



Till
Näringsdepartementet

registrator@regeringskansliet.se;
christina.nordenbladh@regeringskansliet.se; martin.palm@regeringskansliet.se;
stefan.g.andersson@regeringskansliet.se;

Yttrande över Promemoria om ändring i lagen (2013:984) om kvotplikt för biodrivmedel

Med anledning av förslaget till ändring i lagen om kvotplikt och den hänsyn som tagits till sjöfartens särskilda förhållanden samt att järnvägsbranschen inte beretts möjlighet att delta i remissen för kvotpliktsförslaget, önskar branschföreningen Tågoperatörerna ansluta och framhålla konsekvenserna av kvotpliktens införande för järnvägsbranschen.

Järnvägen – en bakgrund

Det svenska järnvägssystemet består idag av ca. 11 000 km järnväg. Sverige har därmed högst andel spårkilometer per invånare i Europa. Många av järnvägsspåren som finns i norra Sverige har låg beläggning och används huvudsakligen för den svenska basindustrins transportbehov. Många av de lågtrafikerade sträckorna, liksom industrispår och bangårdar över hela landet är inte elektrifierade. Det förutsätter att transporter och rangering sker med diesellok. Detta gäller även för spårrentreprenörernas arbetsfordon som måste fungera även när strömmen är avstängd.

Järnvägsbranschen är idag helt avreglerad och öppen för konkurrens. Idag finns c:a 30 tågoperatörer samt ett antal underhållsrentreprenörer som är verksamma i spåren. Hälften av tågoperatörerna finns inom persontrafiken och hälften inom godstrafiken.

De statligt ägda företagen är fortfarande dominerande på marknaden, tågoperatörerna SJ, Green Cargo, LKAB Malmtrafik, entreprenadföretaget InfraNord samt Jernhusen. SJ, Green Cargo och InfraNord är alla tre i en fas av kraftfulla omstruktureringar och neddragningar för att klara ekonomin.

Järnvägsbranschen är inte någon högavkastande bransch för någon aktör. Godstrafiken på järnväg har dessutom tyvärr en negativ volymutveckling, till skillnad från persontrafiken.

Svensk industri beroende av dieseldrivna tåg

Godstrafikens transportarbete mäts i tonkilometer. 2012 transporterade järnvägen 21 mdr tonkilometer. Godstågen körde 2012 totalt c:a 10 miljoner tågkilometer.

Godstrafiken är helt beroende av industrins och handelns utveckling. Om stål- eller skogsindustrin förlorar marknadsandelar minskar godstransporterna på järnvägen. Kostnadseffektiva transporter är en viktig faktor för svensk exportindustri. Samtidigt är godstrafiken hårt konkurrensutsatt från vägsidan. Med längre och tyngre långtradare konkurrerar vägtransporterna på allt längre sträckor. Dessutom har priserna för vägtransporter sjunkit och konkurrensen från utrikesåkare har ökat. Det anses att många åkare dessutom bryter mot de sk. cabotagereglerna. Kostnaderna för järnvägstransporter ökar samtidigt med bl.a. höjda banavgifter, bristande punktlighet, skogstid, sänkta banhastigheter och stopp i trafiken. För långa och tunga internationella transporter konkurrerar järnvägen även med sjöfarten. Allt detta gör att det mest miljövänliga transportsättet är på väg att utarmas i Sverige till förmån för lastbil och båttrafik. Tågoperatörerna ser med stor oro på detta och ser kvotplikten som ett ytterligare hot mot godstrafiken på järnväg.

De gods- och växlingsoperatörer som verkar på den svenska marknaden är: Green Cargo, LKAB Malmtransport, Hector Rail, TXLogistik, Rush Rail, Tågakeriet i Bergslagen, Tågab, Inlandsbanan, CargoNet, Real Rail, CFL Cargo, CapTrain, DHL Schenker, DB Rail, Rail Care, TM Rail, Svensk Tågkraft, Tågfrakt.

Dragfordon i person- och godstrafik på järnväg 2012

Enligt Transportstyrelsens senaste marknadsrapport från 2012 finns det c:a 2 300 dragfordon i järnvägstrafiken.

Lok och motorvagnar på den svenska marknaden tillhör till största delen Green Cargo, SJ och Transitio (för den samhällsupphandlade trafiken).

På passagerarsidan pågår sedan länge ett teknikskifte, där äldre lok och lokdragna vagnar ersätts av nya motorvagnssätt med dragkapacitet i sittvagnarna.

Dragfordonen fördelar sig enligt nedan

1. 670 lok, varav 456 är ellok, vilket motsvarar 68 procent av dragfordonen. Fördelningen av dragfordonen på energikälla (el/diesel) förändras ganska långsamt, beroende på om banorna blir elektrifierade eller ej och på grund av fordonens långa livslängd.
2. 1610 motorvagnar och motorvagnssätt, varav 1520 eldrivna och 90 dieseldrivna (persontrafik). För godstrafiken är andelen diesellok betydligt högre, snarare det omvända förhållandet. Den största andelen av dieseldrivna fordon finns inom godstrafiken.

Järnvägsbranschens dieseldistribution

Ett diesellok har en begränsad räckvidd och det är därför viktigt att kunna tanka på strategiska ställen där uppdrag för kund utförs.

Tågoperatörerna konstaterar också att möjligheterna till inblandning av biodrivmedel är begränsade. Tillverkarna av dieselmotorerna lämnar inte någon garanti för att lokens dieselmotorer klarar en högre inblandning än 5-6 volymprocent biodrivmedel.

En inblandning av 9,5 vol% biodrivmedel kan dessutom skapa utfällningar och kristalliseringsproblem vid lägre temperaturer under vinterhalvåret och därmed orsaka driftstopp vilket är mycket kostsamt. HVO som anses ha bättre temperaturegenskaper är dyrare än andra biodrivmedel och är dessutom en bristvara pga. att det finns få tillverkare av HVO. Oljebolag (ex. OKQ8) har också tydligt uttalat att man inte kan garantera leverans av HVO till norra Sverige där mycket av godsverksamheten bedrivs.

Trafikverket tar ut banavgifter per bana och körd kilometer och i denna avgift ingår bla. en miljöavgift för emissioner. Trafikverket kommer kraftigt att höja banavgifterna och att i detta läge ytterligare

påföra en ökad kostnad för drivmedel kommer att bli en starkt konkurrenshämmande faktor för branschen.

Marknaden för tågbränsle är uppbyggd så att ett fåtal tågoperatörer har nätverk av tankanläggningar där de mindre tågoperatörerna handlar diesel till självkostnadspris direkt från dessa tågoperatörer. En del lok tankas också direkt från tankbil av bränsledistributörer. Denna form av tankning är vare sig en miljövänlig- eller en tidsbesparande lösning för tågoperatören jämfört med tankanläggningssystemet, varför biltankning endast ska ses som ett komplement till tankanläggningar.

Totalt omsätts ca.16 000 kbm diesel för hela järnvägsbranschens dieselloksflotta.

Tågoperatörerna menar att ett genomförande av kvotplikt för järnvägen kommer att leda till ökade driftskostnader. Green Cargo har bedömt att de egna dieselkostnaderna kommer att öka med ca 10 %. Detta är en extrakostnad som Green Cargo liksom resten av godstransportbranschen inte har kalkylerat med och som inte kan tas ut av kunderna då det råder stark prispress på transportmarknaden.

Upplagshavare för järnvägsbranschen kommer att bli kvotpliktiga i samband med att lagen träder i kraft vilket också kommer att innebära ökade interna resurser i form av administration och ökat ansvar i samband med hållbarhetsbesked/hållbarhetslagen. Upplagshavarna (ex. Green Cargo) kommer i detta fall att ompröva sin roll som innehavare av tankanläggningar med försäljning till andra företag i branschen. Det kan innebära ökade kostnader för de mindre godsoperatörerna och att tankanläggningar läggs ner vilket på sikt kan innebära att man får svårt att bedriva lönsam godsverksamhet i vissa regioner.

Stora tågoperatörer, men i synnerhet det stora flertalet av de mindre tågoperatörerna har därför uttryckt stark oro för konsekvenserna för deras verksamhet om kvotplikten införs.

Sammanfattning

Tågoperatörerna menar att järnvägsbranschen måste undantas från kvotplikten.

1. Kvotplikten innebär ytterligare ökade och ej påverkbara kostnader för en bransch i en svår ekonomisk situation
2. Diesellokens motorer saknar garantier för en biodrivmedelsinblandning som kvotplikten kräver och eventuella motorhaverier får stora ekonomiska konsekvenser och leder dessutom till svåra förseningar för hela järnvägssystemet.
3. Kvotplikten kan leda till ändrade distributionsförhållanden om ex. Green Cargo och andra upplagshavare för järnvägsbranschen slutar att vara upplagshavare, med en fördyrande konkurrensnackdel för de övriga mindre operatörerna som följd.
4. Kvotplikten kan snedvrída konkurrensförhållandena både inom järnvägsbranschen men också mellan olika transportslag.
5. Kvotpliktsregeln skulle sannolikt få en motsatt miljöeffekt då den skulle leda till att färre godstransporter skulle gå på järnväg eftersom de direkta och eventuellt de indirekta kostnaderna, beroende på om operatör är kvotpliktig eller ej, skulle öka.

Branschföreningen Tågoperatörerna



Christel Wiman