



2026-10-23

kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se
sandra.lennander@regeringskansliet.se
daniel.friberg@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2026/01494
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar av promemorian Energiplanering i kommuner och regioner och en mer energieffektiv offentlig sektor

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik. I Sverige görs 99 % av bussresorna och 90% av tågresorna med våra medlemmars trafik. Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur kommuner och regioner överlåtit ansvaret enligt färdtjänst- eller kollektivtrafiklagen. Här görs ca 86 miljoner resor årligen.

Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 96 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av förslaget

I promemorian föreslås nya regler om energiplanering i kommuner och regioner. De hittillsvarande reglerna om att kommuner ska ha en energiplanering och ta fram en energiplan moderniseras och anpassas till de nuvarande energipolitiska målen. Det införs även en skyldighet för kommuner och regioner att redovisa åtgärder för energieffektivisering i en långsiktig plan och rapportera uppgifter om energianvändning till Statens energimyndighet. Vidare föreslås att kommuner, regioner och statliga förvaltningsmyndigheter i vissa fall ska beakta principen om "energieffektivitet först". Det föreslås även att upphandlande myndigheter och enheter ska ta hänsyn till energieffektivitet vid upphandling av vissa varor och tjänster och vid köp och hyra av byggnader och lokaler. Författningarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 1 mars 2027.

Energianvändningen i kollektivtrafiken får enligt det bakomliggande energieffektiviseringsdirektivet undantas från skyldigheten att minska energianvändningen. Kollektivtrafiken har en viktig roll för att minska utsläppen av växthusgaser i transportsektorn. Även om kollektivtrafiken till viss del kan energieffektiviseras utan försämrad funktion, till exempel genom elektrifiering, finns det en risk för negativ påverkan på utbudet av kollektivtrafik om det ställs krav på minskad energianvändning. Promemorian föreslår att direktivets

möjlighet till undantag därför bör utnyttjas när Sverige rapporterar energianvändning i offentlig sektor.

Regionerna ska inte rapportera kollektivtrafikens energianvändning till Energimyndigheten. Regioner ska redovisa de åtgärder för en effektiv energianvändning som regionen planerar att vidta i sin verksamhet. Det finns inget undantag för kollektivtrafiken, men heller inte något krav på att redovisa åtgärder specifikt för kollektivtrafiken.

Promemorian lämnar även förslag för skyldigheter att ställa krav på energieffektivitetsprestanda för upphandlande myndigheter och enheter. När en upphandlande myndighet eller enhet köper varor som omfattas av EU:s regler om energimärkning, däckmärkning eller ekodesign för energirelaterade produkter ska de varor som uppfyller vissa krav i dessa regler köpas. Om en upphandlande myndighet eller enhet köper varor som omfattas av EU:s kriterier för grön upphandling, ska myndigheten eller enheten sträva efter att köpa varor som uppfyller åtminstone de centrala tekniska specifikationerna i kriterierna. När en upphandlande myndighet eller enhet upphandlar offentliga tjänstekontrakt ska den kräva att tjänsteleverantören endast köper in varor som uppfyller kraven på energieffektivitetsprestanda, om varorna är nya och ska användas för att tillhandahålla tjänsten. När en upphandlande myndighet eller enhet köper en byggnad eller byggtreprenad eller ingår ett hyresavtal för en byggnad eller lokal, ska den köpa och hyra byggnader som uppfyller energieffektivitetskraven för en så kallad nära-nollenergibyggnad. Skyldigheten att ställa krav på energieffektivitetsprestanda ska endast gälla om det är tekniskt genomförbart att ställa sådana krav.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Svensk Kollektivtrafik är i grunden positivt inställda till en ökad energieffektivisering och våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och länstrafikbolagen, jobbar aktivt med t.ex. elektrifiering av fordonsflottan för att minska utsläppen och öka energieffektiviteten. Vi håller dock med om skrivningen att det finns en risk för negativ påverkan på utbudet av kollektivtrafik om det ställs krav på minskad energianvändning. Dessutom finns t.ex. Clean Vehicles Directive (CVD) som styr miniminivå på elektrifiering i upphandlad trafik som sätter ramarna för vilka krav RKM måste ställa i trafikavtal. Vi ställer oss därför positiva till att kollektivtrafiken inte åläggs med specifika krav på energieffektivisering.

Kollektivtrafiken är ett komplext system som i ett energieffektiviseringsperspektiv har koppling t.ex. till den upphandlade/körda trafiken för samtliga trafikslag, depåer och infrastruktur för service, underhåll och reparation, IT-system och lokaler för administrativa delar. Det är otydligt i förslaget vad som avses med kollektivtrafikens energianvändning, vilket behöver förtydligas. Avses endast den trafikpliktiga trafiken eller även andra delar av systemet?

Vad gäller krav på upphandlande myndigheter och enheter så upphandlar RKM en stor mängd varor och tjänster varje år enligt LOU och LUF, även köp och hyra av byggnader är vanligt. Detta sker både i övergripande regional regi och på RKM- och länstrafikbolagsnivå.

Förslaget pekar på att varor som omfattas är sådana som återfinns inom EUs krav om energimärkning, däckmärkning och ekodesign. I tjänstekontrakt ska motsvarande krav ställas på tjänsteleverantören, i kollektivtrafikens fall trafikföretagen. Detta handlar om varor som exempelvis belysning, datorer, värmepannor, laddare för elfordon och hissar.

Varor som omfattas av EUs kriterier för grön upphandling ska upphandlande enheter enligt förslaget sträva efter att köpa de som uppfyller de centrala tekniska specifikationerna (kärnkriterier) i kriterierna. Flera av kriterierna berör kollektivtrafikens verksamhet, däribland kriterierna vägtransport tunga och lätta fordon med bl.a. krav på drivlinor.

Då vi har kravställande lagstiftning vad gäller fordon, CVD, samt att det framöver kommer många olika krav på både upphandlande enheter och fordonstillverkare känns detta förslag, om ej starkt tvingande, som onödig dubbelreglering. Vi anser därför att det behövs ett tydliggörande i likhet med skrivningen att det finns en risk för negativ påverkan på utbudet av kollektivtrafik om det ställs krav på minskad energianvändning och att den kollektivtrafik som körs utifrån beslut om allmän trafikplikt undantas. Även krav på att "sträva efter" att köpa specifika varor är resursdrivande och komplicerar verksamheten.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 96 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Det pågår en ständig energieffektivisering utifrån de olika regionala möjligheter som finns.

Vi ser att det inom t.ex. fastighets- och IT-relaterade områden finns möjligheter till energieffektivisering, dock behöver kostnaden för detta ställas till kollektivtrafiksystemet i stort.

Kollektivtrafiken behöver tydliga och långsiktiga spelregler för den upphandlade trafiken och vad gäller trafikrelaterad verksamhet är befintlig och kommande tvingade EU-lagstiftning tillräckligt utmanande. Ytterligare otydliga krav komplicerar bara utan att öka energieffektiviseringen.

Vi vill således se en tydlig skrivning om frivillighet eller ett undantag för kollektivtrafikens trafik- och fordonsrelaterade verksamhet när det gäller dessa förslag.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

VD