



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2018-01-26

Ert dnr: N2017/07340/MRT  
Enheten för marknad och regelverk på  
transportområdet  
Stefan Andersson

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
E-post: [n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[helene.lassi@regeringkansliet.se](mailto:helene.lassi@regeringkansliet.se)

Handläggare: Mattias Adell

### **Ändring av direktiv (2009/33/2009) främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Svensk Kollektivtrafiks remissvar**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

#### **Sammanfattning**

Svensk Kollektivtrafik ser mycket positivt på EU-kommissionens ambition att minska transportsektorns miljöpåverkan genom ökad användning av förnybara bränslen och teknik som möjliggör emissionsfri drift.

Svensk Kollektivtrafik är kritiskt till kommissionens förslag som vi inte anser vara teknikneutralt. Förslaget tar inte utgångspunkt i klimatnytta, utan diskvalificerar dieselteknologi även för biodieseldrift, medan fossil naturgas accepteras för användning i gasmotorer.

Svensk Kollektivtrafik efterlyser ett helhets- och livscykelperspektiv från EU-kommissionen. Bedömningen av om ett fordon är rent bör baseras på dess totala effekt på klimatet.

Våra medlemsorganisationers bussar använder till allra största delen förnybara drivmedel, där biodiesel (HVO och RME) står för den största delen. Genom att kommissionens förslag inte klassificerar dieselbussar som rena äventyras det klimatkliv som tagits av medlemmarna i Svensk kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafik anser att lagstiftning ska möjliggöra och stödja nationell och lokal teknikutveckling som kan bidra till ökad framtida hållbarhet. Det behövs långsiktiga spelregler så att initiativ kan tas och forskning bedrivs för utveckling av förnybara drivmedel.

#### **Bakgrund**

EU-kommissionen har presenterat ett förslag om ändring av direktivet för främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. För Sveriges del säger förslaget att år 2025 ska 50 % av nya bussar i upphandlad trafik uppfylla regelverket för "rena fordon" och siffran för 2030 är 75 %. Motsvarande nivåer för lätta fordon är 35 % både för 2025 och 2030, och för tunga lastbilar är målnivån 10 % 2025 respektive 15 % 2030.



2018-01-26

### **Svensk Kollektivtrafiks syn på förslaget**

Svensk Kollektivtrafik anser att det är mycket bra att EU-kommissionens har ambitionen att minska transportsektorns miljöpåverkan genom ökad användning av förnybara bränslen och teknik som möjliggör emissionsfri drift. Emellertid är förslaget som det är utformat mycket utmanande för bussar i upphandlad trafik, men inte tillräckligt offensivt för andra områden, som för lätta fordon och tunga lastbilar där målsättningarna kunde satts högre.

För Svensk Kollektivtrafiks medlemmar skulle förslaget innebära ökade kostnader, vilket i sin tur sannolikt skulle leda till minskat utbud av kollektivtrafik och därmed minskad klimatnytta. Kollektivt resande är per definition klimatsmart. Förslaget riskerar därför att motverka sitt syfte - att skapa förutsättningar för utökad kollektivtrafik och därmed minskad klimatpåverkan. De högt ställda målen för bussar i direktivet, i kombination med begränsningen av de förnybara drivmedel som accepteras, skulle i många delar av Sverige radikalt ändra förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik med buss radikalt. Därmed riskerar man att en betydande andel av vardagsresandet flyttas över från kollektivtrafik till personbil, vilket möjliggörs av de lägre kraven på klimatprestanda för lätta fordon.

Svensk Kollektivtrafik skulle välkomna några klargöranden om rent praktiska delar i förslaget: Hur ska efterlevnaden kontrolleras? Vem ska rapportera? Hur ska kontroll ske? Vilken nivå på viten ska utdömas?

### **Förslagets konsekvenser för Svensk kollektivtrafiks medlemmar**

Bussar i upphandlad kollektivtrafik i Sverige har under den senaste 10-årsperioden i allt högre grad använt förnybara drivmedel. Andelen förnybart bränsle för bussar i kollektivtrafik var 2016 77 procent, och för 2017 ser det ut som att andelen kan närma sig 90 procent. Till allra största delen är det användandet av biogas, HVO och RME som lett till att bussar i svensk kollektivtrafik ligger så långt framme ifråga om andel förnybara drivmedel jämfört med andra länder och även jämfört med annan vägtrafik i Sverige.

Ur ett svenskt perspektiv är det därför olyckligt att EU-kommissionen i sitt ändringsförslag definierar elbussar, hybrider och gasbussar (vätgas, naturgas och biogas) som "rena fordon" medan bussar med dieselmotorer, även de som har den senaste reningsutrustningen Euro-6 inte anses "rena" även om de körs på biodiesel som RME, HVO eller FAME. En trolig konsekvens av förslaget är att bussar med Euro-6 dieselmotorer måste tas ur drift i förtid, vilket skulle innebära betydande merkostnader för kollektivtrafiken.

Sverige som till ytan är ett av Europas största länder, har stora områden med låg befolkningstäthet. Det är en utmaning för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i dessa områden att förse medborgarna med attraktiv kollektivtrafik. Med den teknik som förordas i direktivet skulle en heltäckande infrastruktur av laddningsstationer och tankningsstationer för gas behöva byggas upp över hela Sverige. Kostnaderna för denna uppbyggnad skulle drabba våra medlemmar, och skulle kräva avsevärt höjda biljettpriser och ökade skattesubventioner. En konsekvens av detta skulle bli minskat utbud av kollektivtrafik i stora delar av Sverige, varvid kollektivt resande skulle överföras till personbil. Miljöeffekten av en sådan utveckling torde vara entydigt negativ eftersom utsläppen ökar om bussresenärer istället börjar köra egen bil.

Svensk Kollektivtrafik anser att regelverket bör göras om så att det blir teknikneutralt, och tar utgångspunkt i klimatnytta.



2018-01-26

### **Osäkerhet om framtida teknik- och kostnadsutveckling**

Utvecklingen på elbussidan är för närvarande mycket snabb, och det är svårt att med säkerhet veta om utvecklingen framöver kommer att gå ännu snabbare eller sakta in. I dagsläget innebär en övergång till elbussar att det ofta behövs fler elbussar än dieselbussar för ett och samma trafikuppdrag. Detta medför ökade kostnader för våra medlemmar, liksom det faktum att en buss med två drivlinor (hybrid) blir dyrare än en med bara en drivlina.

En riskfaktor är att ett antal (mestadels mindre) trafikföretag väljer att inte lämna anbud i trafikupphandlingar pga. osäker kostnadsutveckling för teknik och drivmedel. Färre anbud leder ofta till högre kostnader för kollektivtrafiken.

### **Helhets och livscykelerspektiv behövs**

Svensk Kollektivtrafik finner att EU-kommissionens förslag skulle behöva ha mer helhetssyn och livscykelerspektiv. Förslaget utgår helt från utsläppen vid avgasröret, men ett drivmedels klimatpåverkan måste bedömas från hela livscykeln. Angreppssättet "Well-to-Wheel" kan ge en rättvisare bild av ett drivmedels verkliga miljöpåverkan. Definitionen av ett rent fordon bör baseras på dess totala effekt på klimatet, och inte på enbart motortyp och utsläpp vid avgasröret.

Ett livscykelerspektiv innebär bl.a. att hänsyn bör tas till att

- Vätgasframställning förbrukar mycket energi
- El i Europa genereras till stor del genom förbränning av fossila bränslen och i kärnkraftverk.
- Utvinning av råvaror till tillverkning av batterier till elfordon ger ofta negativa miljökonsekvenser
- Eldrift i kalla klimat kan kräva tillsatsvärmning (ofta förbränningsmotor) av passagerarutrymmet i fordonet.

### **Långsiktighet mycket viktig**

Svensk Kollektivtrafik anser att lagstiftningen ska möjliggöra och stödja sådan nationell, regional och lokal teknikutveckling som kan bidra till ökad framtida hållbarhet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige har och har haft högt ställda hållbarhetsmål och tydliga strategier för att nå målen. Regionala och lokala intressen och kompetenser måste tas tillvara och tas hänsyn till i kommissionens arbete för klimatomställning. Regelverket för framställning och beskattning av drivmedel måste vara tydligt, och långsiktiga spelregler krävs så att initiativ kan tas och forskning bedrivs för utveckling av förnybara drivmedel. Förutsägbarhet är avgörande för att minimera osäkerhet och säkerställa att investeringar i produktion av förnybara drivmedel kan genomföras. Fortsatt innovation behövs vad gäller klimatsmarta fordon, och att begränsa sig till bara de teknologier som ser mest lovande ut idag är riskabelt.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD