



2019-09-30

Ert dnr: I2019/01357/E

Infrastrukturdepartementet  
Energienheten

Handläggare: Annarella Löfblad

## Remissvar angående Biojet för flyget, SOU 2019:11

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 86 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.*

### Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Utredningen gör en omfattande analys av förutsättningarna för biojet för flyg och belyser också användningen av biobränslen i vägtrafiken och konkurrensen om bränslen mellan trafikslagen. Svensk Kollektivtrafik håller med utredningen om att vägtrafiken har bättre möjligheter för elektrifiering och användande av biogas än flyget och att flyget behöver biobränslen för att minska sina utsläpp. Dock är det viktigt att samtliga trafikslags behov och efterfrågan av biobränslen samt tillgång på råvaror och produktionskapacitet analyseras vidare och utvecklingen följs. Som utredningen påpekar är det svårt idag att både beräkna efterfrågan och tillgång i framtiden vilket gör det svårt att prognostisera och också bedöma om det finns tillräckligt med biobränslen där det efterfrågas.

Kollektivtrafiken på vägsidan står inför en kraftig elektrifiering, dock finns en stor del av trafiken, främst regionbussar, som idag inte kan drivas på el. Tills det finns tekniska möjligheter att köra bussar i regionaltrafik med el är det helt avgörande att det finns tillräckligt med biodrivmedel till rimligt pris. I dag kör över 86 procent av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ca 10 000 bussar på förnybara drivmedel och andelen ökar kontinuerligt. Om det inte produceras tillräckligt med biodrivmedel till rimliga priser finns det en överhängande risk att kollektivtrafiken blir tvungen att återgå till att köra bussar på diesel, med ökade utsläpp av växthusgaser som följd.

Svensk Kollektivtrafik har följande synpunkter att lämna:

- Fortsatta studier kring efterfrågan och utbud behövs.
  - Hur kan utvecklingen av biojet synkroniseras med byte till annat drivmedel/drivlina för vägfordon?
  - Kommer det kunna produceras tillräckligt under en övergångsfas då flera olika trafikslag behöver biodrivmedel? Hur kan tillräcklig produktion säkerställas? Utredningen pekar på att det sannolikt är produktionskapaciteten och inte brist på råvara som begränsar den svenska produktionen av biodrivmedel till både vägsektorn och flyget. Om



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-30

produktionen kommer att vara för liten är det mycket viktigt att produktionskapaciteten ökar i Sverige. En förutsättning för att potentiella producenter av biodrivmedel ska våga investera i nya produktionsanläggningar är att långfristiga spelregler etableras vad avser beskattning och vilka råvaror som får användas.

- Redovisning av klimatpåverkan från långväga resor med buss, tåg, flyg och färja vid försäljning och marknadsföring av långväga resor. Några regionala kollektivtrafikmyndigheter kan komma att beröras eftersom de har linjer som är över 30 mil. Vi ställer oss positiva till förslaget om att Konsumentverket tillsammans med berörda myndigheter tar fram ett förslag till redovisning av klimatpåverkan vid försäljning och marknadsföring av långväga resandet, däremot är vi negativa till att den regionala kollektivtrafiken ska beröras av redovisningskravet. Svensk Kollektivtrafik anser därför att regional kollektivtrafik ska undantas från detta redovisningskrav.

Om redovisningen ändå kommer att beröra våra medlemmar är det mycket viktigt att förslaget utformas så att det inte blir en administrativ börda för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD