



2022-02-14

i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: I2021/03379  
Handläggare: Annarella Löfblad

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande promemorian Rena och höginblandade biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och skolskjuts.*

### **Sammanfattning**

Svensk Kollektivtrafik avstyrker förslagen i promemorian av följande skäl:

- Kollektivtrafiken, som gått före i den fossilfria omställningen, drabbas hårdast
- Förslagen leder till att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader kommer öka med ca 800 000 000kr per år i en redan mycket tuff ekonomisk situation
- Alternativen för att hantera kostnadsökningen leder till ökade utsläpp av växthusgaser, oavsett om det görs genom att höja biljettpriserna, dra in turer, lägga ned hela linjer eller byta till billigare fossila bränslen
- Regionala och nationella klimatmål kommer inte att uppnås om förslaget går igenom
- Införandet av Clean Vehicles Directive försvåras väsentligt
  
- Osäkerheter måste klargöras och ytterligare alternativ måste utredas
- Ansök om fortsatt skatteundantag
- Om ingen annan lösning står att finna måste kollektivtrafiken kompenseras för kostnadsökningarna



## Remissynpunkter

Svensk Kollektivtrafik avstyrker förslagen i promemorian om att befrielsen från energiskatt och koldioxidskatt för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska slopas och att sådana drivmedel i stället ska omfattas av reduktionsplikten.

## Konsekvenser för kollektivtrafiken

Den svenska kollektivtrafiken har under många år banat väg och lett arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Förutom att vara en grundbult för människors hållbara resande utan bil har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetat systematiskt för att minska de egna utsläppen. Den upphandlade kollektivtrafiken med buss drivs idag till över 92% på förnybara drivmedel eller el. De rena och höginblandade drivmedlen (flytande biodrivmedel) har varit och är en förutsättning för detta. De koldioxidminskningar detta innebär sker utöver reduktionsplikten och ger en additionell klimatnytta som är en avgörande fördel för att uppnå det svenska klimatmålet för transportsektorn.

Kollektivtrafiken tar nu nästa steg och står inför en successiv elektrifiering av busstrafiken i samband med nya upphandlingar men eftersom kollektivtrafikens avtalstider omfattar ca 10 år är det dock nödvändigt med en stor men avtagande andel flytande biodrivmedel under de närmaste 10 åren för att nå målet. För långa regionala linjer vet vi ännu inte vilken drivlina som passar bäst då t.ex. utvecklingen av eldrivna regionbussar fortfarande är under utveckling. Detta innebär att biodrivmedlen är extra viktiga i den trafiken och även kanske för en längre period.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har länge varit föregångare och skapat en marknad för biodrivmedel i form av biogas samt de flytande biodrivmedlen HVO och RME. Svensk Kollektivtrafik anser det orimligt att aktörer som tidigt gjort investeringar för att begränsa sin klimatpåverkan och låst upp sina åtagande i avtal som varar upp till 10 år missgynnas med nya skatter. Alternativt tvingas dessa aktörer till omförhandlingar av avtal och till att öka sin klimatpåverkan genom användning av fossila drivmedel eller i sämsta fall kombinera något av dessa alternativ med att tillhandahålla ett lägre utbud av kollektivtrafik.

Om förslaget genomförs beräknas de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kostnader för drivmedel öka med ca 790 miljoner kronor per år med början från år 2023 om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fortsätter köra bussarna



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

med rena och höginblandade flytande biodrivmedlen. Denna summa visar enbart kostnaden för tillkommande skatt. Generella prisökningar som drivs av ökad efterfrågan på biodrivmedel generellt är inte inkluderad.

Om kollektivtrafiken ska fortsätta köra på flytande biodrivmedel behöver kostnadsökningen som den till kommande skatten medför hanteras. Alternativ för finansiering är då t.ex. minskat trafikutbud eller höjda biljettpriser som båda ger ökande biltrafik som konsekvens. Detta rimmar illa med både nationella och regionala uppsatta mål om ökad kollektivtrafikandel och minskade utsläpp i transportsektorn.

Alternativt kan de rena och höginblandade flytande biodrivmedlen ersättas med reduktionspliktig diesel med ökad klimatpåverkan som följd. Att ersätta nuvarande användning av flytande biodrivmedel med reduktionspliktig diesel innebär att klimatutsläppen från den upphandlade busstrafiken ökar med 250 000 ton för 2023. En ökning av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med nästan 1,7%.

Även för kollektivtrafik med fartyg, särskilda persontransporter i personbils- och specialfordon och icke elektrifierade tåg pågår en övergång till flytande biodrivmedel vilken försvåras eller omöjliggörs om skatt läggs på dessa drivmedel.

Detta sker samtidigt med stora generella prisökningar på biodrivmedel p.g.a. ökad efterfrågan, och miljardförluster för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som beror på kraftigt minskade biljettintäkter under pandemin. Jämfört med 2019 minskade biljettintäkterna 2021 med 7 miljarder enligt vår senaste prognos. Den samlade effekten på kollektivtrafiken blir således mycket omfattande och kollektivtrafiken blir en av dem som drabbas hårdast av förslaget. Det är en mycket uppseendeväckande hantering av de som gått före, drivit på och banat väg för en fossilfri transportsektor. Allt i linje med uppsatta nationella mål. Vilka miljöpolitiska budskap vill egentligen regeringen sända med detta förslag?

### **Nationella mål för transportsektorn**

Förslaget försvårar kraftigt eller omöjliggör införandet av Clean Vehicles Directive (CVD) krav på rena fordon. Förslaget motverkar därmed CVD där Sverige efter omfattande samråd och påtryckningar fick igenom möjligheten att inkludera fordon som drivs av godkända biodrivmedel.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Om förslaget genomförs bedömer vi att det är stor risk att marknaden för flytande rena och höginblandade biodrivmedel helt försvinner. Svensk Kollektivtrafik delar heller inte promemorians positiva syn på korssubventionering, vi är ytterst skeptiska att detta skulle fungera i verkligheten.

Vi ser mycket stora svårigheter att nå transportsektorns klimatmål till 2030 om förslagen går igenom. Utöver de nationella målen finns även många ytterst ambitiösa regionala mål, som våra medlemmar ska uppfylla, och som kraftfullt bidrar till att uppfylla de nationella målen. 2030 är en naturlig brytpunkt för målstyrning och transportsektorn måste ges rimliga och förutsägbara förutsättningar att arbeta mot detta. Att de flytande biodrivmedlen spelar en väldigt viktig roll i detta arbete är det få som ifrågasätter. Det är snarare så att när andra delar av transportsektorn nu går i kollektivtrafikens fotspår är det rena och höginblandade flytande biodrivmedel som ses som lösningen. Ett skattepåslag, tillsammans med generella prisökningar, kommer att leda till långsammare omställning av transportsektorn.

I promemorian föreslås dessutom ingen ändring av reduktionspliktsnivåerna vilket i praktiken medför en ambitionssänkning vad gäller biodrivmedlens bidrag till att nå transportsektorns klimatmål.

### **Klargör osäkerheter först**

Promemorian lyfter ett antal oklarheter och osäkerheter inom biodrivmedelsområdet. Vi anser att oklarheter först bör redas ut innan förhastade beslut fattas, vilket vi anser att promemorians förslag är. Red ut en gång för alla hur statsstödsreglerna ska tolkas, bringa klarhet i hur de 7 procenten i Förnybartdirektivet ska tolkas och kan hanteras, arbeta proaktivt med det kommande Energiskattedirektivet och RED III så att vi får bra förutsättningar att ställa om transportsektorn och uppnå målen till 2030.

Den 14 december skrev 31 svenska aktörer, bland dem Svensk Kollektivtrafik, till EU-kommissionären Margrethe Vestager som ansvarar för statsstödsregler och frågan om skattebefrielse. I januari fick vi ett positivt svar där kommissionären meddelar att förståelse finns för att frågan är viktig för Sverige och att de nya statsstödsreglerna som nu träder i kraft öppnar för en möjlig lösning. Kommissionen ser därför fram emot en vidare dialog med Sverige. Denna möjlighet måste tas vara på.

### **Vi vill att Regeringen:**

- Utreder och analyserar ytterligare alternativ för att underlätta användning av rena och höginblandade biodrivmedel och driva på omställningen till



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

ett fossilfritt transportsystem. Promemorian nämner ett antal olika alternativa lösningar och andra EU-medlemsstater har t.ex. skapat motsvarande stödsystem för biodrivmedel utan att notifiera kommissionen med grund i hur man definierat produkterna. Sverige bör överväga möjligheten att anpassa svenska regler på liknande sätt. Vi vill att man uttömmar alla möjligheter innan beslut tas. Promemorians förslag måste vara en sista utväg och plan B eftersom det leder till negativa miljökonsekvenser för transportsektorn och de uppsatta nationella och regionala miljömålen inte kommer att uppnås

- Ansöker om fortsatt undantag från EU:s statsstödsregler gällande skattebefrielse för flytande rena och höginblandade biodrivmedel tills nya statsstödsregler och EUs energiskattedirektiv har trätt i kraft och implementerats i svensk lag.
- Utformar den svenska implementeringen av energiskattedirektivet med differentierade skatter för flytande biodrivmedel. Differentieringen bör ställas i relation till drivmedlens klimatnytta.
- Skapar långsiktiga incitament som stimulerar investeringar i ny produktion av flytande biodrivmedel så att både reduktionspliktens krav kan uppfyllas och användning av höginblandade biodrivmedel möjliggörs.
- Om alla möjligheter till fortsatt undantag från statsstödsreglerna har uttömts och skatt måste läggas på flytande biodrivmedel, trots de betydande negativa effekterna av detta, måste kollektivtrafiken få full kompensation för sina kostnadsökningar.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD