

Näringsdepartementet
Energienheten
103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR
2008-03-17

Er ref: N2008/1203/E
Vår ref: BR2008/003/GH
Sid. 1 (3)

Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av förnybar energi

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 användningen av förnybar energi, KOM (2008) 19 slutlig, har som ett bindande minimimål att tio procent av transportsektorns bränsleförbrukning ska täckas med biobränsle. I direktivet 2003/30/EG sattes målet till år 2010 till 5,75 procent.

Yttrande

Redan idag kan konstateras att för bussbranschens del uppfylls det nuvarande direktivets mål. 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 dieselbussar 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. Därför kommer den svenska bussbranschen att klara EU:s klimatmål till 2020.

Det glesbefolkade Sverige är ett av de busstätaste länderna i världen och 53 procent av resandet inom kollektivtrafiken görs med buss. Men trots att busstrafiken är vid sidan av den eldrivna spårtrafiken det mest miljövänliga transportmedlet minskar resandet med kollektivtrafik och dess marknadsandel. Bussresandet har inte ökat sedan 1970-talet.

Samtidigt har kostnaderna för busstrafiken ökat genom politiska beslut. I år har regeringen höjt dieselskatterna med 44 öre per liter och fordonsskatterna för små bussar med hela 45 procent. Klimatberedningen föreslår nu en höjd drivmedelsskatt med 70 öre per liter diesel och aviserar ytterligare stegvisa höjningar i takt med BNP och KPI utvecklingen. Dessutom föreslås stegvisa skärpningar och krav för koldioxidutsläpp på det redan idag mest miljövänligaste transportmedlet bussen.

Förutom skatter har bussbranschens kostnader ökat genom EU:s nya kör- och vilotidsregler. De administrativa kostnaderna för denna hantering innebär en årlig kostnad på mer än 700 miljoner kronor för företag inom vägtransporter, enligt Nuteks beräkningar av näringslivets administrativa kostnader för transportområdet.

Förslaget om avgiftsfinansiering av den nya myndigheten Trafikinspektionen ökar bussbranschens kostnader för tillstånd, tillsyn och kontroller ytterligare.

Dessa kostnadsökningar har den upphandlade busstrafiken stora svårigheter att på kort sikt kompensera med prisökningar till följd av långsiktiga avtal, vilket riskerar att leda till att delar av den miljövänliga busstrafiken slås ut. Ökade administrativa kostnader påverkar även konkurrensvillkoren i förhållande till andra EU-länder och riskerar att leda till en ökad ”utflaggning” av företag.

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. Det är viktigt att bussbranschen kompenseras ekonomiskt för dessa miljöinsatser, så att inte resandet med kollektivtrafiken fortsätter att minska.

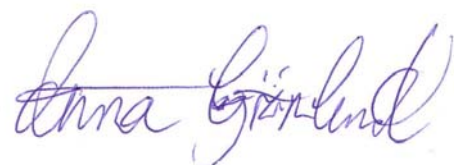
Det som borde tillföras EU-direktivet är åtgärder som främjar en ökad användning av förnybar energi genom regel- och skatteförändringar, som gynnar busstrafiken och skapar incitament för branschens företag att fortsätta och intensifiera satsningen på förnybar energi. Hänsyn måste tas till den sammanlagda kostnadsbilden för kollektivtrafiken.

Enhetliga miljöregler inom EU är i dessa sammanhang väsentliga. Därför bör exempelvis ett gemensamt regelverk för samtliga miljözoner i hela EU utarbetas där åtminstone samma krav ställs på personbilstrafiken som på busstrafiken. Miljözonerna i Sverige snedvrider dessutom reglerna för den inre marknaden och hämmar den fria rörligheten.

I förslaget till direktiv understryks vikten av att minska sårbarheten i energiförsörjningen genom att minska oljeimporten och att öka den inhemska produktionen av biobränsle. Regeringen och klimatberedningen föreslår att

etanoltullarna avvecklas, vilket ökar konkurrensfördelarna med sockerrörsbaserat framställt etanol från Brasilien, som därmed hotar att slå ut den inhemska produktionen samtidigt som ett certifieringssystem riskerar att fördyra etanolbränslet. Den omfattande etanolimporten från Brasilien, vilken utgör huvuddelen av den svenska etanolkonsumtionen, för tankarna till Sveriges starka oljeberoende av Mellanöstern under 1970-talets energikriser. Det är viktigt att en långsiktig och hållbar satsning på etanol inte ökar sårbarheten och risken för störningar av busstrafiken.

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 19 februari och remissvaret inlämnades till departementet den 17 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