

## REMISSYTTRANDE

Till  
Regional utveckling  
Region Örebro län  
Box 1613  
701 16 Örebro

### **Remissyttrande över Handlingsplan för hållbara transporter i Örebro län**

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har beretts möjlighet att yttra sig över handlingsplanen för hållbara transporter i Örebro län och vill framföra följande.

Svebio arbetar för att öka användningen av bioenergi på ett ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Svebio anser att samhället ska använda generella styrmedel, typ koldioxidskatt, och sedan låta marknadens aktörer fritt välja tekniska lösningar och andra åtgärder.

Svebio organiserar omkring 250 företag verksamma i hela försörjningskedjan för bioenergi, från råvaruproduktion via förädling till slutanvändning. Svebios nätverk BioDriv engagerar ett 60-tal företag aktiva inom biodrivmedel.

Rapporten innehåller ett stort antal förslag till åtgärder för regionen, kommunerna samt företag och privatpersoner. Vi instämmer med inriktningen av åtgärderna och behovet av att ställa om transportsektorn och mönstra ut fossila drivmedel, men vi avstår från att kommentera åtgärdsförslagen i detalj.

Vi vill emellertid ge några synpunkter på frågor som tas upp i planen direkt kopplade till biodrivmedel.

I den så kallade drivmedelstrappan (figur 1) betonas mycket starkt värdet av närproducerade biodrivmedel. Det ges ingen definition av begreppet närproducerat. Ur klimatsynpunkt har närproduktion sällan någon större betydelse, eftersom transporter av den färdiga produkten bara står för en bråkdel av klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv. Närproduktion kan givetvis ha ett intresse ur regional synvinkel, för att utveckla näringslivet och för lokal försörjningstrygghet, men detta är inte en klimatfråga. För flera typer av biodrivmedel kan det vara fördelaktigt att bygga mycket stora produktionsanläggningar, vilket gör det svårt att prioritera närproduktion. För andra drivmedel är småskalig produktion möjlig, men ofta till priset av högre kostnad per liter.

Vi har svårt att följa argumentationen för att nedprioritera biodiesel som bränsle på sidan 8 – 9. I texten framhålls ett stort antal fördelar med biodiesel, men detta bränsle har ändå getts låg prioritet, främst därför att det redan är framgångsrikt på marknaden.

Valet av bränsle utgår åtminstone på kort sikt från vilka fordon som används, och dieselbränslen används i en stor del av fordonsflottan. Det gäller förutom för dieselmotorer även de flesta tunga lastbilar och arbetsmaskiner. Biodiesel är i många fall det enda möjliga förnybara bränslealternativet.

Det är för oss oklart varför man över huvud taget ska göra en prioriteringsordning mellan de olika fossilfria alternativen, eftersom de alla kommer att behövas, i olika typer av fordon.

Det finns en betydande risk i att från politisk eller administrativ nivå bestämma teknikval. Teknisk utveckling och marknadsutveckling kan snabbt ändra förutsättningarna för de olika tekniska lösningarna.

När det gäller kollektivtrafiken och biogasen är det viktigt att slå vakt om och utveckla den infrastruktur som byggts upp. Region Örebro län bör påpeka för statsmakterna det olämpliga i att subventionera elbussar, som slår undan benen för busstrafik med biogas.

### **Kommentarer till beskrivningen av olika förnybara drivmedel**

#### *HVO*

Vi ser inte några risker för tillgången på hållbar råvara för HVO-produktion. Och vi anser inte att körning med HVO (eller B100) "tenderar att ge högre hälsofarliga utsläpp jämfört med andra förnybara alternativ vid korta körsträckor". Jämförelsen bör göras med den diesel som ersätts, och alla fordon ska uppfylla högt ställda miljökrav (dieselfordon miljöklass 6).

När det gäller frågan om PFAD och palmolja måste EU:s hållbarhetskriterier och den svenska hållbarhetslagstiftningen gälla. Region Örebro kan inte ställa egna, högre krav.

#### *FAME/RME*

Den svenska FAME-dieseln är uteslutande rapsbaserad, RME. Tillgången på oljegrödor och mark där man kan odla oljeväxter är god och formuleringen om begränsad potential är felaktig. Beträffande utsläpp vid korta körsträckor, se ovan.

#### *Etanol*

Det mycket god tillgång på råvaror för etanolproduktion, både i Sverige, i Europa och globalt, liksom tillgång på mark där man kan odla energigrödor för etanolproduktion. Formuleringen om begränsad potential är därför felaktig. Etanol kan produceras både från ett stort antal odlade grödor (sockerrör, sockerbetor, majs, vete, annan spannmål, etc) och från olika cellulosa-haltiga råvaror och avfallsprodukter.

Etanolen har ett lägre energiinnehåll per liter, vilket ger en högre bränsleförbrukning i liter, men inte "högre drivmedelsförbrukning" i energienheter (kWh, MJ). Tvärtom kan etanol förbrännas med hög verkningsgrad.

Det finns idag personbilar för etanoldrift att köpa (Ford Kuga), och fler märken är att vänta. Särskilt som E85-marknaden växer snabbt i Frankrike, vilket ger underlag för europeisk

produktion av flexifuelbilar. Det finns idag också konverteringssatser som gör att man till låg kostnad kan konvertera bensinbilar till etanoldrift.

Svenska Bioenergiföreningen

Kjell Andersson  
Näringspolitisk chef

Tomas Ekbohm  
Expert biodrivmedel