

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2016-05-19

REMISSYTTRANDE

M2016/00374/R

Till
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie

Svenska Bioenergiföreningen har inte fått ovanstående promemoria på remiss, men önskar framföra följande synpunkter.

Svebios synpunkter i sammanfattning:

- Förslaget om att införa en särskild subvention för elbussar motiveras bristfälligt i promemorian.
- Svebio föredrar generella styrmedel och anser att staten så långt möjligt bör arbeta med teknikneutrala stöd. Direkta subventioner bör undvikas.
- Elbusspremien kommer att försämra konkurrenssituationen för andra klimatvänliga bussar.
- Promemorians statistik över det befintliga bussbeståndet är inaktuell. Andelen klimatvänliga bussar är avsevärt större än vad som framgår av promemorian.
- Promemorian saknar en konsekvensanalys som visar hur den föreslagna premien påverkar konkurrenssituationen för andra miljövänliga bussar och utsläppen generellt från busstrafiken.
- Promemorian saknar också motiv för nivån på elbusspremien.

Brister i remissförfarandet

Promemorian har inte gått på remiss till organisationer och företag som arbetar med konkurrerande miljölösningar för bussar inom biodrivmedel, och som direkt berörs och negativt påverkas av elbusspremien. Svebio fick kännedom om remissen först efter det att remisstiden gått ut. Svebio representerar via sitt nätverk BioDriv ett 60-tal företag verksamma inom biodrivmedelssektorn.

Dåligt underbyggt förslag

Promemorian saknar en analys av på vilket sätt en introduktion av elbussar medverkar till de miljömål som anges: Begränsad klimatpåverkan, Ren Luft och God bebyggd miljö. Om elproduktionen sker med kolbaserad marginal finns det ingen klimatvinst jämfört med bussar som drivs med biogas, bioetanol eller biodiesel. Moderna bussar av alla slag har mycket låga utsläpp i gatumiljön, och påverkan på miljömålet god bebyggd miljö är

knappast avgörande stor. Det framstår mer som att man av oklara skäl och utan analys bestämt sig för att elbussar är bra.

Fel bild av bussparkens sammansättning

I promemorian finns på sidan 2 en förteckning över vilka bränslen som driver bussar (2014). Sammanställningen är redan inaktuell, eftersom det sker ett mycket snabbt bränslebyte i den svenska bussparken. Statistiken, som saknar källhänvisning, gäller sannolikt hela den svenska bussparken, medan elbusspremien enbart riktar sig till bussarna i kollektivtrafiken. Aktuell statistik över bussarna i kollektivtrafiken finns i Svensk Kollektivtrafiks miljö- och fordonsdatabas FRIDA: (<http://frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm>)

Av databasen FRIDA framgår dels att antalet bussar som drivs med förnybara drivmedel har ökat mycket snabbt under senare år, från 11,5 procent 2009 till 57,4 procent 2014, vilket kan jämföras med uppgiften i promemorian att 29 procent av bussarna drevs med biodrivmedel 2014.

För 2015 är siffrorna för bussar i kollektivtrafiken: 39,1 procent RME/Fame/biodiesel 39,1 procent, biogas 19,2 procent, etanol 6,2 procent och HVO 1,2 procent, totalt 65,7 procent. Redan idag drivs alltså två tredjedelar av bussarna i kollektivtrafiken med förnybara biodrivmedel.

I Blekinge drivs 99,6 procent av bussarna med biodiesel, och i Stockholms län, Västmanlands län och Västra Götalands län går mer än 80 procent av bussarna på biodrivmedel. I Västmanlands län till 76,4 procent med biogas.

Skapar orättvisa konkurrensvillkor

Enligt Svebios uppfattning bör man så långt möjligt undvika att införa direkta subventioner och istället främst använda generella styrmedel för att minska utsläppen av klimatgaser. Om direkta subventioner anses nödvändiga bör de vara teknikneutrala. Den föreslagna elbusspremien gynnar ensidigt en viss typ av teknik framför alla andra lösningar och bränslen.

En omfattande satsning på elbussar kommer att konkurrera ut andra miljövänliga, redan etablerade alternativ. I promemorian sägs att elbussar "frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera". Argumentet förutsätter att det bara finns en begränsad volym biodrivmedel på marknaden, vilket inte är riktigt. När det gäller biogas finns ofta små möjligheter att finna avsättning för de volymer som används för bussar. Att lokalt tillverka biogas och använda för bussar är ett utmärkt sätt att tillgodogöra sig lokala biogena avfallsresurser.

Sammanfattningsvis skapar införandet av elbusspremien orättvisa konkurrensvillkor på marknaden för miljövänliga bussar.

Elbusspremiens nivå

Vi saknar i promemorian beräkningar och argument för varför elbusspremien läggs på den föreslagna nivån. Motsvarar premien en merkostnad, och hur har den i så fall beräknats? Finns det samma merkostnad för all de typer av elbussar som berättigar till stöd: laddhybrider, trådbussar och rena elbussar. Gäller merkostnaden enbart inköp,

och i vilken mån kan merkostnaden kompenseras av de mycket låga elpriser vi har idag och kan förvänta oss under kommande år?

Konsekvensanalys saknas

Förslaget om införandet av en elbilspremie saknar konsekvensanalys. Relativt stora belopp kommer att satsas på premien under de kommande åren, vilket kommer att snedvrیدا marknaden. Hur kommer andra aktörer att påverkas, t ex leverantörer av biodiesel, biogas och bioetanol? Hur kommer utsläppen av växthusgaser från kollektivtrafiken att påverkas totalt, med tanke på att bussparken redan till två tredjedelar använder fossilfria bränslen, och till vilken kostnad per kg CO₂? Hur stor blir kostnaden för denna åtgärd jämfört med andra klimatåtgärder, exempelvis inom Klimatklivet? Är det väl använda resurser i klimatpolitiken att införa en elbusspremie?

Sammanfattningsvis anser Svebio att elbusspremien inte bör införas eftersom den inte är teknikneutral och snedvrider konkurrensen mellan olika typer av klimatvänliga bussar. Den hotar att slå ut bussar som idag drivs med biogas och andra biodrivmedel.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef