

**§ 68**                    **Förändrade krav avseende förnyelsebara drivmedel i  
kollektivtrafiken**  
RUN 152-2023

### Sammanfattning

Den kostnadsutveckling som kollektivtrafiken varit föremål för under framför allt 2022 saknar motstycke. Länstrafiken i Västerbotten har uppvisade för 2022 ett stort underskott mot budget. I inledningen av 2022 påverkades fortfarande kollektivtrafiken av pandemin, men resandet har under året återhämtats allt mer. Det är dock kostnadsutvecklingen inom ramen för trafikavtalen som är grunden för det stora underskottet i bolaget. För Region Västerbotten uppgick underskottet gentemot budget från Länstrafiken för 2022 till drygt 32 Mkr.

Det som skapat den stora kostnadsutvecklingen i trafikavtalen är kopplat till HVO-index. Prisutvecklingen för HVO har under 2022 varit + 62 %. Då HVO i trafikavtalen för regiontrafiken på 20 – 25 % får detta en effekt på mellan 16 – 21 % fördyring. Motsvarande kostnadsutveckling för diesel har varit 45 %, vilket i trafikavtalen ger en effekt på mellan 9 och drygt 11 %.

I de trafikavtal där Region Västerbotten är ensam finansiär och där det finns en klausul som säger att byte kan ske med 6 månaders varsel, så kan ett byte från HVO till diesel verkställas. I avtal där andra finansiärer finns behöver övriga medfinansiärer även fatta beslut om att göra en övergång. Norrlandskustens trafik är ett sådant exempel på trafikavtal där andra finansiärer behöver fatta beslut om att frångå HVO.

I äldre trafikavtal finns ingen klausul om byte och där behöver i sådana fall en förhandling med aktuell trafikutövare genomföras.

Inget av trafikavtalen innehåller någon reglering som stöder en återgång till HVO. Detta innebär att en återgång i sådana fall bygger på en förhandling med respektive avtalspart vid en återgång.

Beslut om att frångå krav på HVO och i stället utföra trafiken med diesel innebär påverkan på de miljökrav som finns kopplade till kollektivtrafiken och mot bakgrund av detta så behöver regionfullmäktige fatta beslut om att en övergång ska kunna ske.

Vid en övergång till diesel så påverkar det även Bussgods verksamhet. Det är av vikt att Region Västerbottens verksamheter som transporterar gods genom avtal med Bussgods inte frångår dessa utifrån den förändring som sker vid övergång till diesel då detta direkt skulle påverka Region Västerbottens finansiering av kollektivtrafiken negativt då resultatet för Bussgods tillfaller Region Västerbotten.

Det är av vikt att det även finns en öppenhet för en återgång till HVO vid förändrade förutsättningar för att åter uppnå de miljömål som finns uppsatta.

### Förslag till beslut

Richard Carstedt (S) förslag till beslut: Ärendet återremitteras för att utreda vilken beslutsnivå som kan fatta beslut i ärendet.

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om ärendet ska återremitteras och finner att nämnden bifaller förslaget.

**Beslut**

Ärendet återremitteras för att utreda vilken beslutsnivå som kan fatta beslut i ärendet.

**Expedieras till**

Anna Pettersson, Regional utvecklingsdirektör  
Jonas Lundström, verksamhetschef näringsliv och samhällsbyggnad  
Karolina Filipsson, strateg

**Beslutsunderlag**

- §39 RUN AU Förändrade krav avseende förnyelsebara drivmedel i kollektivtrafiken
- Karolina Filipssons tjänsteskrivelse 2023-03-15
- Bilaga 1 Övergång till diesel i regionfinansierade avtal
- Bilaga 2 Kostnad HVO och Diesel år 2022