



2021-02-18

1/2

Ert dnr: I2020/03425

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[andreas.kannesten@regeringskansliet.se](mailto:andreas.kannesten@regeringskansliet.se)

Handläggare: Annarella Löfblad

## **Remissvar angående Promemorian Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,66 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 92 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.*

### **Svensk Kollektivtrafiks generella synpunkter**

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på reduktionsplikten som ett kraftfullt verktyg för utsläppsminskningar och ett klimatsmartare Sverige. Det är dock inte primärt ett verktyg för kollektivtrafiken utan främst för andra verksamheter.

Kollektivtrafiken i Sverige ligger i framkanten vad gäller förnybara drivmedel och nästa stora steg är elektrifieringen av främst stads- och tätortstrafik. Dock är det för våra medlemmar mycket viktigt att rena biodrivmedel finns tillgängliga på marknaden under minst ett decennium framöver och då till överkomliga priser. Elektrifieringen sker successivt och många bussar kommer behöva biodrivmedel. För regionbusstrafik kommer det vara det huvudsakliga alternativet för förnybara bränslen då el-lösningar inte kommit lika långt för den trafiken.

Hur produktionen och fördelningen av biodrivmedel fördelas mellan reduktionspliktiga bränslen och rena biodrivmedel framöver vet ingen. Reduktionsplikten för bensin och diesel, liksom andra åtgärder för att öka användningen av förnybara drivmedel, kommer att leda till ökad efterfrågan på biodrivmedel. Inte minst eftersom Sverige i dag



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

använder ungefär en tredjedel av världens HVO-produktion, och omkring hälften av den isomeriserade HVO:n (HVO som klarar kyla) Vi delar därför promemorian bedömning om att tillgången på HVO på sikt är begränsad och priserna kan öka. HVO är idag en av de viktigaste drivmedel för kollektivtrafiken. Ökad efterfrågan på biodrivmedel för inblandning kommer påverka både pris och tillgång på rena biodrivmedel. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är mycket viktigt att regering och riksdag vidtar åtgärder som ökar produktionen av biodrivmedel.

Ökade drivmedelskostnader påverkar även offentliga verksamheter, bland annat de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik. Om priset blir för högt för rena biodrivmedel måste åtgärder vidtas, antingen byta bränsle till t.ex. reduktionspliktigt med konsekvenser för kollektivtrafikens miljöpåverkan eller andra åtgärder t.ex. reducering av utbud med eventuell påverkan på den offentliga service som den innebär. Vi hävdar tvärt emot promemorians sista slutsats i 12.9 att offentlig service kan komma att påverkas.

Svensk Kollektivtrafik vill understryka vikten av fortsatt skattebefrielse för höginblandade och rena biodrivmedel. Om skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel tas bort kommer kollektivtrafikens kostnader att stiga med över en miljard kronor per år. Kostnader som måste täckas genom minskat kollektivtrafikutbud eller höjda biljettpriser, vilket båda leder till ett minskat kollektivtrafikresande och ökade klimatutsläpp eller till en återgång till fossil diesel, vilket också ökar utsläppen av växthusgaser. Vi ser därför positivt på att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete för att långsiktigt säkra höginblandade och rena biodrivmedels konkurrenskraft.<sup>1</sup>

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD

---

<sup>1</sup> S.18, 19