

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR
2008-03-10

Er ref: N2008/948/TR
Vår ref: BR2008/002/FG
Sid. 1 (3)

Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är intresseorganisation för den svenska bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR kommer endast att yttra sig över de förslag och ställningstagande som påverkar buss- och kollektivtrafiksektorn samt transportsektorn i stort.

Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, KOM (2007) 817 slutlig, är en del av europeisk strategi att minska transportsektorns koldioxidutsläpp genom att främja utvecklingen av rena och energieffektiva fordon. En ansats som BR i grunden är positiv till, liksom att transportsektorns kostnader för energianvändning, koldioxidutsläpp och hälsoskadliga ämnen utvecklas till ett standardiserat beräkningssätt vid upphandlingar. Vi vill dock belysa områden och frågeställningar som bör tas med i beaktandet.

Yttrande

Redan idag kan konstateras att bussbranschen uppfyller det nuvarande EU-direktivets mål (direktivet 2003/30/EG). Ungefär sju procent av de 12 500 bussar som går i yrkesverksam trafik i Sverige drivs med förnyelsebara drivmedel. Enligt aktuell statistik från den 20 februari 2008 från Svenska Lokaltrafikföreningens databas Frida drivs 9,8 procent av den upphandlade trafiken med förnybara bränslen.

I Sveriges tredje största trafik huvudman Skånetrafikens avsiktsförklaring den 3 mars 2008 för en hållbar kollektivtrafik är målet att minska den fossila bränsleanvändningen i kollektivtrafiken med 40 procent till år 2012 och 90 procent till år 2020. Östgötatrafikens mål är att driva all sin trafik på förnybar energi år 2015. Busslink i Sverige AB:s bussflotta, som är landets näst största bussbolag, använder förnybart bränsle (etanol, biogas eller RME) till cirka 30

procent. Den tredje största bussoperatören Veolia Transport kör idag 18 procent av sina bussar på förnybart bränsle.

Den svenska bussbranschen deltar sedan länge aktivt i arbetet med att utveckla och testa miljövänliga motorer och bränslen samt enhetliga standarder. Omställningen till ny hybridteknik, förnybara bränslen och energieffektivare dieslbussar är i full gång och gör bussen till ett av de mest miljövänliga transportvalen. Sedan 1970 har energieffektiviteten hos bussar i genomsnitt ökat med 36 procent och dieselförbrukningen per kilometer kommer mer än att ha halverats till år 2020. Den svenska bussbranschen kommer därmed att klara EU:s klimatmål till 2020.

Därför ställer sig BR frågande till behovet av EU-kommissionens förslag för den svenska kollektivtrafiken mot bakgrund av att branschen redan har ett väl fungerande verktyg för att ställa miljökrav i offentliga upphandlingar. Genom Svenska Lokaltrafikföreningens, SLTF:s, rådgivande branschgemensamma ”Miljöprogram”, som används av det stora flertalet av Sveriges trafikhuvudmän, är andelen kollektivtrafikfordon i Sverige som går på alternativa drivmedel redan 10 procent. Trenden pekar på att andelen förnyelsebara drivmedel dessutom ökar kraftigt de närmaste åren.

Direktivets föreslagna beräkningsmetoder är diskutabla och kan ifrågasättas. Den orimligt korta remisstiden omöjliggör dock en mer utförlig analys i frågan. Det är ledsamt att departementet inte är intresserad av att få konsekvenserna av direktivets ordentligt belysta i sådana viktiga frågor.

Det är tydligt att beräkningsmetoderna inte är teknikneutrala utan missgynnar biobränslen. Detta till följd av viktningen av energianvändningen jämfört med koldioxidutsläppen. Vidare saknas uppgifter för beräkning av biogas vilket indirekt missgynnar detta förnyelsebara biobränsle. Dessutom sätts priset på koldioxidutsläpp till 19 öre per kg, vilket ska jämföras med SIKAs värdering på 1.50 kronor per kilo och nivån på den svenska koldioxidskatten, 101 öre per kg. Därför anser BR att kalkylmodellen bör omarbetas och att begrepp som ”livscykel” utredas mer.

Det föreligger dessutom oklarheter om hur direktivet hänger ihop med annan lagstiftning på området.

Beträffande den fortsatta utvecklingen av biobränslen inom kollektivtrafiken är det ytterst viktigt att dessa satsningar är långsiktiga med fasta spelregler. Experiment och testning av nya fordonsbränslen innebär extra kostnader för bussbranschen i form av bland annat ökat underhåll. Ständigt nya miljökrav minskar bussparkens genomsnittliga ålder, vilket leder till ökade kostnader för trafikföretagen, som tvingas till ständiga nyinköp av bussar, något som också ökar energianvändningen i tillverkningsindustrin. Det är viktigt att bussbranschen kompenseras ekonomiskt för sina miljöinsatser, så att inte resandet med kollektivtrafiken fortsätter att minska. Inte minst indexberäkningen och de långa avtalsperioderna måste ta hänsyn till kostnaderna för betydelsefulla energi- och miljöinsatser.

Det är glädjande och angeläget att BR är en remissinstans i trafikpolitiska frågor. Men återigen har BR på grund av den korta remisstid som stått till buds inte haft möjlighet att göra en närmare analys av förslaget och dess konsekvenser för bussbranschen. BR mottog remissen den 11 februari och remissvaret inlämnades till departementet den 10 mars. Syftet med att skicka utredningsförslag på remiss är att belysa vilka konsekvenser som ett lagförslag

kan få innan det genomförs. Den snäva tidsramen för remissvaren minskar möjligheterna för remissinstanser att ge sakargument och genomarbetade synpunkter på lagförslag. Det är endast i undantagsfall tremånadersregeln kan frångås och motivet till ett sådant undantag i detta ärende framgår inte av departementets remiss.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund