver inte nödvändigtvis överensstämma med den strategiska planens prioriteringar.

Den utpekade prioriteringen av gasinfrastruktur och snabbbladdare medför dessutom stora investeringskostnader som till stor del täcks av offentliga pengar, och det är därför ännu viktigare att sådana etableringar faktiskt har en betydande effekt på miljö- och klimatutvecklingen och att de kan ha en rimlig marknadsmässig relevans. Det är inte tillräckligt att önska att just dessa tekniska lösningar ska prioriteras.

Efterfrågan av förnybara drivmedel

När det gäller förnybara drivmedel är det inte bara infrastrukturen som måste beaktas. Det är viktigt att ha klart för sig att det finns tre faktorer inblandade i ansträngningarna att öka användningen av biodrivmedel. 1) Dels skall det finnas fordon som tekniskt går att använda med de aktuella, hållbara biodrivmedel, 2) dels skall det finnas tillräckliga volymer biodrivmedel och 3) dessutom skall konsumenten/förbrukaren välja dem baserat på individuella kriterier (miljö, pris, tillgänglighet osv).

Vad gäller infrastrukturen för etanol så byggdes den ut under en period när det fanns gynnsamma incitament för etanolbilar och försäljningen av dessa ökade då kraftigt. Pumplagen infördes för att säkerställa att det fanns ställen att tanka förnybara

drivmedel på. Då det fanns efterfrågan och det mest kostnadseffektiva sättet att uppfylla pumplagen var att bygga Etanol E85 pumpar. Därefter drog den dåvarande regeringen undan de finansiella förmånerna för etanolbilar och försäljningen av denna typ av fordon dök. Idag finns det endast en fordonstillverkare som säljer en flexifuel modell för etanol E85, och än har ingen annan fordonstillverkare aviserat att de avser att börja sälja flexifuel bilar. Om fler fordonstillverkare väljer att åter börja sälja flexifuel fordon är sannolikt beroende av hur marknaden utanför Sverige utvecklas för dessa fordon. Sverige är en alldeles för liten marknad att fordonstillverkare skall utveckla fordon endast för Sverige.x

Gasbilar har under lång tid haft mycket fördelaktiga styrmedel och på olika sätt prioriterats i offentliga satsningar gällande infrastruktur och fordon, men det har trots detta inte skett något genombrott i efterfrågan. Är det då rimligt att offentliga myndigheter framåt ska sätta extra hög prioritet på det specifika teknikalternativet baserat på en godtycklig bedömning i underlaget.

Oavsett vilket förnybart drivmedel som man vill favorisera eller prioritera kommer det inte att vara framgångsrik om inte alla tre faktorer beaktas.

Dessutom tillkommer problematiken med att konsumenterna/förbrukarna inte visar större betalningsvilja för dyrare drivmedel och därför är även denna punkt beroende av utfallet för statsstöds godkännande av skattebefrielse av höginblandade förnybara drivmedel.

Ett annat potentiellt problem är att de fordon som Sverige väljer att premiera t.ex. genom Bonus-Malus systemet inte blir kvar i Sverige. För närvarande är andrahandsmarknaden för gasbilar i Tyskland och för elbilar bl.a. i Norge. Det är svårt att se hur en sådan export av premierade bilar kan hindras då det råder fri rörlighet av varor och tjänster inom EU.

Undvika lokala/regionala lösningar

Utifrån tanken att matavfall utgör potentiell råvara förs tanken till utökning av produktion av biogas. Andra biodrivmedel kräver större industriell infrastruktur för produktion av förnybara drivmedel och lämpar sig bättre att produceras i anslutning till redan befintliga industrier. Utöver nationella lagstiftningar och styrmedel är också en sådan produktion avhängig av EU:s regelverk inom området.

SPBI vill också peka på att även om man producerar förnybara drivmedel i Sverige eller lokalt i Stockholm kommer de att levereras till den marknad i världen som betalar bäst för produkten.

Ett stort hinder för denna typ av lokal/regional biodrivmedelproduktion ligger också i möjligheterna att erhålla tillstånd för sådan verksamhet.

Johan G Andersson
VD

Ebba Tamm
Produkt- och Miljöexpert