



2021-08-26

i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Ert dnr: I2021/02043
Handläggare: Mattias Adell

Svensk Kollektivtrafiks remissvar ang. EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

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 88 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Det årliga värdet av kollektivtrafikupphandlingarna i Sverige uppskattas till c 40 miljarder kronor.

Bakgrund

Som ett led i EU:s plan "Fit for 55" föreslår EU kommissionen att det hittills gällande direktivet (AFID) ersätts av en ny reglering. Huvudfokus i förslaget ligger på infrastruktur för laddning av elfordon, vätgastankning för bränslecellsfordon och tankning av biogas.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande

- Svensk Kollektivtrafik ställer sig positivt till att EU-direktivet ersätts av en reglering, vilket ökar möjligheterna att uppnå nödvändiga resultat över hela unionen.
- Det är helt nödvändigt att EU:s alla initiativ för att snabbt minska transportsektorns klimatpåverkan stämmer överens sinsemellan och drar åt samma håll. Detta tycks dock dessvärre ofta inte vara fallet.
- Man uppnår knappast sitt önskvärda resultat om man först inför skatt på biodrivmedel och därefter kräver att infrastruktur för distribution av desamma ska byggas ut.
- Det krävs offentlig finansiering, bidrag och subventioner för utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. Utan infrastruktur för laddning och tankning kommer inte fordon för alternativa drivmedel att efterfrågas.
- En helt avgörande faktor för att genomföra en omfattande elektrifiering av den svenska fordonsflottan är elnätens kapacitet, och att erforderlig effekt kan levereras i hela landet.
- I regionbusstrafik över långa avstånd är elbussars räckvidd otillräcklig. Det är därför nödvändigt att inkludera infrastruktur för distribution av biogas och flytande biodrivmedel i regleringen.

Inledning

Svensk Kollektivtrafiks medlemmar har kommit mycket långt när det gäller användning av fossilfria, förnybara drivmedel. Över 91% av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik drivs med biodrivmedel eller el. Elektrifieringen av kollektivtrafikens bussflotta går snabbt, och i vid årsskiftet 2020/21 fanns 451 helelektriska bussar i trafik på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det motsvarar knappt fem procent av den totala bussflottan och ungefär 10% av busarna i stadstrafik.

Sedan lång tid tillbaka ställer våra medlemmar höga och tydliga miljökrav på de bussar och personbilar som används i trafikavtalen. Kravställningarna är i många fall betydligt mer långtgående än de som exempelvis ställs i EU-direktivet Clean Vehicles Directive (CVD). Svensk Kollektivtrafik anser att det är bra att EU sätter tydliga, långsiktiga mål och använder effektiva styrmedel för att driva på omställningen mot klimatneutralitet. Detta ger stöd till länder, regioner och organisationer i sitt omställningsarbete. Det är också avgörande för att målen om att minska klimatutsläppen från transportsektorn enligt "Fit for 55" ska kunna nås. Förslaget till EU-reglering för infrastruktur för alternativa drivmedel riktar sig i första hand mot personbilar, och berör endast i mindre grad bussar i allmän kollektivtrafik. Den särskilda kollektivtrafiken däremot utförs till stor del med personbil, och därmed kommer regleringen att få stor påverkan på våra medlemmars verksamhet. Svensk Kollektivtrafik menar att det är av avgörande betydelse att alla klimatinitiativ som EU nu är i färd med att ta är i harmoni och absolut inte motverkar varandra.

Svensk Kollektivtrafiks ställningstagande

Offentligt agerande krävs för att skapa en marknad för alternativa drivmedel

Den som ska investera i produktion och infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel behöver kunna räkna hem investeringen. Om det till exempel finns mycket få elbilar på en ort, så kommer efterfrågan för laddning av elbilar att vara liten. Å andra sidan, om det inte finns acceptabel tillgång till elbilsladdning på en ort kommer det inte att säljas några elbilar på den aktuella orten. Precis samma förhållande gäller för vätgas och bränslecellsfordon och för biogas och bilar för gasdrift.

Om en konsument ska våga köpa ett fordon avsett för alternativa drivmedel, så måste infrastrukturen finnas på plats. En förutsättning för att få till stånd en tillräckligt utbyggd infrastruktur för alternativa drivmedel är betydande offentliga investeringar, subventioner och bidrag. Genom offentliga initiativ kan god tillgång till tank och laddställen för alternativa drivmedel säkras, så att efterfrågan på fordon som går på alternativa drivmedel ökar och en fungerande marknad för alternativa drivmedel skapas.

Kapacitet i elnäten – effektbrist

Huvudfokus i förslaget till ny reglering ligger på elektrifiering. En helt avgörande faktor för en omfattande elektrifiering av den svenska fordonsflottan är elnätens kapacitet. Flera av de större svenska städerna har otillräcklig elnätskapacitet och effektbrist vilket begränsar införande av exempelvis elbussar. Ett exempel är den nya stadsbussdepån i Uppsala som är förberedd för el, men begränsningen av effekt till depån gör att endast 12 el-bussar kan laddas. Det är alltså inte tillräckligt att investera i många laddställen för elfordon när en generell effektbrist föreligger.




För stora avstånd för eldrivna regionbussar i många regioner

Regionbussar har ofta mycket långa dagliga körsträckor, och det finns ännu mycket få tillverkare av elbussar för regiontrafik. Samtidigt saknas ännu infrastruktur för laddning i stora delar av landet. I Norrland och Bergslagen är avstånden för regionbusstrafiken så stora att dagens elbussar inte klarar av uppgiften. Elbussar i regiontrafik skulle behöva laddas så ofta att det skulle behövas betydligt fler elbussar för att uträtta samma trafikarbete som utförs av regionbussar med förbränningsmotorer. Det är därför av största vikt för kollektivtrafiken att ökad produktion av flytande biodrivmedel som RME och HVO uppmuntras, att infrastruktur för distribution av dessa byggs ut i hela landet och att flytande höginblandade biodrivmedel ges ett långsiktigt skatteundantag på samma villkor som biogas.

Personbilar

Även för personbilar är det problematiskt när fokus läggs så ensidigt på elektrifiering. Detta riskerar att leda till suboptimering och minskad klimatnytta. Sverige har på detta område en historik av snabba riktningssändringar, och det som var en miljöbil ifjol har snabbt kommit att betraktas som en miljöbov. Sådant agerande riskerar att slå mot etablerade samarbeten, uppbyggd infrastruktur och minskad investeringsvilja i produktion och tankställen för biodrivmedel. För verksamheter i stora delar av Sverige är elbilar ännu inte ett realistiskt alternativ. Infrastrukturen för laddning är ännu långt ifrån utbyggd, och kommer i stora delar av landet inte heller på medellång sikt att kunna täcka behovet av snabbbladdning under trafikdygnet, och laddning enbart nattetid kommer inte att ge erforderlig räckvidd.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Johan Wadman
VD