



Regeringskansliet
Miljö- och energidepartementet
Energienheten
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-04-19

M2017/00723/R

Remissyttrande angående promemorian Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle

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 delar de synpunkter och den kritik som framförs i Transportföretagens remissvar.

Sveriges Bussföretag anser att det mycket positivt att regeringen har hörsammat bland annat bussbranschens begäran av förlängd skattefrihet för HVO till år 2020. Regeringens uttalade ambition är att försöka få höginblandade biodrivmedel skattebefriade även i framtiden. Det är positivt att exempelvis även RME föreslås skattebefrias till 2020 samt att energi- och koldioxidskatten sänks. Reduktionsplikt systemet är tekniskt sett en finurlig konstruktion för att undvika effekterna av statsstödsreglerna.

Men trots den goda ansatsen leder förslagen till en fortsatt långsiktig stor osäkerhet om de framtida villkoren för bussbranschen och därmed kollektivtrafiken. Konsekvenserna av förslagen är helt outredda och några analyser presenteras överhuvudtaget inte i den 99 sidiga promemorian. Det finns inga som helst analyser om effekter på svenskt näringslivs konkurrenskraft. Kostnader för transportsektorn eller vilka effekter kan bli för kollektivtrafiken är outredda. Busstrafiken idag använder redan mer 75 procent biodrivmedel och i huvudsak höginblandade biodrivmedel, som HVO. I kommande upphandlingar under 2018-2019 blir det således fortfarande högst osäkert vilka krav beställare kan ställa och hur företagens anbudssvar kan utformas till följd av denna fortsatta osäkerhet som i hög grad påverkar beslut om långsiktiga investeringar i fordon och energival.

Konstruktionen av reduktionsplikten med ständiga kontrollstationer vart tredje år efter 2019 skapar ytterligare osäkerhet om framtida villkor.

Målsättningen att priset vid pumpen ska vara oförändrad efter införande av reduktionsplikten baseras tydligen inte på någon analys av marknaderna. Promemorian saknar helt en analys över biodrivmedelsmarknaderna, tillgången och efterfrågan på





biodrivmedel och konsekvenserna av reduktionspliktsystemet för drivmedelspriserna. EU:s förnybart direktiv (RED II), en del av "vinterpaketet" med begränsning av grödbaserade råvaror till 3,8 procent 2030, och den svenska implementeringen av ILUC-direktivet riskerar att leda till kraftig ökade priser på biodrivmedel. Används inte grödbaserade biodrivmedel och får inte heller pfd användas för tillverkning av HVO är risken överhängande för brist på biodrivmedel och en kraftig ökad prisstegring på drivmedel. Tillgången till biodrivmedel i form av tallolja är begränsat och enligt Skogsindustrierna kan produktionen på sin höjd fördubblas.

Med reduktionsplikten kommer låginblandade drivmedel att prioriteras vid en begränsad tillgång av biodrivmedel och risken är således stor att det blir såväl brist på höginblandade biodrivmedel som höga priser för dessa drivmedel. Detta kan innebära att bussföretagen och trafikbeställare tvingas minska ambitionsnivån med omställningen till en fossilfri fordonsflotta trots att busstrafiken är det transportslag på väg som är närmast att uppnå regeringens målsättning.

Sverige var först i världen med att införa en koldioxidskatt (1991), som av nationalekonomer prisats som en effektiv, billig och enkel metod att minska koldioxidutsläppen. Med förslaget till reduktionsplikt är målsättningen tydligen numera att koldioxidskatten ska avvecklas helt och istället är det en ökad användning av biodrivmedel som blivit det väsentliga politiska målet.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD