

Erik Gutiérrez-Aranda
erik.gutierrez.aranda@energigas.se

Dnr: M2016/00374/R

Miljö- och energidepartementet
Rättsekretariatet

103 33 Stockholm

Stockholm den 16 maj 2016

Remissvar gällande promemoria med förslag till förordning om elbusspremie

Energigas Sverige, som är branschorganisation för energigaserna i Sverige, tackar för inbjudan att bidra med synpunkter på promemoria med förslag till förordning om elbusspremie (Dnr: M2016/00374/R).

Bakgrund

Syftet med elbusspremien enligt regeringens promemoria är att främja introduktionen av elbussar på marknaden. I budgetpropositionen för 2016 har regeringen bland annat föreslagit att 50 miljoner kronor 2016 och 100 miljoner kronor per år 2017–2019 tillförs elbusspremien.

I regeringens promemoria beskrivs också läget för de bränslen som bussarna i den svenska kollektivtrafiken använder. Exempelvis drivs 70 procent av bussarna i kollektivtrafiken med diesel medan resterande del drivs med någon form av förnybart bränsle.

Energigas Sveriges synpunkter

Energigas Sverige framhåller att biodrivmedel till såväl bussar som lastbilar inte får glömmas bort i diskussionen kring elektrifieringen av transportsektorn. Regeringens fokus på el kan vara positivt så länge det inte slår undan fötterna för biodrivmedel. Biogasen har bäst klimatprestanda av samtliga biodrivmedel. En ökad produktion och användning av biogas bidrar därmed till stor klimatvinst och Riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Dessutom utgör biogasbussarna i dag en grundförutsättning för den cirkulära ekonomin, där lokala restprodukter och avfall blir en resurs för samhället och där näringsämnen tas tillvara och återförs till marken. En busspremie borde därför även ges till gasbussarna, så att dieselbussarna kan fasa ut.

En introduktion av elbussar behöver också säkerställa att andra förnybara drivmedel inte ersätts till förmån för el, utan att det är de fossila alternativen som fasa ut. Elbusspremien bör därför inkludera en beräkning på klimatnytta för investeringen. Beräkningen behöver definiera vilket bränsle som ersätts genom elbussinvesteringen och vilken klimatnytta detta leder till. Ett exempel på en sådan beräkning som används inom klimatinvesteringsprogrammet Klimatklivet. Den beräkningen kan användas på motsvarande sätt inom ramen för elbusspremien, där stödet beviljas till projekt som har störst minskning av utsläpp per investeringskrona. En sådan beräkning inom elbusspremien bör leda till att investeringar görs på de sträckor där bussar som i dag körs på fossil diesel ersätts.

Promemorian konstaterar vidare att "Elbussar underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera". Påståendet är problematiskt och reflekterar inte nulägesbilden för biodrivmedel. I dag saknas tillräckliga nationella styrmedel och mål som skapar incitament för storskalig användning av biodrivmedel i transportsektorn, särskilt när det gäller tunga fordon. Styrmedlen måste därför finnas på plats innan en ökad användning av biodrivmedel i transportsektorn blir möjlig. En särskild miljölastbilsdefinition och premie för lastbilar som drivs med alternativa bränslen, t.ex. biogas, är exempel på styrmedel som bör införas för tunga fordon.

Med vänliga hälsningar,



Erik Gutiérrez-Aranda
Kommunikationsansvarig



Ellenor Grundfelt
Chef Analys och marknad