



FAKTABAKGRUND OM FÖRNYBARA DRIVMEDEL OCH KAPACITETS- PROBLEM FÖR ELFÖRSÖRJNING

2019



www.partnersamverkan.se



**Partnersamverkan
för en förbättrad
kollektivtrafik**

Nuläge Förnybara drivmedel

Kollektivtrafiken i Sverige har sedan åtskilliga år haft som mål att fasa ut fossila drivmedel. I dagsläget har närapå alla regionala kollektivtrafikmyndigheter uppnått tidigare målformuleringar, som innebar utfasning av fossila drivmedel och trafiken körs på enbart förnybara drivmedel eller el. I det nu gällande miljöprogrammet anges klimat och energimålen enligt följande:

- **Utsläpp av CO₂** mäts i g CO₂/personkm. Minskningen från år 2016 till 2025 ska vara 40% och från år 2030 ska minskningen vara 70%. Detta enligt det branschgemensamma miljöprogrammet, fastställt av styrgruppen för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik 2018. Klimatmålet avser nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser uttryckt som koldioxidutsläpp, med hänsyn tagen till drivmedlets livscykel, så kallat well to wheel-perspektiv.
- **Användningen av energi** mäts i KWh/personkm. Minskningen ska från år 2016 till 2025 vara 25% och år 2030 ska den vara 40%. Energianvändningen avser endast energianvändning i fordonet, enligt det branschgemensamma miljöprogrammet.

EU - många har långt till målet

År 2020 ska alla drivmedelsleverantörer enligt EU:s bränslekvalitetsdirektiv ha en andel om minst 6% förnybart drivmedel inblandat. I dagsläget är många länder långt ifrån detta mål. Detta mål gäller endast för år 2020, därefter styrs andelen förnybart i drivmedel genom det nyligen reviderade förnybart-direktivet, RED II, som träder i kraft 2021. Bl a gäller följande:

- **Krav på drivmedelsleverantörer** att nå en förnybar andel om minst 14 % år 2030 inom transportsektorn.
- **Krav på en viss andel** så kallade avancerade biodrivmedel, minst 0,2% år 2022, 1% 2025 och minst 3,5% år 2030.
- **Restriktioner för andel biodrivmedel** från grödor till max 7% (eller lägre om användningen i landet var lägre 2020).

Detta kommer att öka efterfrågan på förnybara drivmedel inom hela EU. Sverige har hittills varit mycket stora konsumenter av förnybara drivmedel (65% av all HVO som förbrukades inom EU), inte minst med beaktande av hur stor del av den totala drivmedelsförbrukningen som Sverige har av EU:s totala, (3%). Förhoppningsvis innebär dessa ökade krav att även produktionen ökar, även om det tar tid från beslut till produktionsstart.

Den begränsning som finns när det gäller att nyttja grödor som råvara för biodrivmedel, (max 7% innebär att man kan som land nyttja mer, men i sin redovisning till kommissionen får man endast redovisa max 7 %), kommer troligen påverka volymer av både RME och etanol men även i de fall grödor nyttjas för att tillverka andra förnybara drivmedel.



Skattebefrielsen för höginblandade förnybara drivmedel

Skattebefrielsen gäller för svensk del t o m 2020. Detta efter godkännande av EU-kommissionen att vi fått dispens från EU:s statsstödsregler. Den nu gällande dispensen är inte den första, varför motståndet mot fortsatt dispens hos kommissionen ökar. Svenska regeringen och Energimyndigheten arbetar dock för en förnyad dispens som i så fall skulle gälla åtminstone t o m 2022. Hur detta slutligen landar är för närvarande okänt.

Lagen om reduktionsplikt

Denna lag trädde i kraft 1/7-2018 och innebär gradvis ökning av förnybara drivmedel i bensin och diesel för att reducera utsläpp av klimatpåverkande gaser (sett ur ett livscykelperspektiv). År 2019 är nivån för dieselolja 20%, för att öka till 21% 2020. Sommaren 2019 presenterade Energimyndigheten sitt förslag till regeringen hur fortsättningen på reduktionsplikten bör se ut. Slutligen är det svenska riksdagen som beslutar om fortsättningen på reduktionsplikten.

Energimyndighetens förslag om reduktionsplikten 2019

År	Bensin	Diesel
2021	6,3%	24,6%
2022	8,4%	28,3%
2023	10,6%	32,1%
2024	12,8%	35,9%
2025	15,2%	39,8%
2026	17,5%	43,7%
2027	20,0%	47,7%
2028	22,5%	51,7%
2029	25,0%	55,8%
2030	27,6%	60,0%
2045	80,6%	92,9%

Som synes av tabellen är det en snabb ökning av reduktionseffekten. Det innebär att andelen förnybart, framför allt HVO ökar snabbt i diesel. Mot slutet är reduktionen så pass hög att det är rimligt att ställa sig frågan om RKM ska ha fortsatt mål om att köra 100 procent förnybart.

Kapacitetsbrist i elnäten

En fråga som snabbt kommit upp på dagordningen, inte bara för kollektivtrafiken men för hela samhället är de problem med kapacitetsbrist från framför allt Svenska Kraftnätets stamnät till de regionala näten. Dessa brister har dels uppstått av ökad efterfrågan (bl a högt bostadsbyggande och högkonjunktur). Här har Svenska Kraftnät underskattat behovet i sina prognoser som styr hur och i vilken takt stamnätet byggs ut. En annan orsak är minskad lokal kraftvärmeproduktion vilket ytterligare ställer krav på överföringskapacitet.

Detta har exempelvis i Uppsala och UL:s fall inneburit att den tänkta satsningen på ny depå för elbussar har stött på problem. Nätägaren har tills vidare sagt nej till ny anslutning.

Denna problematik är störst kring de tre största städerna samt i vissa andra områden.

Detta är alltså en viktig fråga att ha med i planeringsarbetet inför introduktion av elbussar.

Vill du veta mer? Kontakta oss!

Mattias Adell, Svensk Kollektivtrafik, mattias.adell@svenskkollektivtrafik.se, 072-520 73 21

Lars Annerberg, Sveriges Bussföretag, lars.annerberg@transportforetagen.se, 070 648 24 36.