



2021-09-01

Ert dnr: M2021/01183

m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Utfasningsutredningens betänkande I en värld som ställer om (SOU 2021:48)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av de förslag i utredningen som berör kollektivtrafik

- Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040 och att utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Kontrollstationer bör genomföras regelbundet, åtminstone i samband med regeringens arbete med att ta fram en ny klimathandlingsplan under varje mandatperiod.
- Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast möjligt. Dessa drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten.
- En särskild kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen bör införas för att förbättra styrningen mot ytterligare utveckling av produktionstekniker för produktion av avancerade biodrivmedel och elektrobränslen fram till fullskalig produktion för kommersiell marknadsintroduktion. Ett alternativt förslag till en särskild kvot skulle enligt Utfasningsutredningen kunna vara att tak införs för användningen av råvaror som härrör från djurfetter och använda matoljor för framställning av biodrivmedel (råvaror som förtecknas i bilaga 9 (B) till förnybartdirektivet) eller ett tak för användningen av livsmedels- och foderbaserad bioråvara.
- Förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle har identifierats i den klimatpolitiska handlingsplanen och i myndigheternas olika underlag till regeringen. Det är viktigt att regeringens arbete fortsätter enligt ambitionen i handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-09-01

- Berörda myndigheter bör ges ett tydligare långsiktigt ansvar för att fortsatt identifiera hinder och genomföra samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle.
- Hur ökade satsningar på elektrifiering i landsbygd kan prioriteras vid sidan av tillgänglighetssatsningar för alternativ till bilen bör utredas.
- En utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och internalisera trafikens externa kostnader. Utredningen bör belysa avståndsbaserade vägskatter för både lätta och tunga fordon, men även andra styrmedel bör ingå i en sådan utredning.
- Laddinfrastruktur som möjliggör depåladdning, destinationsladdning och snabbbladdning behöver snabbt komma på plats. Ett flertal aktörer (såväl myndigheter som aktörer inom näringslivet) bör enligt utredningen knytas till utvecklingen.
- Elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnätet skyndsamt behöver byggas ut skyndsamt.
- Sverige bör inom bör verka för att kraven på tunga fordon i förordningen (2019/1242) om nya tunga fordons koldioxidutsläpp utvidgas till att även omfatta tunga fordon i kategorin 3,5–16 ton. Vid kommande översyn 2022, som även kommer att omfatta bussar och långfärdsbussar, bör kraven skärpas till 2030 och en tydlig tidtabell mot krav på nollutsläpp införas. Nollutsläppskravet bör införas senast 2040.
- Användningen av fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart bör omfattas av skatt eller koldioxidprissättning och på sikt ingå i reduktionsplikten.
- Fossilt drivmedel till lok och motorvagnar behöver övervägas att omfattas av skatt och reduktionsplikt

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Utfasning av fossila drivmedel till 2040

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslagen om att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040 och att utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Vi håller även med om förslaget om att kontrollstationer bör genomföras regelbundet, åtminstone i samband med regeringens arbete med att ta fram en ny klimathandlingsplan under varje mandatperiod.

Hållbar och kostnadseffektiv utfasning

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle, och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel samt att vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.



2021-09-01

Borttagande av skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel

Svensk Kollektivtrafik ställer sig starkt negativ till utredningens förslag om att Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast möjligt och att dessa drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten. Med snarast menar utredningen att åtgärden ska utredas och genomföras år 2022.¹

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna leder i dag utvecklingen mot en fossilfri transportsektor. Över 92 procent av kollektivtrafiken med buss körs i dag med förnybara drivmedel eller el. En utveckling som möjliggjorts genom skatteundantaget på höginblandad och ren HVO, RME och biogas. Spårvagnarna och tunnelbanorna går till 100 procent på el och tågen drivs helt på el med undantag av några få banor som Trafikverket inte elektrifierat. Sedan 2010 har kollektivtrafiken minskat sina utsläpp med över 600 000 ton koldioxid per år.²

För kollektivtrafiken kommer utredningens förslag om att ta bort skatteundantaget för HVO och RME att leda till en kostnadsbomb för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Förslaget kommer öka deras kostnader med 760 miljoner kr per år i ett läge då kollektivtrafiken redan står inför mycket stora ekonomiska utmaningar på grund av de kraftigt minskade biljettintäkterna under coronapandemin. Jämfört med 2019 minskade de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettintäkter med 7,2 miljarder kr 2020. Förluster som i år kommer att uppgå till 7,5 miljarder kr enligt vår senaste prognos.

Utredningen sammanfattar effekterna av förslaget med orden "För de drivmedelsköpare som kunnat använda ren HVO till en låg kostnad för att därigenom kunna uppfylla egna målsättningar om fossilfrihet innebär dock inkluderandet i reduktionsplikten att de endera behöver ompröva sina egna mål eller ta till andra åtgärder för att minska sina utsläpp."³

Vilka åtgärder kan kollektivtrafiken ta till för att minska sina klimatutsläpp?

Energimyndigheten konstaterade tidigare i år i rapporten *Utvärdering av skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel* att så länge regioner och kommuner inte blir direkt kompenserade för de ökade priserna på rena och höginblandade biodrivmedel kommer det antingen innebära ökat behov av tillskott från regioner och kommuner, minskat utbud av kollektivtrafik, ökade biljettpriser eller återgång till fossil diesel.⁴

Att minska utbudet eller höja biljettpriserna leder i förlängningen till minskat kollektivtrafikresande och överflyttning till biltrafiken med ökade klimatutsläpp som följd. Ökad skattefinansiering från regioner och kommuner innebär i praktiken att skattepengar som kunde använts till satsningar i vården eller för klimatinvesteringar i kollektivtrafiken istället måste användas för att öka statens skatteintäkter.

Det enda realistiska alternativet som återstår är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna försöker snabba på övergången elbussar i stadstrafik. I dag är det dock mycket svårt att elektrifiera regionbusstrafiken eftersom tekniken är under utveckling och en elbuss för regiontrafik, genom sin långa körsträcka, skulle behöva laddas upp så ofta att det skulle behövas flera elbussar för att köra samma trafik som en regionbuss med förbränningsmotor kan köra. Det är möjligt att gå över till eldrift i stadsbusstrafiken. Men eldrivna stadsbussar är dyra i inköp och de stora

¹ Enligt den svårförståeliga tabell 7.4 på s. 294

² [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#) och [Naturvårdsverkets webbsida: Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter](#)

³ S. 692

⁴ [Energimyndigheten \(2021\) Utvärdering av skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel](#)



2021-09-01

intäktsförlusterna under pandemin har medfört att viktiga klimatinvesteringar har behövt skjutas på framtiden.

Under pandemiåret 2020 ökade antalet eldrivna bussar trots detta med 75 procent, men från en låg nivå. Den snabba utvecklingen beror på elbusspremien och framsynta och konsekventa beslut hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna runt om i landet. Men istället för att stimulera och snabba på denna utveckling bedömer utredningen att elbusspremien kan tas bort inom en snar framtid.⁵ Trots att utredaren skriver att stadsbussarna kan behöva vissa fortsatta incitament för att introduktionen av elbussar ska kunna få fart.⁶

Elektrifiering av kollektivtrafiken med buss kommer att stödja och underlätta utfasningen av fossila drivmedel i andra transportslag som är svårare att elektrifiera. En övergång till eldrift i kollektivtrafiken med buss kan leda till en minskning av användning av andra förnybara drivmedel som motsvarar över 70 procent av flygets energianvändning, och på sikt upp till 100 procent.

Istället för att ta bort skattebefrielsen och avveckla elbusspremien anser Svensk Kollektivtrafik att

- Skattebefrielsen av ren och höginblandad HVO och RME ska behållas. För att undvika stora kostnadsökningar måste regeringen öka ansträngningarna för att Sverige ska få fortsatt skattebefrielse efter sista december i år. Skattebefrielsen bör inte tas bort förrän de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har gått över till eldrivna bussar i såväl lokal som regional kollektivtrafik.
- Om regeringen ändå väljer att inkludera rena och höginblandade flytande biodrivmedel i reduktionsplikten måste staten fullt ut kompensera de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för kostnadsökningen tills såväl den lokala som den regionala kollektivtrafiken med buss är elektrifierad.
- Elbusspremien ska behållas och återställas till samma nivå som gällde fram till hösten 2020, det vill säga till maximalt 20 procent av inköpsbeloppet för en elbuss istället för som i dag 10 procent.

Svensk Kollektivtrafik är mycket kritisk till att Utfasningsutredningen, till skillnad från Energimyndigheten, inte gjort någon konsekvensanalys för hur borttagandet av skattebefrielsen av ren och höginblandad HVO och RME kommer att påverka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas, regionernas och kommunernas kostnader och vilka konsekvenser detta kommer att få för kollektivtrafiken, kollektivtrafikresandet och därmed för klimatutsläppen.

Tak för användningen av råvaror från djurfetter och använda matoljor

Utredningen förordar att en särskild kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen införs för att förbättra styrningen mot ytterligare utveckling av produktionstekniker för produktion av avancerade biodrivmedel och elektrobränslen fram till fullskalig produktion för kommersiell marknadsintroduktion. Ett alternativt förslag till en särskild kvot skulle enligt Utfasningsutredningen kunna vara att tak införs för användningen av råvaror som härrör från djurfetter och använda matoljor för framställning av biodrivmedel (råvaror som förtecknas i bilaga 9 (B) till förnybartdirektivet) eller ett tak för användningen av livsmedels- och foderbaserad bioråvara.⁷ Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till det alternativa förslaget om införa

⁵ S. 505

⁶ S. 512

⁷ S. 299



2021-09-01

ett tak för användning av råvaror från djurfetter och använda matoljor för framställning av biodrivmedel. Sedan PFAD omklassificerades 2019 utgör använd matolja och slakteriavfall i dagsläget den absolut största delen av råvaror till den rena och höginblandade HVO som används i kollektivtrafiken med buss. Det alternativa förslaget skulle medföra ännu högre kostnader för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle

Utredningen skriver att förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle har identifierats i den klimatpolitiska handlingsplanen och i myndigheternas olika underlag till regeringen samt att det är viktigt att regeringens arbete fortsätter enligt ambitionen i handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs.⁸

Även vi anser att det är viktigt att regeringens arbete när det gäller styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle fortsätter enligt ambitionen i den klimatpolitiska handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs. Samtidigt saknar Svensk Kollektivtrafik i utredningen konkreta förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Klimatpolitiska rådet har i sina årsrapporter vid en rad tillfällen framhållit att takten i klimatomställningen fortfarande är för långsam och politiken inte är tillräcklig för att klimatmålen ska nås. Klimatpolitiska rådet konstaterade dessutom redan i 2019 års rapport att styrmedlen för att främja ett transporteffektivt samhälle är svaga jämfört med de som gäller för elektrifiering, biodrivmedel och effektivare fordon. En rad åtgärder behöver genomföras, bl.a. Klimatpolitiska rådets rekommendationer om att sluta subventionera bilägande, bilkörning och parkering:

- Ändra beskattningen av förmånsbilar så att de inte innebär någon subvention av bilägande och bilkörande, främja istället mer energieffektiva färdmedel än bil.
- Skärp efterlevnaden av reglerna för förmånsbeskattning av parkering vid arbetsplatser. Beskatta den som har bilförmån separat för eventuell förmån av fri parkering.
- Ändra avdraget för resor mellan arbete och bostad så att det blir avståndsbaserat och färdmedelsneutralt. Utformningen bör dessutom anpassas, så att den inte skapar regionala obalanser.⁹

Svensk Kollektivtrafik ställer sig även positiv till utredningens förslag om att berörda myndigheter bör ges ett tydligare långsiktigt ansvar för att fortsatt identifiera hinder och genomföra samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. I dag är ansvaret spritt på flera nivåer och ingen har ett samordningsansvar mellan till exempel staten, regionerna och kommunerna. Det saknas också samordning mellan olika nivåer, exempelvis vad gäller de tidiga stegen i fyrstegsprincipen. Här behöver rollfördelningen förtydligas så att bättre samordning kan komma till stånd mellan myndigheter, kommuner, länsplaneupprättare och andra aktörer.¹⁰ Vi anser att det är mycket viktigt att berörda myndigheter ges tydligare långsiktigt ansvar och att rollfördelningen och samordningen förtydligas. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att det behöver tas ett helhetsgrepp för att skapa ett mer transporteffektivt samhälle genom att tillsätta en utredning om styrmedel och åtgärder för att skapa ett mer transporteffektivt samhälle.

⁸ S. 361

⁹ [Klimatpolitiska rådets rapporter för 2021, 2020 och 2019](#)

¹⁰ S.361, 363



2021-09-01

Utredningen anser att transporteffektivitet för godstransporter behöver ökat fokus eftersom ökade transportkostnader kan få betydande konsekvenser för näringslivet med risk för koldioxidläckage. Mer precis behövs det enligt utredningen ökat fokus på godstransporternas omställning, dels genom överflyttning till mer kapacitetsstarka trafikslag, dels genom effektivisering inom respektive trafikslag.¹¹ Svensk Kollektivtrafik anser att det behövs ökat fokus på ökad transporteffektivitet inom persontransporterna som syftar till att dels öka överflyttning till mer kapacitetsstarka trafikslag som kollektivtrafik, dels genom effektivisering inom respektive trafikslag inom persontransportsektorn.

Utfasningsutredningen föreslår att det bör utredas hur ökade satsningar på elektrifiering i landsbygd kan prioriteras vid sidan av tillgänglighetsåtgärder för alternativ till bilen.¹² För att öka transporteffektiviteten anser vi att det även är viktigt att utreda hur kollektivtrafiken i landsbygd kan stärkas och utvecklas. Ett område som är viktigt att se över är de organisatoriska strukturerna och regelverken kring samordningen mellan olika typer av persontransporter (allmän kollektivtrafik, skolskjuts och sjukresor). I dag finns det samordningsvinster som skulle gå att realisera, men där olika huvudmän för trafiken och olika regelverk gör det svårt att förverkliga dem. En åtgärd som är viktig att genomföra är att förändra reseavdraget så att det gynnar landsbygdsboende, ökar kollektivtrafikandelen och minskar klimatutsläppen.¹³

Utredning om transportsystemets framtida beskattning

Vi ställer oss bakom utredningens förslag om att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och internalisera trafikens externa kostnader, som bör belysa avståndsbaserade vägskatter för både lätta och tunga fordon, men även andra styrmedel bör ingå i en sådan utredning.¹⁴ Utfasningsutredningen pekar bl.a. på att elektrifieringen kan leda till ökat trafikarbete med bil och lastbil och minskade potentialer för överflyttning till andra trafikslag.

Svensk Kollektivtrafik anser att även finansieringen av kollektivtrafiken ska ses över och kompletteras. För att öka människors tillgänglighet till samhället, skapa hållbar tillväxt och minska klimatutsläppen krävs en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken. För att klara en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken och öka stabiliteten i kollektivtrafikens finansiering behöver finansieringen av kollektivtrafiken ses över och kompletteras. Coronapandemin har visat att kollektivtrafiken är mycket sårbar vid kriser som medför att kollektivtrafikresandet, och därmed biljettintäkterna, minskar.

Laddinfrastruktur för tunga fordon

Utfasningsutredningen föreslår att laddinfrastruktur snabbt behöver komma på plats som möjliggör depåladdning, destinationsladdning och snabbaddning. Ett flertal aktörer (såväl myndigheter som aktörer inom näringslivet) bör enligt utredningen knytas till utvecklingen.¹⁵ Utredningen fokuserar enbart på laddinfrastruktur för den tunga lastbilstrafiken. Även buss är en del av den tunga trafiken. Elektrifiering av buss nämns bara i bakgrundsbeskrivningarna i dessa avsnitt. Svensk Kollektivtrafik anser att utbyggnaden och finansieringen av laddinfrastruktur för tung trafik även måste anpassas

¹¹ S. 362, 364

¹² S. 361

¹³ Se Svensk Kollektivtrafiks förslag i [vårt remissvar angående Skattelättnader för arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#) och [vår debattartikel i Svenska Dagbladet "Reseavdragen öppnar för fusk och ökade utsläpp" \(29 juli 2020\)](#)

¹⁴ S. 362

¹⁵ S. 393



2021-09-01

och utgå från busstrafikens behov. Därför behöver även de regionala kollektivtrafikmyndigheterna knytas till utvecklingen.

Förstärk kapaciteten i elnätet

Vi ställer oss bakom utredningens bedömning och förslag om elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnätet skyndsamt behöver byggas ut skyndsamt för att möta den ökade el- och effektefterfrågan vid industrins omställning mot nettonollutsläpp och samtidigt bereda väg för en omfattande elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner.¹⁶

Skärpt krav på tunga fordons koldioxidutsläpp

Vi ställer oss positiva till förslaget om att Sverige inom EU bör verka för att kraven på tunga fordon i förordningen (2019/1242) om nya tunga fordons koldioxidutsläpp utvidgas till att även omfatta tunga fordon i kategorin 3,5–16 ton. Dessutom föreslår utredningen att vid kommande översyn 2022, som även kommer att omfatta bussar och långfärdsbussar, bör kraven skärpas till 2030 och en tydlig tidtabell mot krav på nollutsläpp införas. Nollutsläppskravet bör införas senast 2040.¹⁷ Men i detta sammanhang är det viktigt att koldioxidutsläppen från alla fordon bedöms ur ett livscykelperspektiv, dvs. Well-To-Wheele,

Beskattning av fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart och till lok och motorvagnar

För att fasa ut de fossila drivmedlen och minska klimatutsläppen ställer sig Svensk Kollektivtrafik positiv till att användningen av fossilt bränsle till yrkesmässig inrikes sjöfart bör omfattas av skatt eller koldioxidprissättning och på sikt ingå i reduktionsplikten och att fossilt drivmedel till lok och motorvagnar behöver övervägas att omfattas av skatt och reduktionsplikt.¹⁸ Men övergången till fossilfrihet är dyr, därför finns det behov av ett statligt stöd för utfasning av det fossila drivmedel som används i yrkesmässig inrikes sjöfart och till lok och motorvagnar.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

¹⁶ S. 392

¹⁷ S. 501, 513

¹⁸ S. 572