



2024-11-12

kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2024/01751
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Promemorians förslag

Promemorian innehåller flertalet förslag om hållbarhetskriterier, elcertifikat, datacenters energianvändning samt förslag på ny reduktionsplikt. Svensk Kollektivtrafiks remissvar behandlar endast förslag om reduktionsplikt.

- Reduktionsplikten för bensin och diesel höjs från 6 till 10 procent för perioden 1 juli 2025–31 december 2026. Reduktionsnivåerna bestäms till 10 procent för åren 2027–2030.
- Leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten
- Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ska kunna användas för att uppfylla reduktionsplikten
- Utsläppen av växthusgaser från fossil bensin och diesel ska anses vara 94 gram koldioxidekvivalenter per megajoule.
- Reduktionsplikten för flygfotogen tas bort



Remissynpunkter

Regeringen höjer reduktionsplikten för att nå mål uppsatta inom ESR (Ansvarsfördelningsförordningen) men det kommer att krävas kraftfullare åtgärder för att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn till 2030, något som inte berörs i denna promemoria.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om att höja reduktionsplikten, men effekterna av den nya reduktionsplikten är mycket svår att överblicka då även fossilfri el från publika laddstationer kan räknas in. Vi är kritiska till att det inte presenteras någon beräkningsvägledning. Det blir därför väldigt svårt att räkna på konsekvenser av förslaget.

Att Energimyndigheten får uppdrag att ta fram beräkningsmetodik är nödvändigt, det behövs ett enhetligt sätt att räkna som alla använder. Det är dock viktigt att metodiken synkar med beräkningsmetoder inom EU t.ex. GHG och kommande Count Emissions. Överensstämmande metodik borgar för högre kvalitet och jämförbarhet samt att merarbete och kostnader undviks. Särskilt viktigt är det att Energimyndigheten får uppdraget att meddela föreskrifter om beräkning av växthusgasutsläpp från el då detta är något vi saknar idag.

Även om en höjd inblandning av biodrivmedel kan leda till lägre utsläpp så genomför regeringen flertalet åtgärder som gynnar bilresandet och fossila drivmedel och ökar utsläppen av växthusgaser, som 3-årig sänkning av skatt på bensin och diesel, att dra tillbaka reformeringen av reseavdraget och istället behålla och höja reseavdraget för bilpendlare samt slopad bonus för miljöbilar. Till detta ska läggas utsläppsökningar till följd av minskad försäljning och användning av laddbara bilar. Det skickar även signalen att den egna bilen är det viktigaste färdmedlet och utsläpp från dessa är mindre viktiga. Efter pandemin ser vi förstärkta bilvanor, något som regeringens förslag både uppmuntrar och bekräftar, det går tvärt emot riksdagens och regeringens miljömål. Regeringens förslag gör det definitivt svårare och svårare att uppnå Sveriges och EU:s klimatmål för transportsektorn till 2030 även om inblandningen av biodrivmedel ökar något med den nya reduktionsplikten.

Den svenska kollektivtrafiken har under många år banat väg och lett arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Förutom att vara en grundbult för människors hållbara resande utan bil har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetat systematiskt för att minska de egna utsläppen. Den upphandlade kollektivtrafiken med buss drivs idag till 95% på förnybara drivmedel eller el. En bilfokuserad nationell politik leder till överflyttning av resande från kollektivtrafik till bil, vilket ökar utsläpp av växthusgaser ytterligare. Överflyttningen från



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kollektivtrafik till bil kommer även att leda till minskade biljettintäkter för kollektivtrafiken.

Att premiera och göra bilresande billigare försämrar kollektivtrafikens och andra hållbara färdsets konkurrenskraft, i en tid där det borde vara tvärtom. För att nå miljömålen vill vi se åtgärder som minskar människors kostnader för resor och samtidigt uppmuntrar till hållbara val, bl.a.

- Ta bort förmånsskatten på månadskort och årskort i kollektivtrafiken.
- Öka investeringarna i banor som ökar kapaciteten för pendel- och regionalstågtrafiken och annan tågtrafik.
- Ersätt reseavdraget med en skattereduktion för arbetsresor som är lika mycket värd oavsett inkomst och oavsett om man pendlar med bil, buss, tåg eller cykel till jobbet.
- Sluta tillämpa fyrstegsprincipen baklänges. Ge Trafikverket en tydlig instruktion om att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter, val av transportsätt och ge effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Svensk Kollektivtrafik anser att regeringen ska minska energiförbrukningen och koldioxidutsläppen genom att styra mot hållbara transporter såsom kollektivtrafik istället för att cementera fossilberoendet. Premierandet av privat bilresande med bensin- eller dieseldrivna fordon bidrar inte till hållbar utveckling och ett fossilfritt transportsystem.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD