



Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet

103 33 Stockholm

Stockholm 2017-09-07

M2017/01738/R

Remissyttrande angående Preciserade bestämmelser om slutprodukter i lagstiftningen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag avstyrker förslaget till utformning av den nya paragrafen 3a§ i förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Definitionen i punkt 2 är så pass oklart utformad att det är omöjligt att förstå innebörden av den föreslagna definitionen. En lagtext bör utformas, även om det bygger på ett EU-direktiv, att det är klart och tydligt formulerat så att åtminstone fackmän på det aktuella området kan förstå innehållet och meningen med en lagregel. Det finns inte heller någon förklarande promemoria som medföljer förslaget till förordningstext.

Det blir nu Energimyndighetens grannlaga uppgift att tolka innebörden i paragrafen utifrån EU-direktivet och den tidigare regeringspromemorian ”Genomförande av ILUC-direktivet”. Utifrån en tolkning av avsikten med EU-direktivet är det restprodukter som ska användas, som exempelvis PFAD. Men det verkar som den svenska regeringens ståndpunkt är att PFAD ska jämföras med huvudprodukten, att betraktas som en samprodukt. I den senare tolkningen av denna oklara definition av råvaror i ILUC-direktivet är risken uppenbar att råvaror som idag används för HVO tillverkning inte längre kan utnyttjas, vilket riskerar att på kort sikt kraftigt begränsa tillgången till råvaror för produktion av HVO. Bortfaller PFAD och dessutom restprodukter från etanoltillverkning, så kallad teknisk majsolja så minskar HVO andelen med en tredjedel baserat på Energimyndighetens statistik för 2016. Branschen menar dessutom att den andelen för 2017 har ökat betydligt. Men förutsättningen för att uppnå regeringens högt uppställda klimatkrav är att det finns en bred bas av råvaror för produktion av HVO. Inom överskådlig framtid är HVO det viktigaste förnyelsebara drivmedlet, som idag står för två tredjedelar av biodrivmedlen, för att Sverige ska klara omställningen av fordonsflottan.

En bristsituation på HVO medför kraftiga prisökningar, vilket inte minst drabbar kollektivtrafiken, som idag använder höginblandat HVO. Prioriteringen av låginblandat biodrivmedel riskerar tillsammans med den föreslagna förordningstexten att det uppstår

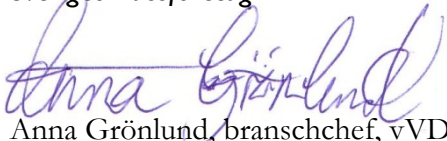


brist på höginblandat HVO, som idag används i den upphandlade busstrafiken. Idag (år 2017) är andelen fordonskilometer med förnyelsebara drivmedel och elektricitet i upphandlad busstrafik 89 procent, varav 43 procent av busstrafiken använder höginblandad HVO. En brist på HVO och kraftiga prishöjningar kommer att få stora konsekvenser för kollektivtrafikens klimatomställning. Kostnadsökningar för den upphandlade trafiken kommer att leda till höjda biljettpriser och nedläggningar av busslinjer och minskat turtäthet, vilket näppeligen leder till en ökad kollektivtrafik, som är riksdagens och regeringens fastställda målsättning.

Avser regeringen att ändå genomföra den föreslagna förordningslydelsen bör ikraftträdandet uppskjutas till år 2020, så att tillverkarna har en praktisk möjlighet att se till att PFAD till fullo kan vara spårbar ner till palmolja-plantage. Det krävs verklighetsanpassade och pragmatiska lösningar om Sverige ska kunna uppnå den ambitiösa klimatomställningen.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef, vVD