

Svar på motion om att pausa användningen av HVO

Utan tvekan står vår organisation inför en tuff ekonomisk utmaning. Inte desto mindre står vår värld inför en omfattande klimatutmaning. Här pekar det mesta av forskningen på att vi absolut inte bör avvakta med klimatinsatser. Tvärtom är det viktigt att vi agerar såväl nu som på sikt.

Omställningen till fossilfria fordon innebär utmaningar. Här behöver vi som stor organisation leda och föregå med gott exempel. Vi bör visa att det är möjligt. Det är också viktigt att vi kan erbjuda ett alternativ att resa fossilfritt.

Det finns också en bred majoritet om att det är fossilfritt som gäller i det av Region Örebro län antagna Energi- och klimatprogrammet.

Mot bakgrund av det så bör fossil diesel inte vara något alternativ för verksamheter inom Region Örebro län. Dock är det, som motionärerna antyder, relevant att ha en god uppfattning om vilka ekonomiska åtaganden det innebär att välja ett fossilfritt alternativ.

Under den gångna hösten har det gjorts många analyser kring priset för fossil diesel. Detta som en följd dels av sänkt skatt, dels om en följd av minskningen av den så kallade reduktionsplikten. Den minskade reduktionsplikten har inneburit en kraftigt minskad efterfrågan på HVO. En effekt som nu kan noteras är ett betydande prisfall. Under november-december låg index för fossil diesel på ett värde runt 190. Vid årsskiftet föll den till ett värde runt knappt 150. Samtidigt sjönk HVO från ett indexvärde runt 165 till knappa 135. I mitten av december, när motionen skrevs, var prisdifferensen mellan diesel och HVO ca 6 kronor per liter. I slutet av januari var motsvarande differens strax över 3 kronor. Vi kan således notera en prisminskning för HVO om 21 procent. Det finns en osäkerhet om hur priserna på alla drivmedel kommer att utveckla sig under året, men Svealandstrafiken bedömer att snittminskningen för HVO under året kommer att vara ca 18 procent. Det innebär också att den kostnad Region Örebro län har gentemot Svealandstrafiken för busstrafiken har reducerats med 5 mkr för 2024.

Framöver kommer också behovet av HVO att minska. I nuläget körs ca 75 bussar med HVO inom Länstrafiken. I samband med de beslutade trafikreduceringarna i december 2024 respektive 2025 kommer det i huvudsak att vara bussar som tankas med HVO som fasas ut. I samband med att trafikavtalet i Lindesberg löper ut i december 2024 sker också en övergång från HVO till eldrift. Det innebär att kvarvarande bussar som drivs med HVO kommer att vara 25-30 stycken efter december 2025.

Som motionärerna också nämner ska man också ha respekt för att HVO är ett omdebatterat drivmedel, där klimat- och miljönytta stundom ifrågasätts.

Tanken med HVO är att det ska produceras av restprodukter som annars inte används och på så sätt bidra till en effektiv resursanvändning samt minskade utsläpp av koldioxid. Dessa rester kan vara animaliska fetter från slakterier, fiskeindustri och använd matolja. Vid en ökad efterfrågan började också fler produkter användas vid produktion av HVO.

Vid produktion av palmolja, som används mycket i olika matprodukter, bildas restprodukten PFAD. Det fanns också en kritik i Sverige mot att PFAD användes för produktion av HVO på grund av en oro att det skulle kunna bidra till avskogning av regnskogen. Detta har lett till att halten av PFAD har minskat från 39 procent år 2017 till tre procent tillsammans med palmolja under år 2022 för all HVO som produceras i Sverige. Palmolja och PFAD utgör alltså idag totalt tre procent av råvarorna till HVO som används i Sverige. De största leverantörerna av råvaror för svensk HVO är Spanien (11 procent), Tyskland (11 procent) och Storbritannien (10 procent).

Som nämnts i motionen kan produktion av palmolja och PFAD leda till avskogning av regnskog, vilket skulle leda till ökad halt av koldioxid.

För att också undvika avverkning från regnskog finns det certifierad palmolja. Neste My, som producerar den HVO som används inom Länstrafiken, använder endast PFAD från certifierad palmolja.

Region Örebro län håller med om att det finns utmaningar med HVO. Även om det är ett bra fossilfritt alternativ, så är det inte riktigt lika bra som exempelvis biogas och eldrift. Så, vad är då skälen till att fortsätta med HVO? Utmaningarna till trots så innebär det mer än 70 procent mindre klimatpåverkan fossil diesel. Enligt Energi- och klimatprogrammet ska vi använda fossilfria drivmedel, och här råder det ingen tvekan om att det finns att tillgå. HVO är också det mest rimliga alternativet när man vill köra fossilfritt där en del av den befintliga fordonsflottan består av bussar med dieselmotorer. Ekonomiskt har skillnaden minskat betydligt; i mitten av december (när motionen skrevs) kostade en liter diesel ca 22.30 kr. I slutet av januari kostade en liter HVO ca 22.50 kr. Värt att känna till är också att i gällande trafikavtal så krävs fossilfritt drivmedel. En övergång till fossil diesel skulle innebära en väsentlig ändring i avtalet och behöva juridiskt granskas för att se om det är möjligt.

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige att motionen ska avslås.

För Region Örebro län

Nina Höjjer
Ordförande i Kollektivtrafiknämnden

