



Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

Stockholm 2018-02-20

M2018/00348/R

**Remissyttrande angående utkast till förordning om ändring i förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen**

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 ställer sig högst frågande till konsekvensanalysens påståenden och slutsatser. I vårt tidigare remissvar, den 7 september 2017, har vi uttryckt stark oro för att busstrafiken tvingas använda mer diesel med låginblandat biodrivmedel istället för rena biodrivmedel som exempelvis HVO100. Busstrafiken har idag kommit längst inom transportsektorn med omställningen av fordonsparken till förnyelsebara drivmedel och 44,3 procent av busstrafiken i den upphandlade trafiken använder idag HVO100. Eftersom förslaget innebär att PFAD, som 2017 stod för 40–50 procent av råvarorna till HVO, utesluts som råvara kommer enligt konsekvensanalysen att ”på kort sikt leda till en brist på HVO som inte kommer ifrån palmolja” (s.3), vilket kommer att leda till kraftiga prishöjningar på HVO100, som i sin tur medför högre kostnader för kollektivtrafiken och därmed på sikt minskad busstrafik. Detta i stick och stäv med regeringens och riksdagens målsättning om en fördubblad kollektivtrafik. Förutom att konkurrensen är nästintill obefintlig bland bränsleproducenterna kommer dessa ”vid en bristsituation i första hand kommer att välja att uppfylla reduktionsplikten framför att sälja HVO100 och betala reduktionspliktsavgift” (s.3). Detta talar för att en akut bristsituation av HVO100 kommer att uppstå för busstrafikföretagen från den 1 januari 2019, vilket regeringen utifrån dogmatik med vett och vilja skapat en sådan bristsituation för kollektivtrafiken.

Det är ytterst förvånande att konsekvensanalysen bedömer att PFAD kommer att ersättas av palmolja, som överhuvudtaget inte används som råvara under åren 2016–2017 för produktion av HVO. Detta till följd av att det råder en stark kritik mot att använda palmolja som råvara. Det finns ingen regional kollektivtrafikmyndighet eller offentlig beställare i Sverige som skulle acceptera att HVO framställda av palmolja används i busstrafiken.





I PM:et påstås det felaktigt att Sveriges Bussföretag ”flaggat för” (s.6) en användning av HVO från palmolja, men Sveriges Bussföretag har aldrig påstått detta. Användning av palmolja är inget alternativ för Sveriges Bussföretags medlemsföretag.

Däremot finns det avtalskrav gentemot beställaren att trafikföretagen ska använda förnyelsebara drivmedel och då får en bristsituation på HVO självfallet en ”negativ påverkan”, då det saknas idag godtagbara biodrivmedelsalternativ till HVO för dagens dieselmotorer. Men som vanligt saknas det någon konsekvensanalys om vad denna negativa påverkan kan innebära för trafikföretagen.

Det verkar som att syftet med förslaget är att öka de offentligfinansiella intäkterna genom en ökad dieselanvändning och fler som tvingas betala reduktionspliktsavgifter. Trots att författarna av konsekvensanalysen förnekar detta.

Departementets förhoppning om det ”på sikt förväntas nya råvaror med lägre växthusgasutsläpp tillkomma på marknaden” (s.6) framstår utifrån den debatt som förts i EU under den senast tiden som minst sagt naiv. Ungefär lika aningslöst som antagandet om förslaget endast ”bidra till något ökade drivmedelspriser” (s.6), när drivmedelskostnaderna redan idag är den näst största kostnadsposten för kollektivtrafiken.

Utifrån ovanstående är det anmärkningsvärt att regeringen vidhåller med sitt förslag att utesluta PFAD som råvara till HVO från den 1 januari 2019. Eftersom det nu föreslås att förordningen ikraftträdandet framflyttas till den 1 januari 2019 från 1 juli i år bör ikraftträdandet uppskjutas till år 2020, så att tillverkarna av HVO har en praktisk möjlighet att se till att PFAD till fullo kan vara spårbar ner till palmoljeplantage och för att ge trafikföretagen tid och möjlighet att finna eventuella alternativa icke fossila drivmedel.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Anna Grönlund, branschchef, vVD