

Till Miljö- och Energidepartementet,

103 33 Stockholm

Dnr M2016/00374/R

Svar på remiss om Elbusspremie, anslag 1:19

Vätgas Sverige har tagit del av Promemorian om förslag till Elbusspremie 2016-02-19 och lämnar härmed våra synpunkter på förslaget.

Om Vätgas Sverige

Vätgas Sverige är ett partnerskap för vätgas och bränsleceller som arbetar för en ökad användning av vätgas som energibärare i ett mer hållbart energi- och transportsystem. Medlemmar och finansiärer kommer från näringsliv, institut, kommuner, regioner, nationella myndigheter och föreningar. Verksamheten bedrivs i form av en ideell förening och består av en styrelse, ett kansli och våra medlemmar. Föreningen är partipolitiskt obunden och har en jämlik balans mellan näringsliv och offentliga organisationer i styrelsen.

Vätgas Sverige fungerar som initiativtagare, samordnare och kunskapsspridare. Vår syn på vätgasens roll som energibärare är balanserad och långsiktig. Vi ser att vätgas- och bränslecellsområdet nu utvecklas mycket starkt och tillsammans med andra energitekniker kommer det möjliggöra framtidens mer hållbara och effektiva energiförsörjning.

Om förslaget

Vätgas Sverige delar departementets analys om att nollemissionsfordon för kollektivtrafik är ett bra verktyg för minskad klimatpåverkan, bättre luftkvalitet och minskat buller i städer. Vi delar också analysen att stöd behövs för att introducera ny teknik som nollemissionsfordon som fortfarande är för dyra för att de ska få ett brett genomslag. Enligt förslaget till förordningen om elbusspremie räknas till elbussar de bussar som enligt avgasreningslagen faller inom klassificeringen Utsläppskategori El. Enligt dagens lagstiftning är det möjligt men oklart om bränslecellsbussar klassas som elbussar. Våra synpunkter på remissen är därför i första hand:

- 1) Att det är angeläget att förtydliga att bränslecellsbussar ingår i Utsläppskategorin El.
- 2) Det är motiverat att explicit inkludera bränslecellsbussar i elbusspremien.

Varför Bränslecellsbussar bör ingå i utsläppsklass EL

En bränslecellsbuss har en eldrivlina och drivs av el som skapas ombord i en bränslecell alternativt av en kombination av bränslecell och batteri. Bränslecellsbussen tankas med vätgas på några få minuter, de går ca 30 mil på en tank (även vintertid) och utsläppet är enbart ren vattenånga. Flera av

Europas busstillverkare tar nu fram bränslecellsbussar och redan idag kan några busstillverkare (bl.a. Van Hool, Mercedes, VDL och Solaris) leverera bussar med denna drivlina. Även busstillverkare från Sydkorea, Japan och Kina erbjuder denna teknik.

Inkludera bränslecellsbussar i elbusspremien

I promemorian föreslås att en elbusspremie av halv storlek ska kunna ges för laddhybridbussar om förbränningsmotorn drivs av ett biobränsle som klassats som hållbars samt att körsträckan på förbränningsmotorn uppgår till max 30 % av totala körsträckan. Argumenten för att öppna för laddhybridteknik är enligt förslaget för att "tillräcklig flexibilitet ska säkerställas, så att bussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid kan användas effektivt på mindre orter där en del av körsträckan kan antas vara utanför tätbebyggt område". Det är viktigt att poängtera att med en bränslecellsbuss finns det teknik som mycket väl kan tillgodose krav på flexibilitet och längre körsträcka samtidigt som fordonet är ett nollemissionsfordon. Vi anser att det är viktigt att förordningen tydligt inkluderar bränslecellsbussar till att berättigas till elbusspremien. Vi anser också att premien för en bränslecellsbuss som drivs på vätgas bör vara i nivå med den för en elbuss då tekniken är fullt ut en nollemissionslösning.

I förordningen bör tekniken beskrivas och beteckningen bränslecellsbuss och drivmedlet vätgas behöver tydligt nämnas i texten. Syftet med det är att tydliggöra möjligheten att söka en elbusspremie för de aktörer som vill skaffa bränslecellsbussar. Vätgas Sverige är i kontakt med flera kommuner och regioner i Sverige som ser bränslecellsbussar som en bra lösning i kollektivtrafiken.

Marknaden för bränslecells bussar

Idag arbetar 35 europeiska städer i 12 olika länder med strategier och demoprojekt inkluderande bränslecellsbussar (ref. Roland Berger rapport 2015). Man kommer till år 2020 att gemensamt beställa 300-400 bränslecellsbussar med ambitionen att öka till 8 000-10 000 st. till år 2025.

Göteborg, 13 maj 2016



Björn Aronsson

Verksamhetsledare, Vätgas Sverige