

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
103 33 Stockholm

m.registrator@regeringskansliet.se
pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se

E.ON Sverige AB (Publ)

205 09 Malmö
www.eon.se

Karin Jönsson
Tel 070-5095597

Besöksadress:
Carl Gustafs väg 1

Malmö 2016-05-13

E.ON Sverige AB – yttrande avseende promemoria med förslag till förordning om elbusspremie (diarienumr. M2016/00374/R)

E.ON Sverige AB (E.ON) har valt att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

E.ON är aktiva inom hållbara transporter och levererar lösningar baserade på både fordons/biogas och el. E.ONs uppfattning är att den fortsatta omställningen av transportsektorn kräver ytterligare styrmedel för att bl.a. ersätta användningen av fossila bränslen med biodrivmedel och el med hög klimatnytta. I grunden bör generella och teknikneutrala styrmedel tillämpas så långt möjligt och avgränsade stöd med delvis överlappande syften undvikas. Riktade stöd kan vara motiverade för att introducera ny teknik i en introduktionsfas, men sådana stöd får inte innebära att ett hållbart bränslealternativ ersätts med ett annat istället för att fasa ut fossil användning.

I promemorian beskrivs i bakgrunden till förslaget till förordning om elbusspremie att 70 procent av bussarna i kollektivtrafiken drivs med diesel, medan resterande del drivs med någon form av förnybart bränsle. Statistiken kan ge bilden av att en elbusspremie med stor sannolikhet innebär att de elbussar som ges stöd kommer att ersätta bussar som idag drivs med fossil diesel. Tillgänglig statistik från Svensk Kollektivtrafik ger en delvis annorlunda bild av användningen av fossila drivmedel i storstädernas kollektivtrafik, d.v.s. de områden som i första hand kan förväntas vara tänkbara alternativ för elbussar.

För bussar i kollektivtrafik i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö visar statistiken för 2015 att andelen fordonskilometer som körts med förnybara drivmedel varierat mellan ca 50-80 % för de tre regionerna. Utvecklingen fortsätter att gå kraftigt framåt för användningen av biodrivmedel i form av bl.a. biogas och för 2016 förväntas andelen fordonskilometer med biodrivmedel ligga ännu högre. Det blir därför tydligt att en introduktion av elbussar med hjälp av en premie i storstadsregionerna behöver aktivt hantera frågan hur man säkerställer att det är fossila alternativ som ersätts istället för att krympa utrymmet för övriga

Bankgiro: 5395-9821
PlusGiro: 604148-7
Org.Nr: 556006-8420
Säte: Malmö

hållbara drivmedel med konsekvenser för gjorda investeringar, de senare ofta med statliga stöd.

En ansökan om elbusspremie bör därför som ett krav inkludera en klimatnyttoberäkning för investeringen. Beräkningen behöver definiera vilket bränsle som ersätts genom elbussinvesteringen och vilken klimatnytta detta leder till. Med fördel kan här samma modell för utvärdering användas som i det pågående klimatinvesteringsprogrammet Klimatklivet. På motsvarande sätt som i Klimatklivet bör även stödet inom ramen för elbusspremien beviljas till de projekt som har störst minskning av växthusgasutsläpp per investeringskrona. Ett sådant förfaringsätt borde styra mot att elbussinvesteringar görs på de sträckor där de också i praktiken ersätter bussar som idag körs på huvudsakligen fossil diesel.

I bakgrundsbeskrivningen i promemorian konstateras vidare att "Elbussar underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera". Tunga fordon står för en stor och växande andel av transportarbetet och det är ytterst angeläget att öka andelen biodrivmedel även i tunga fordon. Idag saknas dock i stor utsträckning styrmedel och mål som skapar incitament för användning av biodrivmedel i lastbilar och andra tunga fordon. Dessa styrmedel, som exempelvis en miljölastbilspremie, måste komma på plats innan det är realistiskt att förvänta sig en betydande ökning av biodrivmedel för användning i tunga fordon. Den tillgängliga potentialen för biodrivmedel i Sverige sätter inte heller några sådana begränsningar i relation till den förväntade användningen som gör det relevant att idag tala om att "frigöra" biodrivmedel för användning i enskilda sektorer.

Enligt § 5 i förslaget till förordning bör ett krav för laddhybrider att erhålla elbusspremien vara att dessa "...enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen". Det förefaller rimligt att i förordningen även inkludera ett krav på att samtliga bussar (både el eller laddhybrid) för att erhålla premien måste köras på förnybar el enligt upphandlat avtal, för att säkerställa att både den el och de biodrivmedel som används är förknippade med hög klimatnytta.

Med vänlig hälsning,

E.ON Sverige AB
Strategy & Analysis



Karin Jönsson
Head of Energy Policy and Regulation