

Styrelsen	2023-06-26/27
Handling nr	14.2
Handläggare	Hanna Björk
Daterad	2023-06-07
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Remiss avseende motion om utfasning av Västra Götalandsregionens inköp av HVO100 och FAME100

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna redovisat remissvar samt ge VD i uppdrag att översända svaret.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Camilla Holtet

Göteborg 28 juni 2023
Dnr: VTM 1-314-23

Till
Regionstyrelsen
regionstyrelsen@vgregion.se
RS 2023-01041

Västtrafiks yttrande över motion om utfasning av Västra Götalandsregioners inköp av HVO100 och FAME100

Förslag till beslut

Västtrafik AB föreslår att regionstyrelsen föreslår att regionfullmäktige beslutar följande:

1. Motionen avslås.

En motion angående framtagande av plan för utfasning av HVO100 och FAME100 har inkommit till regionfullmäktige den 2023-02-14 §15.

Västtrafik har getts möjlighet att inkomma med yttrande på motionen med diarienummer 1-314-23.

Västtrafik omfattas av Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram och tillhörande miljö- och klimatstrategi.

Ett av tre delområden i trafikförsörjningsprogrammet beskriver målet om en kollektivtrafik som ger låg miljöpåverkan. Miljö- och klimatstrategin uttrycker en hög ambitionsnivå för kollektivtrafiken som aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I aktualiseringen av miljö- och klimatstrategin som fastställdes i december 2022 framgår att förändrade omvärldsfaktorer påverkar satsningarna framåt. På nationell och europeisk nivå ökar biodrivmedelsanvändning på kort sikt vilket riskerar att öka kostnaden och att klimatnyttan också kan variera. På längre sikt bedöms biodrivmedel att fasas ut till förmån för elektrifiering av vägtransportsektorn.

All kollektivtrafik bedöms kunna elektrifieras till 2035.

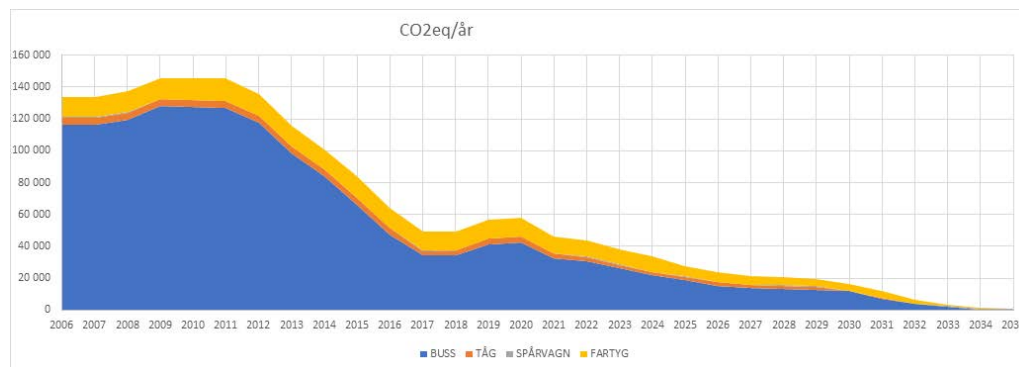
Målsättningen är att kollektivtrafiken skall minska koldioxidutsläppen med 90 procent per personkilometer mellan 2006 och 2035. Den minskning som genomförts är resultatet av att de fossila drivmedlen bytts mot förnybara, så som

biogas, RME och HVO och efter 2020 även en övergång mot el framför allt i busstrafiken.

Inför varje upphandling tas hänsyn till flera parametrar och avvägningar görs, bland annat kostnadsläge och utveckling för angivna tekniker, drivmedel och mängden trafik som ska utföras. I upphandlingarna ställs krav som ska bidra till att Västtrafik når uppsatta mål i trafikförsörjningsprogrammet.

För att nå klimatmålen krävs en storskalig elektrifiering. Omställningen pågår vid upphandling av stads- och tätortstrafik där krav ställs på elektrifiering. Även för fartygstrafiken är elektrifieringen påbörjad. Omställning till el i regiontrafiken för buss kommer påbörjas i större skala från 2026, då pandemi och krig inneburit försenade satsningar inom fordonsutvecklingen. De målsättningar som Västtrafik omfattas av kräver användning av HVO100, RME100 eller biogas i regiontrafiken till dess att övergången till elektrifiering kan genomföras.

Under 2022 (exkl fartyg) kördes ca 19 miljoner fordonskilometer på fossilt drivmedel och 137,5 miljoner fordonskilometer på biodrivmedel. Av biodrivmedlen utfördes 30,5 miljoner fordonskilometer med biogas, 42,5 miljoner fordonskilometer med el, 38,7 miljoner fordonskilometer med HVO och 25,6 miljoner fordonskilometer med RME.



Tabellen ovan visar totala utsläpp av koldioxidekvivalenter i ton per år, för åren 2006–2022 visas det totala utfallet och för åren 2023–2035 visas Västra Götalandsregionens prognos på utsläppsminskning i enlighet med miljö- och klimatstrategin. Mellan åren 2006–2022 syns utsläppsminskningen av koldioxid som övergången från fossilt till förnybart drivmedel givit.

När Västtrafik upphandlar trafik tjänster ställs miljökrav. Bland annat ställs krav på 100 procent biodrivmedel. Med biodrivmedel avses rena och höginblandade biodrivmedel det vill säga drivmedel som uppfyller kriterier enligt Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, 2 kap Hållbarhetskriterier. Hållbarhetskriterierna innebär att biobränslen ska leda till en minskning av växthusgasutsläpp jämfört med om ett motsvarande fossilt bränsle hade använts, att råvaror måste uppfylla så kallade markkriterier och att det ska gå att spåra bränslena ända tillbaka till deras ursprung.

Energimyndigheten godkänner och följer upp att det biodrivmedel som energibolagen levererar på den svenska marknaden uppfyller lagstiftningen.

Tidigare kunde några av Västtrafiks trafikföretag uppleva vissa problem med framför allt RME100, särskilt vid dålig hygien i tankanläggningarna och vid mycket kallt väder. Västtrafik får inte längre till sig att användningen av flytande biodrivmedel skulle påverka möjligheten att utföra trafiken som planerat. Kunskapen kring användning av biodrivmedel är idag hög hos trafikföretagen.

Nuvarande miljö- och klimatstrategi fastställdes av regionfullmäktige 2018. Ambitionsnivån är hög, kollektivtrafiken ska vara en föregångare för omställningen till ett hållbart transportsystem, enbart förnybara drivmedel ska användas senast 2030.

En storskalig elektrifiering krävs för att nå klimatmålen, där finns en utmaning bland annat eftersom elektrifieringen i den takt Västtrafik planerat för i regionbusstrafiken kommer bli senarelagd på grund av att fordon ännu inte finns på marknaden.

Fram till att omställningen till elektrifierad kollektivtrafik är genomförd är biodrivmedel viktiga för att behålla den låga klimatpåverkan från kollektivtrafiken som redan uppnåtts.

Att frånga hundraprocentiga biodrivmedel och övergå till reduktionspliktig diesel skulle kräva att klimatmålen justeras ner. Det reduktionspliktiga drivmedlet består till största delen av fossilt drivmedel med en inblandning av förnybart drivmedel. Klimatutsläppen från reduktionspliktigt drivmedel är betydligt högre jämfört med de från helt förnybara drivmedel.

Enligt Energimyndighetens rapport 2022:08 *Drivmedel 2021, Resultat och analys av rapportering enligt regelverken för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslag*, hade FAME (100 procent biodrivmedel) ett utsläpp av 30,2 g CO₂e/MJ, HVO (100 procent biodrivmedel) 15,3 g CO₂e/MJ och diesel MK1 (25,7 procent förnybart drivmedel) 73g CO₂/MJ.

Det fossila drivmedlet kom 2021 främst från Norge, Ryssland, Nigeria och USA.

HVO kan produceras av fetter och oljor, såväl vegetabiliska som animaliska.

Enligt Energimyndigheten 2022:08 *”Drivmedel 2021 Resultat och analys av rapportering enligt regelverken för hållbarhetskriterier, reduktionsplikt och drivmedelslag”* framgår vilka drivmedel som levererats på den svenska marknaden och dess ursprung.

HVO som levererades 2021 bestod till 63% av animaliska fetter, 19% av råttolja, 4% av raps, 4% av PFAD, 4% av palmolja och 6% övrigt. Andelen animaliska fetter har ökat. Sedan 1 juli 2019 krävs spårbarhet vilket bidragit till en kraftig minskning av PFAD, som är en restprodukt vid palmoljetillverkning. Krav på att biokomponenterna inte ska vara producerades av råvaror som har hög risk för indirekt markanvändningsförändring tillkom 1 juli 2021. Detta innebär att

biokomponenterna behöver ha certifiering som visar att de inte framställts från råvaror som innebär hög risk för indirekt ändring av markanvändning. Råvarorna till HVO:n i Sverige kommer från bland annat Tyskland, Sverige, Övriga EU och övriga icke EU länder.

FAME som levererades i Sverige under 2021 kallas vanligtvis för RME då det till största delen består av rapsolja, men på senare år innehåller den även solrosolja, palmolja, soja. Råvarorna till FAME:n som säljs i Sverige kommer från flera olika länder bland annat Australien, Tyskland, Danmark och Lettland.

Även för RME gäller lagstiftningen med krav på spårbarhet och indirekt markanvändning på samma sätt som för HVO.

I och med att biodrivmedel omfattas av hållbarhetskriterierna så säkerställs att drivmedlet är kontrollerat och godkänt av Energimyndigheten.

Om Västtrafik skulle frångå hundra procentiga biodrivmedel och övergå till reduktionspliktig diesel krävs att klimatmålen justeras ner och ambitionsnivån för kollektivtrafiken som föregångare i vägen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem tas bort. Klimatutsläppen från kollektivtrafiken skulle vid en sådan övergång öka kraftigt. Det reduktionspliktiga drivmedlet består till största delen av fossilt drivmedel med en inblandning av förnybart drivmedel och utsläppen av koldioxid är betydligt högre jämfört med de från helt förnybara drivmedel.

//

Per Johansson3 (KONSULT)

Från: Registrator VTM
Till: Stefan Westling Didrik
Ämne: Sv: Remiss avseende motion av Tomas Brandberg (SD) om utfasning av Västra Götalandsregionens inköp av HVO100 och FAME100

Från: Stefan Westling Didrik <stefan.westling.didrik@vgregion.se>

Skickat: den 29 mars 2023 11:22

Till: Vasttrafik <vasttrafik@vasttrafik.se>; Styrelsen för Logistik <logistik@vgregion.se>

Ämne: Remiss avseende motion av Tomas Brandberg (SD) om utfasning av Västra Götalandsregionens inköp av HVO100 och FAME100

Detta mejl är skickat från en extern e-postadress. Vänligen klicka inte på länkar och öppna inte bilagor om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Hej,
Översänder en motion på remiss.

Med vänliga hälsningar

Stefan Didrik

Nämndsamordnare
Koncernstab kansli och säkerhet
Koncernkontoret, Västra Götalandsregionen
Telefon: 076-9402737
Epost: stefan.westling.didrik@vgregion.se

2023-03-29

Diarienummer RS 2023-01041

Västtrafik AB
Styrelsen för logistik

Motion av Tomas Brandberg (SD) om utfasning av Västra Götalandsregionens inköp av HVO100 och FAME100

Motionen anmäldes på regionfullmäktige 2023-02-14 §15 och ska behandlas av regionfullmäktige inom ett år.

Inför regionfullmäktiges behandling ska regionstyrelsen se till att berörda nämnder yttrar sig över förslagen i motionen. Regionstyrelsen har valt att remittera denna motion till rubricerade nämnder för yttrande.

Nämnden ska yttra sig över om **motionens förslag till beslut**, kan eller bör genomföras, eventuell tidplan, kostnader med mera. Någon mer omfattande utredning av motionens förslag ska inte göras i samband med yttrandet över motionen. Till exempel om motionen föreslår en utredning så ska nämnden ta ställning till om en utredning bör göras och lämna förslag till regionfullmäktige. Det är regionfullmäktige som avgör om utredningen ska göras.

Nämnden ger förslag till regionfullmäktiges beslut. Förslaget till beslut kan vara:

- Regionfullmäktige bifaller motionen (förslagen i motionen ska genomföras) - Nämnden får i uppdrag att
- Regionfullmäktige avslår motionen (förslagen i motionen ska inte genomföras).
- Motionen är besvarad (ifall motionens syfte redan är uppnått genom pågående arbete eller genom andra beslut)

Ärendet ska ha rubriken ”Yttrande över motion av *fill i.* ”

Om förslaget till beslut är att bifalla motionen ska det uppdrag som blir en följd av bifallet klart framgå i beslutsunderlaget. Vidare ska nämnden ges i uppdrag att återrapporera vidtagna åtgärder dels till motionären, dels till regionfullmäktige. Regionfullmäktige redovisar detta i samband med den årliga redovisningen av de motioner som är äldre än ett år.

Om motionens syfte redan är uppnått genom andra beslut ska det redovisas och förslaget till beslut ska vara att motionen är besvarad, eventuellt med hänvisning till sakförhållandet.

Protokollsutdrag och eventuella underlag mejlas till regionstyrelsen@vgregion.se senast den 1 september 2023. Ange regionstyrelsens diarienummer.

Koncernkontoret sammanställer nämndernas yttranden. Regionstyrelsens utskott har uppdraget att bereda motioner som remitterats till utskotten, svara för eventuell remissammanställning och lägga förslag till beslut.

Med vänliga hälsningar
Stefan Didrik

Datum 2023-02-14

Regionfullmäktige

Motion

Utfasning av Västra Götalandsregionens inköp av HVO100 och FAME100

Förslag till beslut

Mot bakgrund av nedan föreslås regionfullmäktige besluta:

Att: ge regionstyrelsen i uppdrag att ta fram en plan för att Västra Götalandsregionens verksamheter snarast möjligt fasar ut sina inköp av HVO100 och FAME100.

Bakgrund

Enligt uppgifter från koncernstaben regional utveckling konsumerade Västra Götalandsregionen under 2021 16,6 miljoner liter ren HVO100 (hydrerad vegetabilisk olja).

Priset på HVO100 och "vanlig diesel", som på den svenska marknaden också innehåller över 30 procent biodiesel, varierar. Justerat för moms brukar skillnaden ligga kring 4-5 SEK per liter. Därmed kan man alltså mycket enkelt spara i storleksordningen 70-80 mnkr per år genom att fasa ut inköpen av HVO100 och ersätta detta med vanlig diesel. Detta kostnadsgap kommer sannolikt att öka när reduktionsplikten sänks under 2024.

Västra Götalandsregionen köpte under 2021 även 13,4 miljoner ton FAME100 (fatty acid methyl ester). Detta bränsle är billigare än HVO, men är sämre ur teknisk synvinkel. Under vintern har regionbussar i exempelvis Halland ställts in eftersom FAME blir för trögflytande vid låga temperaturer. Även andra driftsstörningar har rapporterats, FAME har ett notoriskt dåligt rykte bland chaufförer som av en eller annan anledning tankar detta bränsle.

I miljödiskussionen torde biodiesel vara något överreklamerat. I liten skala kan det användas för att i någon mån dämpa utsläppen av växthusgaser, men ju mer marknaden efterfrågar, desto större är tendensen att man börjar handla med "ful-biodiesel", alltså biodiesel som har diskutabel eller till och med negativ miljönytta.

Trots årtal av ansträngningar har man till exempel inte kunnat bli av med produkter från palmolja, som är en allt annat än miljövänlig råvara, i synnerhet när ny mark tas i anspråk för nya plantager. För övrigt kan efterfrågan på palmolja öka indirekt när man använder annan sorts biodiesel, eftersom marknaderna i någon mån utgör kommunicerande kärl.

Andra jordbruksbaserade bränslen, exempelvis biodiesel från raps, har diskutabel nytta ur miljösynpunkt. Genom att ta jordbruksmark i anspråk för produktion av energigrödor uppstår en så kallad ILUC-effekt (på svenska: indirekt förändrad markanvändning), vilket indirekt ökar nettoutsläppen av koldioxid. Detta är en mycket levande diskussion inom EU, och därför har man begränsat användningen av jordbruksbaserade biodrivmedel.

I Sverige har vi i stället ökat inblandningen av biodiesel av animaliskt ursprung. Biodiesel från slakteriavfall, tillverkat exempelvis i Australien, har på senare år växt till en dominerande andel av den HVO som handlas i Sverige. I teorin ska detta vara miljövänligt, vilket vi har anledning att ifrågasätta.

Relativt få privatpersoner tankar HVO/FAME. Frågan är då om dessa bränslen blir mer attraktiva när de upphandlas med regionens pengar. Den merkostnad som detta innebär, i storleksordningen 70–80 mnkr enligt ovan, tas från skattebetalarna, resenärerna eller regionens övriga verksamheter. Alternativt betalar man genom att regiontrafiken tillhandahåller sämre service.

Tomas Brandberg
Sverigedemokraterna