

Energieffektivitetsutredningen
Olle Högrell
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2008-08-21

Legala hinder mot en effektivare energianvändning

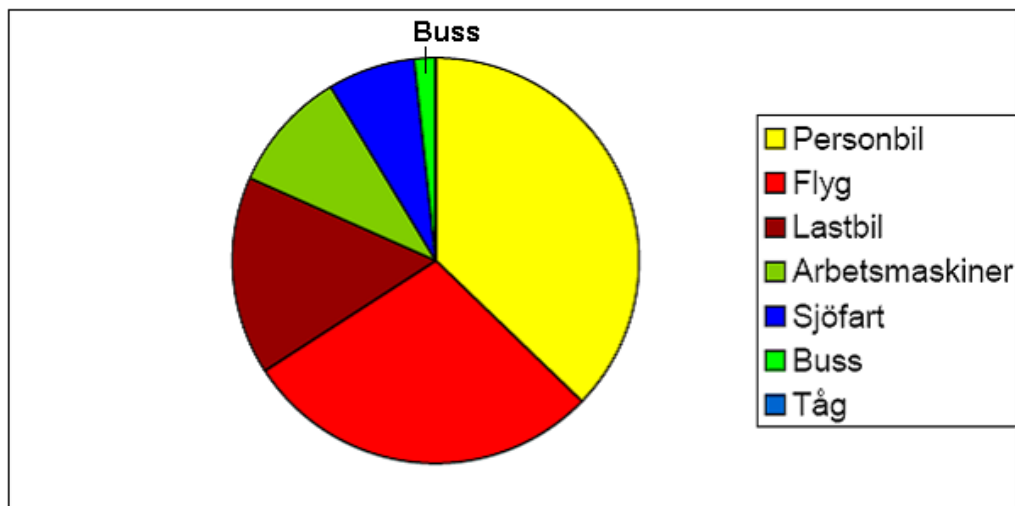
Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Med anledning av den hearing som Energieffektivitetsutredningen höll den 19 augusti 2008 lämnar BR följande bakgrund och förslag till åtgärder för att effektivisera energianvändningen genom en ökad kollektivtrafik.

Bussens centrala roll för en effektivare energianvändning

Det glesbefolkade Sverige är ett av de busstätaste länderna i världen och bussen står för huvuddelen av persontransporterna inom kollektivtrafiken. Av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor mellan år 1999-2007 gjordes de flesta resor (70 procent) med buss (639 miljoner resor under år 2007).¹ Busstrafiken har under tidsperioden ökat med 9 procent.

Busstrafiken står endast för en marginell andel av transportsektorns koldioxidutsläpp. Huvuddelen av utsläppen inom transportsektorn kommer från personbilarna, flyget och lastbilarna.



Transportsektorns utsläpp av växthusgaser år 2005 uppdelat på de olika transportslagen. Av diagrammet framgår bussens marginella roll för utsläppen av koldioxid inom transportsektorn.²

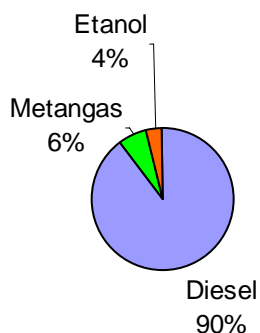
¹ Statistiken i detta avsnitt är hämtat från SIKAs rapport "Lokal och regional kollektivtrafik 2007" (2008).

² Diagrammet är från Åkerman m.fl. "Tvågradersmålet i sikte? – Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050" (Naturvårdsverkets rapport 5754 år 2007).

Förutom att busstrafiken spelar en högst marginell roll för utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn har det gjorts stora investeringar i ny och miljövänlig teknik och bränslen för bussar.

Redan idag kan konstateras att bussbranschen uppfyller det nuvarande EU-direktivets mål (direktivet 2003/30/EG). Ungefär tio procent av de 12 500 bussar som går i yrkesverksam trafik i Sverige drivs med förnyelsebara drivmedel.

Biobränslenas andel av busstrafiken (12.500 buss)



Enligt aktuell statistik från den 15 juli 2008 från Svensk Kollektivtrafiks databas Frida drivs 14 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.

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 resandet med kollektivtrafiken kan fördubblas.

Det som borde tillföras den nationella lagstiftningen och EU:s olika förordningar och direktiv är åtgärder som främjar en ökad användning av förnybar energi genom regel- och skatteförändringar. Åtgärder som kan gynna

busstrafiken och skapa incitament för branschens företag att fortsätta och intensifiera satsningen på förnybar energi genom en ekonomiskt och miljömässigt hållbar utveckling. Hänsyn måste tas till den sammanlagda kostnadsbilden för kollektivtrafiken.

Globaliseringsrådets rapport ”Gör Sverige till ett elbilens pionjärland” visar på de stora möjligheterna att driva fordonsparken med mycket mindre – och på sikt helt utan – koldioxidutsläpp. Globaliseringsrådet uppmärksammar elektricitetens överlägsna energieffektivitet och det faktum att svensk el produceras så gott som koldioxidfritt och att Sverige prognostiseras ha överskott på el under rätt många år framåt. Allt fler experter menar att vi nu står inför ett systemskifte där vi går från förbränningsmotorn som viktigaste kraftkälla i våra fordon till elmotorer. Rapporten föreslår att det omedelbart införs kraftiga stimulanser för bilister, åkerier och bussbolag att vid fordonsköp välja så kallade plug-in-elhybrider.

Det rapporten glömmer bort att nämna är att på buss sidan finns redan i världen tusentals hybridbussar i kommersiell drift. Med ökad eldrift kan bussbolagens höga kostnader för drivmedel minskas och kostnadsutvecklingen för kollektivresandet minskas. Med hybridfordon kan förbrukningen av såväl biobränsle (exempelvis biogas) som diesel sänkas. Dessutom reducerar motorbullret och miljön förbättras i våra städer. Med superkondensatorer, som exempelvis Scania utvecklar, kan batterierna snabbt laddas upp för en plug-in hybridbuss.

Bussbranschen förhoppning är att Energieffektivitetsutredningen tar upp dessa frågeställningar i sin rapport, vilket också framgick på hearingen, och eventuellt föreslå olika stimulanspaket för utveckling och införande plug-in-elhybrid bussar. Hybridbussar som drivs av diesel/etanol/biogas och elektricitet.

Förslag till åtgärder

Det är särskilt tre områden som BR vill lyfta fram för att öka effektiviseringen av energianvändningen inom transportsektorn.

I. Förändrad plan- och bebyggelseplanering

I nuvarande Plan- och bygglag (1987:10) tas ingen särskild hänsyn till kollektivtrafiken i samhällsplaneringen. Bristande samordning mellan markanvändnings-, trafik- och kollektivtrafikplanering har i många fall inneburit att möjligheter till effektiv kollektivtrafikförsörjning försvårats eller omöjliggjorts. Därför bör lagstiftningen förändras så att samhällsbyggandet främjar ett energieffektivt och hållbart resande.

För att uppnå målen med en fördubblad kollektivtrafik till år 2020³ behöver samverkan mellan kollektivtrafiksystemen och bebyggelsestrukturen utvecklas kraftigt. Kollektivtrafiken måste således komma in tidigt i planeringsprocessen, alltifrån den översiktliga planeringen till detaljplaneringen.

³ Se ”Handlingsprogrammet för fördubblad kollektivtrafik” (2008). Bakom programmet står Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Taxiförbundet samt Branschföreningen Tågoperatörerna.

Kollektivtrafikförsörjning bör vara norm för tillkommande bebyggelse.⁴ Konsekvensanalyser för kollektivtrafiken bör alltid utföras och busstrafiken ges företräde framför bilen i fysisk planlagstiftning, exempelvis vid byggande av körfält, hållplatser och bytespunkter.

2. Avskaffa miljözonerna för miljöns skull!

Tanken med miljözoner var att skapa hållbara stadsmiljöer. Resultatet blev ett helt annat. Miljözonerna i svenska städer missgynnar kollektivtrafik framför privatbilar och innebär en förkortad livscykel för bussar. När ska detta kontraproduktiva regelverk ändras?

I dag har fem svenska kommuner, Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg infört olika regelverk om miljözoner. Grundbestämmelserna om miljözoner regleras i Trafikförordningen (1998:1276). Enligt 4 kap. 22 § får endast tunga dieseldrivna bussar som är högst sex år gamla köras i en miljözon.

Denna ologiska åldersgräns, som endast tar hänsyn till bussens första registreringsår och inte de faktiska utsläppen av koldioxid och miljöföroreningar, har medfört att den ekonomiska livslängden för dieseldrivna bussar sjunkit från 10-13 år under 1990-talets första hälft till sex år idag. Detta har inneburit en väsentligt ökad kapitalkostnad för bussbolagen.

Miljözonsreglerna har snedvridit konkurrensen och försvårat möjligheterna för kollektivtrafiken att konkurrera på samma villkor som privatbilismen. Den ökande biltrafiken i större tätorter innebär ett betydligt större problem för miljön, trafiksäkerheten och inte minst trängsel på våra gator och vägar, vilket i sin tur lett till att busstrafiken missgynnas i framkomlighet, ökade körtider, större bränsleförbrukning samt ökade utsläpp. Konsekvensen blir således större miljöpåverkan än vad miljövinster blir genom miljözonerna.

Miljözoner för enbart busstrafik och inte bilar ger en negativ signal till att åka buss. Resande med buss är en miljövänlig åtgärd som istället bör premieras. Det är viktigt att ha en helhetssyn inom miljöområdet och se på de positiva konsekvenser som all busstrafik medför. Vid emissionsberäkningar per personkilometer för bussresenärer blir det till och med svårt att mäta de låga nivåerna.

Det är inte heller en rimlig ordning att fem av 290 svenska kommuner kan reglera konkurrens- och tillväxtvillkoren för en bransch som är verksam såväl på en nationell som på en internationell marknad. Miljözonsregler inte bara påverkar kollektivtrafiken inom städerna utan även alla de bussbolag som kör till och från dessa städer. Miljözonerna hämmar därigenom bussbolagens tillväxt och leder till svagare ekonomi för företagen. Frågor om miljözoner bör därför lyftas upp på en EU-nivå eller dock lägst på nationell nivå.

Förutom olika regelverk i kommunerna ändras dessutom bestämmelserna ofta. Miljözonsreglerna ändrades senast år 2007 och innan dess 2005 och 2002. Det kan varken vara företags-, miljö- eller samhällsekonomiskt försvarbart med det resursslöseri som uppstår med så snabba regelförändringar.

Det är angeläget att en djupare konsekvensanalys av miljözoners kostnader och nytta för samhället, miljön och företagarna i Sverige och EU utförs. Regelverken om miljözoner måste knytas till fordonens faktiska avgas- och

⁴ Se vidare ”KOLL framåt Huvudrapport 2007-12-21” och underlagsrapporten ”8. Samordnad infrastruktur-, trafik- och bebyggelseplanering” samt projektet Trafik för en attraktiv stad, TRAST (utgåva 2 2007).

bulleremissioner räknat per person-(vikt)kilometer och vara oberoende av fordonens motortyp och vilken eventuell tilläggsutrustning som fordonen utrustas med. Reglerna får heller inte baseras på fordonets definition (bil, mc, moped, buss, lastbil etc.), ålder eller viktgräns.

3. Minska skattetrycket på busstrafiken

Under de senaste åren har bränslepriserna, särskilt för drivmedlet diesel men även för elektricitet, ökat kraftigt. Dieselpreiserna har ökat med ungefär 25 procent sedan 1 juli 2007. Detta är en följd av dels stigande bränslepriser på råvarubörserna och dels ett allt högre skattetryck.

Eftersom dieseln är drivmedlet för 90 procent av bussparken får prishöjningarna stora ekonomiska konsekvenser för bussbranschen. Dieselpreiserna har inneburit att busstrafikens kostnader ökat på ett år med ungefär 500 miljoner kronor.

Höjda miljö- och koldioxidskatter utgör en central del av klimatpolitiken och är ett viktigt instrument för att minska utsläppen av växthusgaser. Ett verktyg för att nå minskade utsläppsnivåer är enligt en samstämmig politisk kör att få fler att resa kollektivt istället för i egen bil. Problemet är att dessa energiskatter drabbar busstrafiken, som står för mer än 70 procent av de lokala och regionala resorna inom kollektivtrafiken.

Dagens höga bränslepriser och energiskatter riskerar att skapa en ny allvarlig ekonomisk och finansiell kris för bussbolagen, som redan innan de senaste årets pris- och skattehöjningarna haft mycket låg lönsamhet och avkastning. Branschen får således svårt att utveckla busstrafiken och locka fler resenärer.

Detta samtidigt som politiker i alla läger är rörande överens om att kollektivtrafikens andel av privatresorna måste öka i syfte att nå uppsatta klimatmål, öka trafiksäkerheten, minska trängseln i våra storstäder och ge alla människor möjlighet att ta sig till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Bussen utgör ryggraden i svensk kollektivtrafik och i stora delar är bussen den enda kollektivtrafiken som finns. Därför är det angeläget att villkoren för de bolag som ska utveckla kollektivtrafiken ges förutsättningar för detta och inte tvärtom försvårar verksamheten för dessa entreprenörer över hela Sverige. Bussen är ett verktyg för att nå våra politiska mål, inte ett hinder.

De senaste årens kostnadsökningar för diesel till följd av såväl ökande världsmarknadspriser som stigande energiskatter, höjda fordonsskatter på bussar (nu senast på lätta bussar), införandet av trafikförsäkringsskatten och en rad nya avgifter har medfört kraftigt stigande beskattning av busstrafiken, som dessutom är en delvis skattefinansierad verksamhet. Ju högre statliga skatter och avgifter desto högre kostnader för trafikhuvudmän, kommuner och bussoperatörer, som i slutändan resenärerna får betala med stigande biljettpriser och indragna bussturer. Den ökande statliga beskattningen på bland annat busstrafiken har således ökat landstingens och kommunernas utgifter och kommuninnevånarnas skattetryck.

Bussbolagens kostnader har under perioden 1999-2007 ökat starkt:

- Fordonsrelaterade kostnader exklusive drivmedel och fordonsskatter har stigit med ca 10 procent under perioden 1999-2007.
- Mot bakgrund av miljözonsregler i Stockholm, Göteborg, Malmö och Lund sedan 1996 har den ekonomiska livslängden för bussar sjunkit från 10-13 år under 1990-talets första hälft till 6 år idag. Grundregeln

för färd inom miljözon högst 6 års ålder för bussar har gett en väsentligt ökad kapitalkostnad.

- Kostnaden för drivmedel har i princip fördubblats under perioden.
- Kostnaden för löner har ökat med cirka 30 procent under perioden.
- Den 1 juli 2007 lades en skatt på trafikförsäkringen för samtliga fordon. För bussar, det säkraste färdmedlet, innebar detta en kostnadsökning på ca 8 000 kronor per buss och år.
- För bussar höjdes kostnaden för fordonsskatt den 1 januari 2000, från cirka 1 500 kronor per buss och år till cirka 20 000 kronor per buss och år.

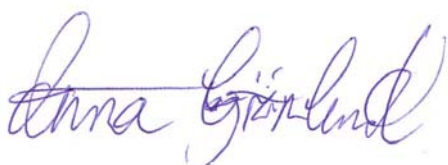
Bussbranschen har därför i en skrivelse till regeringen mot bakgrund av de senaste årens stigande skattetryck på busstrafiken krävt att skattelagstiftningen reformeras.⁵ Det gäller särskilt fordonsskatten.

Dagens höga fordonsskattning på bussar kan jämföras med den skattebefrielse som råder för lok, passagerarvagnar och flygplan. För att öka konkurrensneutraliteten inom kollektivtrafiken är därför en reform av denna beskattning angelägen.

Busstrafikens snabbt stigande kostnadsökning kan dämpas genom en förändrad fordonsskattning för bussar.

Ett krav är att bussföretagen kompenseras för stigande dieselpriiser och skatter genom en sänkning av fordonsskatten för bussar till de nivåer som gällde fram till den 1 januari 2000, dvs. omkring 1 500 kronor per buss.

Med utgångspunkt från EU:s miniskattenivåer är det helt möjligt för Sverige att radikalt minska denna straffbeskattning på kollektivtrafiken.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund

⁵ Skrivelse till regeringen med förslag till ändrade skatteregler för svensk busstrafik för ett fördubblat kollektivtrafikresande (2008-08-18).

Läs: <http://www.bussbranschen.se/Aktuellt/Remisser/tabid/131/Default.aspx>