

Ert dnr: 2008/948/TE

Näringsdepartementet

Vårt dnr: BR/LA/1005

103 33 Stockholm

Remissyttrande: Departementspromemorian Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (Ds 2010:31)

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är branschorganisation för busstrafikföretag och bussresearrangörer som bedriver yrkesmässig verksamhet. BR företräder medlemsföretagen gentemot politiker, myndigheter och andra organisationer. BRs 400 medlemsföretag bedriver alla former av busstrafik och anordnar resor inom och utanför landets gränser. Med mer än 20 000 anställda och 11 000 bussar är vi tillsammans ryggraden i Sveriges persontransportssystem. Läs mer om oss på www.bussbranschen.se.

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har tagit del av departementspromemorian och framför här våra synpunkter.

Sammanfattning:

BR tillstyrker i stort Näringsdepartementets förslag att genom en ny lag införa EU-direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Särskilt vill vi betona att det i de fall som berör kollektivtrafiken föreslås att kraven avseende viss kollektivtrafik ska riktas mot myndigheter och enheter som upphandlar kollektivtrafiktjänster i stället för mot kollektivtrafikföretagen är bra och den enda framkomliga vägen i Sverige.

För att minska miljöbelastning från transporter behövs flera parallella åtgärder som förarutbildning, bättre logistik, energieffektivisering och renare och förnybara drivmedel. Det är viktigt att lagstiftning och andra styrmedel stöder hela bredden av åtgärder och gynnar kostnadseffektiva lösningar, så att varje satsad krona ger så god miljöeffekt som möjligt. För att uppnå detta krävs att direktivet vidareutvecklas vid kommande revidering till att inkludera och beakta även förnybara drivmedel.

Kommentarer:

Förslaget säger att lagen ska gälla endast kollektivtrafik som beslutas genom allmän trafikplikt. Detta undantar övrig kollektivtrafik såsom exempelvis skolskjuts. Det vore olyckligt om inte även denna del av kollektivtrafiken skulle omfattas av lagen. Det skulle innebära en ytterligare fragmentiserad kravbild gällande krav på bussar, något som skulle verka starkt kostnadsdrivande.

Gällande direktivets beräkningsmetod: Ett oundgängligt ingångsvärde i miljökostnadsberäkningen är bränsleförbrukning, men för tunga fordon finns för närvarande inga standardiserade gemenskapstestförfaranden för bränsleförbrukning. På vilka grunder en fordonstillverkare ska ange förbrukning och hur jämförbarheten mellan olika anbud ska säkerställas är därför minst sagt otydligt. Det är BR:s förhoppning att regeringen medverkar till att Kommissionen tar fram en allmänt accepterad testmetod för tunga fordon som är rättvisande och utgår från bränsleförbrukning i förhållande till utfört transportarbete. I väntan på gemenskapsförfaranden finns det genom en överenskommelse mellan branschorganisationen ACEA och den internationella kollektivtrafikunionen UITP en provisorisk modell att ange bränsleförbrukning för stadsbussar. I de fall upphandlaren väljer

att ange miljö- och energiprestanda som ett tilldelningskriterium bör användande av den metoden tills vidare uppmuntras.

Direktivet styr som det nu är formulerat enbart mot energieffektivare fordon. Som princip har BR inget emot energieffektivare fordon, men för att uppfylla direktivets andemening om renare och energieffektivare fordon är det än bättre om direktivet även beaktar förnybara drivmedel, något som även den svenska regeringen framförde under förhandlingarna under framtagandet av direktivet. Mycket vore vunnet om detta tas med i den revidering av direktivet som ska göras enligt artikel 10. Det skulle skapa en betydligt större harmonisering av rena och energieffektiva fordon inom EU. Detta i sin tur gynnar kollektivtrafiken inom hela EU.



Anna Grönlund

Förbundsdirektör

Svenska Bussbranschens Riksförbund