



Miljö och Energidepartementet
Energienheten
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-02-24

M2017/00114/Ee

Remissyttrande angående EU-kommissionens förslag till direktiv för förnybar energi (REDII)

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.

Utifrån att bussföretagens fordonsflotta idag använder mer än 75 procent förnyelsebara drivmedel ser Sveriges Bussföretag med stor oro på de motsägelsefulla och ogenomtänkta förslag som regeringen och EU-kommissionen presenterat. Busstrafiken är den sektor inom transportväsendet på väg som använder allra mest höginblandade biodrivmedel. HVO och biogas är dominerande drivmedel, vars skattebefrielse upphör 2018 respektive 2020. Ännu har inga besked lämnats om vad som händer därefter, vilket skapat en stor osäkerhet om framtida investeringsbeslut för företagen och upphandlande myndigheter. Istället inriktas nu ensidigt politiken på att införa reduktionsplikt eller kvotplikt, som främst handlar om låginblandning, med risk att busstrafikens användning av höginblandade biodrivmedel kommer att minska drastiskt eller att driftskostnaderna för busstrafiken ökar dramatiskt. Kvarstår inte skattebefrielsen efter 2018/2020 kommer detta få effekter för energiomställningen och starkt påverka teknikutvecklingen. Biodrivmedel kommer att fasas ut och ersättas av elektrifierade bussar. Men det sistnämnda kräver stora nyinvesteringar i nya bussar och laddstationer samt ett antal åtgärder, som exempelvis att avskaffa elskatten för busstrafiken och ändra förordningen om elbusspremien. Men några sådana åtgärder eller konsekvensanalyser finns inte redovisade, trots att regeringens och riksdagens ambition är att fördubbla kollektivtrafiken och en fossilfri transportsektor.

En reduktionsplikt för låginblandning måste därför kombineras med skattefrihet för höginblandning av biodrivmedel (HVO och biogas). Sverige måste därför aktivt tillse att skattefrihet även fortsättningsvis kan erhållas för såväl avancerade biodrivmedel som grödbaserade biodrivmedel med hög växthusgasreduktion.

Sveriges Bussföretag har i tidigare remissvar om ”Promemoria – Minskad klimatpåverkan av drivmedel” avstyrkt förslaget om införande av en sanktionsavgift, en utsläppsavgift, som i praktiken är en reduktions- eller kvotplikt, då förslaget är omotiverat, otillräckligt utrett och ökar osäkerheten om den framtida kostnadsutvecklingen med biodrivmedel för





busstrafiken. Med detta förslag om Förnybarhetsdirektiv REDII och då regeringen tydligen kommer att föreslå ett system med reduktionsplikt senare i år medför detta att Sverige får tre olika kvot-/reduktionspliktssystem, vilket förefaller vara orimligt och skapar omotiverat regelkrångel samt stor osäkerhet om framtida kostnader för biodrivmedel.

Återigen är det beklämmande att behöva kritisera den extremt korta remisstiden. En så kort remisstid gör det omöjligt att fullständigt analysera de komplexa förslagen från EU-kommissionen, vilka får omfattande och långsiktiga konsekvenser för transportnäringen. Syftet med remisshanteringen är att regering och riksdag ska få ett vederhäftigt underlag till beslut (RF 7:2), inte minst när det rör väsentliga frågor som exempelvis drivmedelsförsörjningen till landets transportsektor. Därför måste remisstiden vara rimlig och tillräckligt lång för att remissinstanserna ska erhålla en reell möjlighet att sätta sig in i förslaget, analysera det och avfatta ett remissvar. Inte heller har Sveriges Bussföretag, trots att busstrafiken är den del av transportsektorn som använder mest biodrivmedel, fått möjlighet att delta i samrådsprocessen. Sveriges Bussföretag är inte ens en remissinstans i dessa viktiga frågor. Dessvärre verkar det som om regeringskansliets remisstider och kretsen av remissinstanser alltför ofta har begränsats, vilket är en högst oroväckande tendens. Hänvisningarna till implementering av diverse EU-direktiv är en undermålig ursäkt för bristande administrativ hantering i regeringskansliet och förmodligen även ett passivt svenskt agerande under EU-processen.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD