

Miljödepartementet
Enheten för miljö kvalitet
103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR
2008-04-11

Er ref: M2008/986/Mk
Vår ref: BR2008/005/GH
Sid. 1 (3)

EU-kommissionens förslag till handel med utsläppsrätter m.m.

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga busstrafiken 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.

EU-kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG i avsikt att förbättra och utvidga gemenskapens system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser, KOM(2008) 16 slutlig, samt förslag till beslut att minska medlemsstaternas utsläpp av växthusgaser till år 2020, KOM(2008) 17 slutlig, samt förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om geologisk lagring av koldioxid, KOM(2008) 18 slutlig, syftar till att minska utsläppen av växthusgaser. Denna allmänna inriktning är BR i grunden positiv till. Dock saknar BR nödvändig kompetens att yttra sig över frågor rörande geologisk lagring av koldioxid.

BR vill dock belysa områden och frågeställningar som bör tas i beaktande vid utarbetande av dessa regelverk för klimatåtgärder.

Yttrande

I. Principiella utgångspunkter

BR har i tidigare remissyttranden (N2008/948/TR och N2008/1203/E) framhållit vikten av att satsa på kollektivtrafiken och inte minst busstrafiken i syfte att minska utsläppen av växthusgaser och förbättra framkomligheten i trafiken.

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 trafikhuvudman 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.

2. Särskilt om handel med utsläppsrätter

Vad som framkommer av förslag till direktivet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser, KOM(2008) 16 slutlig, är att vägtrafiken, liksom sjötrafiken, undantas tills kommissionen kan presentera ett genomtänkt förslag även för denna transportsektor (sid. 6.). Det är sålunda inte möjligt att yttra sig över hur ett sådant framtida förslag kan påverka kollektivtrafiken och bussbranschen i stort.

Ett nytt finansiellt instrument för handel med utsläpp av växthusgaser med risk för starka spekulativa inslag förefaller mot bakgrund av dagens allvarliga finansiella kriser med upptrissade råvarupriser vara mindre genomtänkt och handelsystemet riskerar att underminera en långsiktigt hållbar utveckling.

I remitterade handlingar saknas konsekvensanalyser, vilket ger anledning till en stark oro över följderna av EU-kommissionens förslag till direktiv för kollektivtrafiken. Det är en högst anmärkningsvärd rättsordning att beslut föregår utredningar och utförda konsekvensanalyser.

Enligt vissa studier gjorda av den energintensiva industrin kan ett sådant system indirekt medföra ökande priser på elektricitet. Då elektricitet är ett av de drivmedel som ger stor potential för energieffektivisering av motorteknologin och betydande minskning av koldioxidutsläppen är det viktigt att se till att det får till följd att det föreslagna handelssystemet inte hämmar en sådan angelägen teknologisk utveckling.

Det föreslagna handelssystemet, liksom lagring av koldioxid, medför ökade kostnader för produktion av dieselbränslen och för tillverkning och underhåll av bussfordon.

En ändamålsenlig konstruktion för handel med utsläppsrätter inom transportområdet ter sig dock som en utomordentligt svår uppgift att utforma och passar måhända föga för transportsektorn och i synnerhet kollektivtrafiken.

Därför är det viktigt att utreda andra alternativ för transportsektorn. Det kan finnas styrmedel som är väsentligen effektivare och ger bättre effekter för

att minska utsläppen av växthusgaser än ett framtida handelssystem. Styrmedel som bättre bidrar till en ökad kollektivtrafik.

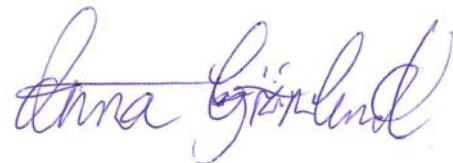
Redan idag finns effektiva styrmedel och bussbranschen har ett väl fungerande verktyg för att ställa miljökrav i offentliga upphandlingar. Svenska Lokaltrafikföreningens, SLTF:s, rådgivande branschgemensamma ”Miljöprogram”, används av det stora flertalet av Sveriges trafikhuvudmän.

Så länge inte privatbilismen inte införlivas i handeln med utsläppsrätter riskerar kostnadsbalansen att bli skev mellan transportslagen. Det finns en uppenbar risk att kollektivtrafiken missgynnas, vilket är tvärt emot de politiska ambitioner som uttalats i såväl EU:s klimatpolitik som den svenska klimatberedningens förslag.

Därför anser BR att den yrkesmässiga busstrafiken bör stå utanför handeln med utsläppsrätter.

3. Övrigt

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. BR mottog remissen den 6 mars och remissvaret skickas till departementet den 11 april. 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 tre-månaders-regeln kan frångås och motivet till ett sådant undantag i detta ärende framgår inte av departementets remiss.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund