

2009-12-10

Ert dnr: N2008/6718/E
N2009/7508/E

Vårt dnr: BR/LA/0902

Näringsdepartementet
Energienheten
103 33 Stockholm

Remissyttrande: Förslag till kvotpliktssystem för biodrivmedel.

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har tagit del av Energimyndighetens förslag till Kvotpliktssystem för biodrivmedel.

BR:s medlemmar som kör i den upphandlade kollektivtrafiken styrs vad gäller miljökraven främst i de avtalsvillkor som finns inskrivna. De flesta avtalen utgår i sina miljökrav från Svensk Kollektivtrafiks nuvarande Miljöprogram och miljökravsbilaga. Svensk Kollektivtrafik har i detta miljöprogram rekommenderat sina medlemmar att avveckla användningen av fossila bränslen med minst 90 % fram till år 2020. Detta innebär alltså att maximalt 10 % av kollektivtrafikens kilometerproduktion år 2020 ska ske med fossilt bränsle. Följaktligen måste deras medlemmar använda höginblandade eller helt och hållet förnybara bränslen.

I praktiken innebär detta att det redan idag finns bussflottor som drivs av biogas eller etanol ED95.

Vi ser positivt på att utredningen valt att rekommendera att CO₂-skatt inte läggs på bränslen som uppfyller EU:s hållbarhetskriterier

Vi ser också positivt på att utredningen föreslår fortsatt skattebefrielse för höginblandade flytande biodrivmedel.

Vi vill dock betona att det är av yttersta vikt att detta verkligen sker och att även importerad bioetanol får fortsatt långsiktig skattebefrielse.

I motsats till de flesta andra aktörer i transportsektorn har kollektivtrafiken, på grund av sina höga ambitioner om minskade koldioxidutsläpp, accepterat en viss merkostnad för att använda förnybara drivmedel. Redan i dagsläget innebär dessa åtaganden således en högre kostnad än om bussarna drivs med diesel.

För att målsättningarna om utfasning av fossila drivmedel inom kollektivtrafiken ska kunna genomföras krävs att tillgång till biodiesel, biogas och bioetanol (E85 och ED95) säkras och att kostnaderna för användning av dessa kan sänkas.

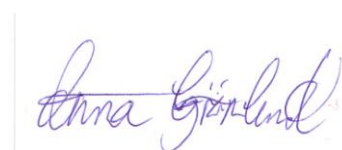
Den kollektivtrafik som upphandlas under 2009 innebär i allmänhet trafikstart 2010 och kommer i många fall att vara till år 2020. Således påverkar dagens beslut kollektivtrafikens situation 11 år framåt varför vi är angelägna om att det inte skapas oväntade framtida kostnadsökningar på grund av kollektivtrafikens ambition att avveckla de fossila bränslena.

Om rena biodrivmedel missgynnas är det ingen tvekan om att den tekniska utvecklingen av biodrivmedel för tunga fordon kommer att avstanna. Redan i dagsläget upplever vi svårigheter med att få fram de bussar som behövs för att kunna fasa ut de fossila bränslena.

För att skapa största möjliga effektivitet i införandet får ett system med kvotplikter inte hämma den tekniska utvecklingen. Därför anser vi att låginblandning, höginblandning och användning av rena biodrivmedel måste stimuleras samtidigt.

En ökad beskattning av ED95 respektive E85 bränsle skulle allvarligt försvåra kollektivtrafikens möjligheter att nå utfasningsmålet 90 % 2020 med de bussar och personbilar som utgör en stor del av svensk kollektivtrafiks upphandlade trafikvolym.

Vi förstår fördelarna och enkelheten med att öka inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel och på så sätt, över en natt, kunna åstadkomma minskade utsläpp av fossil CO₂. Men i perspektiv till våra ambitioner avseende de fossila bränslenas utfasningstakt och till regeringens mål om en fossilbränslefri fordonsflotta till 2030 anser vi att ambitionen i förslaget är alldeles för låg.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund