



Rotel IX (Dnr KS 2024/1067)

Promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Remiss från Klimat- och näringslivsdepartementet
Remisstid den 28 november 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Åsa Lindhagen

Sammanfattning av ärendet

Klimat- och näringslivsdepartementet har remitterat promemorian ”Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt” till bland annat Stockholms stad för yttrande. I promemorian föreslås en höjning av reduktionsplikten från nuvarande 6 procent till 10 procent från och med 1 juli 2025 och att denna nivå ska gälla till år 2030. I promemorian föreslås också förändringar av reduktionsplikten som avser inblandning av fler förnybara och fossilfria bränslen samt leverans av fossilfri el från publik laddstation. I promemorian föreslås vidare en sänkning av skatten på bensin och diesel. Ytterligare ett förslag i promemorian är att reduktionsplikten för flygfotogen tas bort vid årsskiftet 2024/2025 för att ersättas med EU:s gemensamma reduktionsplikt för flyg.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Stadsledningskontoret har berett ärendet i samråd med miljöförvaltningen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på grund av kort remisstid inte inkommit med svar. Trafikkontoret har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att höjningen av reduktionsplikten är välkommen men otillräcklig. För att utsläppen från transportsektorn ska kunna minska i den takt som krävs bör regeringen besluta om en successiv och i förväg känd ökning av reduktionsplikten. Förslaget att inkludera publik laddning i reduktionsplikten leder enligt promemorian till att utsläppen från bensin och diesel ökar eftersom den el som får tillgodoräknas inledningsvis hade levererats till laddfordon oavsett förslaget.

Trafikkontoret ställer sig positivt till förslaget om en höjd reduktionsplikt men ser en risk för att förändringen, i sin nuvarande form, inte är tillräcklig för att bidra till att nå stadens klimatmål. Förslaget om att inkludera el som laddas från publika laddstationer i reduktionsplikten kan skapa en konkurrenssituation mellan el och förnybara drivmedel, särskilt om reduktionsplikten inte successivt höjs.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms stad har höga klimatambitioner och Stockholm lyfts ofta som en förebild i arbetet med att ställa om till en hållbar framtid. De resultat vi uppnått sedan år 1990 och de handlingsplaner vi utvecklat ligger i linje med vad som krävs för att bidra till att nå Parisavtalets 1,5-gradersmål. Detta är något som stärker Stockholm och Sveriges attraktionskraft och vi samarbetar med näringsliv och civilsamhälle för att ställa om.

Kommunfullmäktige har beslutat att Stockholm ska bli en klimatpositiv stad och att de konsumtionsbaserade utsläppen ska ha halverats till år 2030. Transportsektorn står för över hälften av utsläppen av växthusgaser inom Stockholms stad och av dessa står vägtrafiken för cirka 77 procent. Att minska utsläppen från transportsektorn, och från vägtrafiken i synnerhet, är avgörande för att Stockholms stad ska nå sina klimatmål. Regeringen har sammantaget försvårat för staden att kunna nå dessa mål.

Den nu föreslagna höjningen av reduktionsplikten är otillräcklig för att utsläppen från transportsektorn ska kunna minska i den takt som krävs. Därför bör regeringen besluta om en successivt och i förväg känd ökning av reduktionsplikten. Förslagen i promemorian leder visserligen till sänkta utsläpp, men i jämförelse med den tidigare reduktionsplikten som sju riksdagspartier varit överens om beräknas utsläppen ändå öka med nära 4 miljoner ton år 2025.

Förslaget att publik laddning ska räknas in i reduktionsplikten bör avvisas då det leder till att eldrift ställs mot förnybara drivmedel eftersom varje kilowattimme publik laddning innebär en lägre andel fossilfritt i bensin och diesel.

Vi anser att den föreslagna sänkningen av skatten på bensin och diesel försämrar konkurrenskraften för de företag, åkerier, bussbolag och taxifirmor som ställt om till fossilfritt och att den motverkar Stockholms stads mål om en utsläppsfri innerstad till år 2030. När det gäller förslaget att ta bort reduktionsplikten för flygfotogen och ersätta den med EU:s gemensamma reduktionsplikt kan vi konstatera att Sveriges nuvarande reduktionsplikt avspeglar högre ambitioner i närtid än EU:s. Förslaget är ytterligare ett i raden där regeringen sänker Sveriges ambitioner. Det är mycket beklagligt.

För att ha en möjlighet att undvika stora utsläppsökningar framöver behöver kommunerna ges större rådighet och fler möjligheter att genom lokal reglering styra vägtrafiken. Kommunerna bör exempelvis kunna besluta om differentierade parkeringsavgifter och andra ekonomiska styrmedel i trafikstyrande syfte att öka

kommunernas rådighet över utsläpp från trafiken. Detta bör regeringen möjliggöra genom ändring av gällande lagstiftning.

Avslutningsvis är det djupt allvarligt att regeringen inte tar ansvar för klimatkrisen och naturkrisen utan tvärtom förvärrar kriserna.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm den 20 november 2024

Åsa Lindhagen

Bilaga

Remissen Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt, dnr KS 2024/1067-1.1.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

Stockholm behöver minska utsläppen av växthusgaser. Både för en bättre levnadsmiljö för de som bor och besöker Stockholm samt för att vi måste ta vårt ansvar för att minska den globala uppvärmningen. Det var därför som det under det grönbå styret förra mandatperioden togs fram ambitiösa och viktiga klimatmål för Stockholm till år 2030 i form av Klimatkontrakt 2030.

Användningen av biodrivmedel och reduktionsplikt är medel för att minska koldioxidutsläppen – särskilt för de transportslag där elektrifieringen ännu inte är ett tillgängligt alternativ – exempelvis för flyget, sjöfarten och många arbetsmaskiner. Det är dock viktigt att komma ihåg att reduktionsplikten, oavsett nivå, inte är ett mål i sig. Ska Sverige och Stockholm klara våra höga klimatmål måste dock alla transporter som kan elektrifieras göra det.

Just Stockholm har särskilt goda förutsättningar för att visa vägen i elektrifieringen och det givna målet är att all vägtrafik i Stockholm måste vara elektrifierad så snart som möjligt. Redan i dag har Stockholm flest laddbara bilar i landet. Därför är det insatser för elektrifiering, snarare än reduktionsplikten, som är nyckeln till att just Stockholm ska få utsläppsfria transporter.

Moderaterna håller samtidigt med majoriteten om att Stockholm behöver få möjlighet att differentiera bland annat parkeringsavgifter för att kunna premiera utsläppsfria fordon och skapa incitament att byta bensinbilen mot en utsläppsfri bil.

Särskilt uttalande av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Liberalerna delar uppfattningen om att reduktionsplikten är en viktig del i arbetet för att minska människans negativa klimatavtryck. Samtidigt som den enbart är en del av ett större åtagande för att Stockholm och Sverige ska nå sina klimatmål.

Fler behöver överge de fossildrivna fordonen till förmån för el- och hybridbilar. För att detta ska vara både ekonomiskt gångbart och bekvämt för allmänheten måste Stockholm växla upp elektrifieringen av vår stad. Fler publika laddstolpar ska installeras och på sikt även inkludera nyproducerade bostäder samt befintligt bostadsbestånd.

För att driva på denna utveckling måste krav på en robust laddinfrastruktur implementeras redan vid markanvisningar, vilket Liberalerna driver i vår budget.

Kommunstyrelsen

Reservation av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti, Kristina Lutz (alla M) och Jan Jönsson (L) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Reduktionsplikten är ett viktigt verktyg för att minska utsläppen inom transportsektorn och nå de klimatmål som är avgörande för en hållbar framtid. Beslutet att drastiskt sänka reduktionsplikten var ett utslag av populistiskt valfläsk som resulterat i betydande utsläppsökningar motsvarande flera miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Det nya förslaget om att höja reduktionsplikten till 10 procent är otillräckligt och kompenserar inte för de ökade utsläppen som tidigare beslut orsakat. Det är en omvändelse under galgen, ett siffertrixande för att med minsta möjliga marginal minska utsläppen för att undvika miljardböter från EU. Drivmedelsbolagen och transportföretagen behöver stabila och långsiktiga spelregler för att kunna bidra till en effektiv omställning. Denna ryckiga och oförutsägbara politik gynnar inte någon – allra minst klimatet.

Centerpartiet har föreslagit avskaffad koldioxidskatt och sänkt moms på allt biobränsle samt sänkt reduktionspliktsavgift. Det skulle sänka priset och öka den inhemska produktionen av biobränsle. På så sätt kan man ha en hög inblandning av biobränsle, klara klimatet och samtidigt sänka priset vid pump. Alla måste ha råd att göra bra miljöval och att vara en del av omställningen. Förslaget att inkludera publik

laddning i reduktionsplikten skapar en falsk bild av klimatnytta, och vi delar föredragande borgarrådets uppfattning att förslaget bör avvisas.

Centerpartiets mål är att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad senast år 2035. Det kräver snabbare elektrifiering, effektivare transporter, minskad biltrafik i innerstaden och bättre framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. För att nå dit behövs kraftfulla insatser både lokalt och nationellt. Regeringen kan inte fortsätta att skjuta frågan framför sig utan måste börja ta ett verkligt klimatansvar och skapa förutsättningar för en omställning till fossilfria transporter och en hållbar framtid.

Ärendet

Klimat- och näringsdepartementet har remitterat promemorian ”Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt” till bland annat Stockholms stad för yttrande.

I promemorian föreslås att reduktionsplikten höjs från nuvarande 6 procent till 10 procent från 1 juli 2025 för både bensin och diesel och att denna nivå ska gälla till år 2030. Ett överskott som avser diesel får användas för att uppfylla reduktionsplikten för bensin om minst 6 procentenheter av plikten för bensin redan har uppfyllts genom egen inblandning av förnybara eller andra fossilfria drivmedel, eller genom användning av ett överskott som avser bensin.

Promemorian anger vidare att den som har reduktionsplikt för bensin och diesel ska kunna uppfylla reduktionsplikten genom utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer. Den som inte har reduktionsplikt och som har minskat utsläppen av växthusgaser genom leverans av sådan el ska kunna överlåta utsläppsminskningen till någon annan som därefter får använda den för att uppfylla sin reduktionsplikt.

I promemorian föreslås också att skatten på bensin och diesel sänks från 1 juli 2025 och att reduktionsplikten för flygfotogen tas bort vid årsskiftet 2024/2025 för att ersättas med EU:s gemensamma reduktionsplikt för flyg.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Stadsledningskontoret har berett ärendet i samråd med miljöförvaltningen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har på grund av kort remisstid inte inkommit med svar. Trafikkontoret har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige i Stockholms stad har i budgeten för 2024 och i Miljöprogrammet till 2030 beslutat att Stockholm ska vara en klimatpositiv stad och att de konsumtionsbaserade utsläppen ska ha halverats till 2030. Transportsektorn står för över hälften av utsläppen av växthusgaser inom Stockholms stad, runt 800 000 ton koldioxidekvivalenter år 2023. Av de totala utsläppen från transporter står vägtrafiken för cirka 77 procent. Att minska utsläppen från transportsektorn, och från vägtrafiken i synnerhet, är avgörande för att Stockholms stad ska nå sina klimatmål.

För att uppfylla de krav som ställs i EU:s förnybarhetsdirektiv behöver Sverige ha en plikt på drivmedelsleverantörer. Nivå på plikten och hur publik laddning eller andra fossilfria bränslen blandas in är något som Sverige kan bestämma själv.

Stadsledningskorets synpunkter och förslag

Kommunfullmäktige i Stockholms stad har i budgeten för 2024 och i Miljöprogrammet till 2030 beslutat att Stockholm ska vara en klimatpositiv stad och att de konsumtionsbaserade utsläppen ska ha halverats till 2030. Transportsektorn står för över hälften av utsläppen av växthusgaser inom Stockholms stad, runt 800 000 ton koldioxidekvivalenter år 2023. Av de totala utsläppen från transporter står vägtrafiken för cirka 77 procent. Att minska utsläppen från transportsektorn, och från vägtrafiken i synnerhet, är avgörande för att Stockholms stad ska nå sina klimatmål.

För att uppfylla de krav som ställs i EU:s förnybarhetsdirektiv behöver Sverige ha en plikt på drivmedelsleverantörer. Nivå på plikten och hur publik laddning eller andra fossilfria bränslen blandas in är något som Sverige kan bestämma själv.

Stadsledningskontoret anser att höjningen av reduktionsplikten är välkommen men otillräcklig. För att utsläppen från transportsektorn ska kunna minska i den takt som krävs bör regeringen besluta om en successivt och i förväg känd ökning av reduktionsplikten. Mellan år 2025 och 2030 beräknas den samlade effekten av de förändringar som föreslås i promemorian bidra till att utsläppen av växthusgaser minskar med 3,1 miljoner ton. Den relevanta jämförelsen är dock med den höjda reduktionsplikt som sju riksdagspartier tidigare varit överens om. Utifrån en sådan jämförelse beräknas utsläppen öka med nära 4 miljoner ton år 2025, trots den i promemorian föreslagna höjningen.

Stadsledningskontoret menar att det är logiskt att inkludera publik laddning i reduktionsplikten men att förslaget om hur inblandningen ska ske är olyckligt utformat. Förslaget har inte i närtid någon klimatnytta, utan leder enligt promemorian istället till att utsläppen från bensin och diesel ökar. Detta eftersom den el som får tillgodoräknas inledningsvis hade levererats till laddfordon oavsett förslaget. Stadsledningskontoret anser att den föreslagna utformningen leder till att eldrift ställs mot förnybara drivmedel; varje kWh publik laddning innebär en lägre andel fossilfritt i bensin och diesel. Stadsledningskontoret menar därför att detta än mer understryker behovet av att reduktionsplikten successivt höjs så att inte elektrifieringen urholkar förslaget till fossilfria drivmedel. En successiv höjning av reduktionsplikten skapar en successivt växande marknad för fossilfria och hållbara drivmedel och motverkar en oönskad effekt av att andelen fossilt ökar när den publika laddningen inkluderas. Stadsledningskontoret menar vidare att förslaget skapar en osäkerhet för kunden vad gäller klimatnytta. Förslaget behöver därför kompletteras med ett system där kunden kan ladda med additionalitet, dvs. garantier för att klimatnyttan inte räknas in i reduktionsplikten. Detta lägger dock ytterligare ansvar på konsumenten att välja en laddstation som kan garantera additionalitet.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna sänkningen av skatten på bensin och diesel skapar försämrar konkurrenskraften för åkerier, bussbolag, taxifirmor och andra som ställt om till fossilfritt och motverkar Stockholms stads mål om att ha en utsläppsfri innerstad till år 2030.

Angående reduktionsplikten för flygbränsle konstaterar stadsledningskontoret att Sveriges nuvarande reduktionsplikt avspeglar högre ambitioner i närtid än EU:s reduktionsplikt. I promemorian anges också att förändringen leder till ökade utsläpp från den luftfart som tankar i Sverige. Stadsledningskontoret bedömer att för Stockholms del kan förändringen motverka lokala insatser för att sänka konsumtionsbaserade utsläpp. I stadens klimatarbete innefattas start och landningar från Bromma flygplats samt konsumtion av flygresor bland invånare, vilka då får högre påverkan än beräknat när reduktionsplikten för flygbränsle ersätts med den EU-gemensamma. För att undvika en sådan effekt anser stadsledningskontoret att regeringen behöver ta fram kompletterande förslag på hur flygets utsläpp framöver kan minska i snabbare takt.

För att ha en möjlighet att undvika stora utsläppsökningar framöver anser stadsledningskontoret slutligen att kommunerna behöver större rådighet och fler möjligheter att genom lagstiftning och reglering styra vägtrafiken. Möjlighet för kommunerna att besluta om annan utformning av trängselskatt och differentierade parkeringsavgifter i trafikstyrande syfte är två exempel på åtgärder som skulle öka kommunernas rådighet över utsläpp från trafiken.

Stadsledningskontoret anser att regeringen bör möjliggöra för detta genom ändringar i aktuella lagstiftningar.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Påverkan av nationella styrmedel på stadens klimatmål inom transportsektorn

Nationella styrmedel spelar en avgörande roll för Stockholms möjligheter att minska utsläppen inom transportsektorn. Stockholm har som mål att minska utsläppen från transporter med 80 procent mellan 2010 och 2030. Stadens prognoser och beräkningar för att nå detta mål har baserats på tidigare beslutade politiska åtgärder, inklusive en reduktionsplikt på 30 procent. I det nyligen beslutade miljöprogrammet för 2030 lyfter staden även fram vikten av att Sverige och Stockholm historiskt haft höga utsläpp, vilket ur ett rättviseperspektiv motiverar en snabbare utsläppsminskning.

Konsekvensanalys av förslaget om justerad reduktionsplikt

I konsekvensanalysen för förslaget omjusterad reduktionsplikt framgår att en sådan förändring skulle kunna leda till en minskning av växthusgasutsläpp på 3, 1 miljoner ton CO₂-ekvivalenter till år 2030. Det är dock oklart om detta är tillräckligt för att uppfylla det nationella målet om en 70-procentig utsläppsminskning till 2030.

Analysen indikerar även att en höjd reduktionsplikt förväntas stimulera en ökad användning av laddbara fordon, vilket kan bidra till ytterligare utsläppsminskningar på sikt. Det bör dock förtydligas på vilka grunder denna slutsats dras.

Kontorets bedömning

Kontoret ställer sig positivt till förslaget om en höjd reduktionsplikt men ser en risk för att förändringen, i sin nuvarande form, inte är tillräcklig för att bidra till att nå stadens klimatmål. Vidare bedömer kontoret att förslaget om att inkludera el som laddas från publika laddstationer i reduktionsplikten kan skapa en konkurrenssituation mellan el och förnybara drivmedel, särskilt om reduktionsplikten inte successivt höjs. Slutligen anser kontoret att det råder otydlighet kring definitionen av vad som ska betraktas som en publik laddstation, vilket kan kräva ett klagörande.