

Handläggare: Harriet Söder, Helena Björn, Göte Windelås

## Byte av drivmedel i regionfinansierad trafik

### Bakgrund

Den kostnadsutveckling som kollektivtrafiken erfarit under framför allt 2022 saknar motstycke i historien. Bolaget redovisat ett samlat underskott mot budget på nästan 69 mkr. Detta trots att vi dels erhållit drygt 15 mkr i statligt bidrag för att täcka intäktsbortfall i börja av året då pandemi fortfarande rådde och dels att posten gemensamma kostnader i bolaget uppvisar överskott på över 9 mkr.

Men trafikkostnaderna överstiger budget med totalt 93,4 mkr, vilket påverkar samtliga våra finansörer – regionen och kommunerna i länet. Det kommer innebära att vi tilläggs-fakturerar samtliga finansörer det underskott som år 2022 innebär. För Region Västerbotten uppgår den samlade skulden till bolaget till nästan 33 mkr.

Vid dialogmöte kring ekonomi i januari 2023 framförde politiska företrädare för regionen att man vill se en övergång från HVO till diesel i samtliga avtal där det är möjligt, för att på så sätt sänka kostnaderna för den trafik som regionen beställt. Vidare vill man att den kostnadstäckningsgrad som bolaget uppvisade i regiontrafiken 2019 (49,5 %) ska återställas, då bedömningen är att man från regionens håll inte har möjlighet att tillföra ytterligare skattemedel i kollektivtrafiken. Bytet av drivmedel skulle dock ses som en tillfällig åtgärd för att hantera en oerhört ansträngd ekonomi, men att målet ska vara att återgå till fossilfri trafik när läget har förändrats.

Det är dock i detta sammanhang viktigt att skilja mellan regiontrafik och regiontrafik finansierad av region Västerbotten. Den andel av regiontrafiken som finansieras av Region Västerbotten uppgår till 59 %.

Regionala utvecklingsnämnden vid Region Västerbotten fattade 2022-04-13 beslut (bilaga 1) som innebär att bolaget kan byta drivmedel från HVO till diesel vid bristande tillgång. I dagsläget råder inte brist i den omfattning att trafikföretagen i länet inte kan få tillgång till HVO, men en begränsad tillgång på marknaden och en begränsad konkurrens vad gäller leverantörer av HVO har medfört oerhört höga priser.

Bolagets uppfattning är att eftersom Västerbottensmodellen innebär att den som beställer och betalar trafiken avgör vilka miljökrav som ska ställas, är det upp till respektive finansör att fatta beslut i denna fråga.

Det innebär att byte av drivmedel kan, vad gäller beslut hos Region Västerbotten, enbart omfatta trafik som finansieras av Region Västerbotten. Vad gäller beslutet om målsättning för kostnadstäckningsgraden behöver ett förtydligande göras av Region Västerbotten i egenskap av kollektivtrafikmyndighet.

### Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress	Postadress	Telefon	Hemsida	Postgiro	Org.nummer
<b>Box 134</b>	<b>Johan Skyttes väg 6</b>	<b>0950-239 00</b>	<b>www.tabussen.nu</b>	<b>6 10 73-3</b>	<b>24-556071-4478</b>
<b>921 23 Lycksele</b>	<b>921 23 Lycksele</b>	Telefax	E-post	Bankgiro	Säte
		<b>0950-141 34</b>	<b>Brev@lanstrafikeniac.se</b>	<b>335-1889</b>	<b>Lycksele</b>

## Vad kan vi göra inom ramen för befintliga avtal

Bolaget har i senare upphandlingar begärt in två priser – kopplat till två olika miljöbilagor. En med ett fossilfritt drivmedel och en med ”vanlig” diesel. Skillnaden i grundpris varierar, men det som skapat den stora kostnadsutvecklingen är det HVO-index som tillämpas vid fossilfri trafik. Prisutvecklingen för HVO har under 2022 varit + 62 %. Då drivmedel har en vikt i regiontrafikavtalen mellan 20-25 % får detta en effekt på mellan 16 – 21 % fördyring. Motsvarande kostnadsutveckling för diesel har varit 45 %, vilket i avtalen får en effekt på mellan 9 och drygt 11 %.

I de avtal där regionen är ensam finansiär och avtalet innehåller en klausul som säger att vi med 6 månaders varsel kan byta till drivmedlet diesel kan bytet verkställas. I avtal där andra finansiärer finns med, exempelvis Norrlandskusten där Länstrafiken i Norrbotten AB är medfinansiär behöver ett gemensamt beslut fattas.

I äldre avtal där klausulen om byte saknas, innebär ett byte en förhandling med aktuellt trafikföretag och det är i förhand svårt att säga vad en sådan förhandling skulle innebära.

OBS! Det finns dock inte i något avtal stöd för att i ett senare skede gå tillbaka till HVO, utan en sådan återgång skulle kräva en förhandling med respektive avtalspart. Här måste en bedömning göras beroende på avtalets längd.

I sammanställningen i bilaga 2 framgår när befintliga avtal löper ut och också när framtida nyupphandlade avtal kan träda i kraft.

## Konsekvenser av ett byte

Ett byte av drivmedel från HVO till diesel får konsekvenser för bolagets miljömål. I verksamhetsplanen för 2023 är målet att 72 % av trafiken ska bedrivas med förnybart drivmedel. Utfallet vid mätningen för helåret 2022 var utfallet 87,4 %. Det långsiktiga målet för bolaget är att 100 % av trafiken ska bedrivas med förnybart drivmedel år 2030. Detta är en harmonisering till region Västerbottens egna målsättningar gällande miljö.

HVO är i många delar av vårt län det enda alternativet som förnybart drivmedel. Elbussar finns i Umeå, Skellefteå och Lycksele tätorter, men möjligheten att bedriva regiontrafik med elbussar är idag begränsad. Gas finns på ett antal platser i länet, men en sådan omställning kräver nya fordon och låter sig inte göras utan kostnader. Vätgasfordon är under utveckling och många tror att det kommer vara framtiden för tunga fordon.

Att göra en bedömning av var bolagets måluppfyllelse kommer landa vid ett byte mot diesel kräver beräkningar som är omfattande. I bolagets miljöredovisning ingår bland annat elbusstrafiken i Umeå tätort. Men analysen visar att i 31 % av den samlade regiontrafiken kan vi göra ett byte till diesel. I vår miljöuppföljning har HVO svarat för 70, 5 % av förnyelsebara km i regiontrafiken på totalt ca 87,4 %.

### Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress

**Box 134****921 23 Lycksele**

Postadress

**Johan Skyttes väg 6****921 23 Lycksele**

Telefon

**0950-239 00**

Telefax

**0950-141 34**

Hemsida

**www.tabussen.nu**

E-post

**Brev@lanstrafikeni.se**

Postgiro

**6 10 73-3**

Bankgiro

**335-1889**

Org.nummer

**24-556071-4478**

Säte

**Lycksele**

Även för Region Västerbottens miljömål kommer bytet få konsekvenser, då Länstrafikens miljöpåverkan räknas in i regionens. Här måste regionen bland annat ta ställning till hur det påverkar arbetet med "Fossilfria marktransporter 2030" samt det arbete som pågår med att ta fram en drivmedelsstrategi.

Även Bussgods kan komma att påverkas av ett beslut att byta drivmedel. Bussgods har sedan en tid tillbaka ett eget miljömål som innebär att 60 % av de egna transportererna ska utföras med icke fossilt drivmedel. Detta har inneburit en merkostnad för bolaget med ca 400 tkr under 2022. Även Bussgods har ett långsiktigt mål att år 2030 bedriva all trafik med icke fossilt drivmedel. Vid ett byte av drivmedel hos delägaren Länstrafiken i Västerbotten behöver Bussgods ta ställning om det målet ska kvarstå. Det kan finnas kunder som väljer bort Bussgods som transportör både med anledning av Länstrafikens byte av drivmedel, men även det ställningstagande som Bussgods gör framåt.

## Ekonomi

I bilaga 2 har beräkningarna utgått från 2022 års kostnader, då index-utvecklingen för 2023 fortfarande är okänd.

Sammanställningen visar att i de avtal där vi har möjlighet att utan förhandling byta drivmedel uppgår den beräknade årliga besparingen till 5,3 mkr. Observera att detta är en beräkning baserat på 2022 års kostnadsnivåer, trots att vissa av avtalen ännu inte trätt i kraft.

Det finns ytterligare avtal där byte kan göras, men som kräver en förhandling. Den årliga besparingen skulle här kunna uppgå till 2,9 mkr. (Avtal 357, 366 och 367).

Summorna förutsätter dock att andra inblandade finansiärer fattar samma beslut.

## Mandat att fatta beslut

Enligt bolagets ägardirektiv ska ägarens ta ställning innan beslut fattas i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt. Bolaget anser att detta är ett sådant beslut och kan därför inte ta ställning i frågan.

## Förslag till beslut

*Styrelsen beslutar att:*

Ärendet är av principiell betydelse och behöver därför överlämnas till region Västerbotten för beslut

Styrelsen uppmanar region Västerbotten att också fatta beslut kring målet att kostnadstäckningsgraden ska uppgå till viss nivå, vilken trafik som ska omfattas (all regiontrafik eller den trafik som finansieras av region Västerbotten) samt när det ska vara uppnått

### Länstrafiken i Västerbotten AB

Postadress	Postadress	Telefon	Hemsida	Postgiro	Org.nummer
<b>Box 134</b>	<b>Johan Skyttes väg 6</b>	<b>0950-239 00</b>	<b>www.tabussen.nu</b>	<b>6 10 73-3</b>	<b>24-556071-4478</b>
<b>921 23 Lycksele</b>	<b>921 23 Lycksele</b>	Telefax	E-post	Bankgiro	Säte
		<b>0950-141 34</b>	<b>Brev@lanstrafikeni.se</b>	<b>335-1889</b>	<b>Lycksele</b>

*Bilagor:*

1. Beslut från RUN 2022-04-13
2. Sammanställning regionfinansierade avtal kostnad HVO och diesel 2022

**Länstrafiken i Västerbotten AB**

Postadress

**Box 134****921 23 Lycksele**

Postadress

**Johan Skyttes väg 6****921 23 Lycksele**

Telefon

**0950-239 00**

Telefax

**0950-141 34**

Hemsida

**[www.tabussen.nu](http://www.tabussen.nu)**

E-post

**[Brev@lanstrafikeni.se](mailto:Brev@lanstrafikeni.se)**

Postgiro

**6 10 73-3**

Bankgiro

**335-1889**

Org.nummer

**24-556071-4478**

Säte

**Lycksele**

