

Regeringskansliet
Ref M2016/00374/R
m.registrator@regeringskansliet.se
pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se
Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar gällande elbusspremie

2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning:

- En stimulans för omställning av kollektivtrafiken är angelägen och det är rimligt att ha särskilt hög stimulans för ny teknik som behöver introduktionsstöd.
- Det är fel att ensidigt fokusera på *en* teknislösning, olyckligt att vi nu får ett lapptäcke av stöd (förutom denna premie kan ungefär samma stimulans sökas från Stadsmiljöavtalet som redan gått till elbussar och KlimatKlivet) och angeläget att tillfälliga, teknikdrivna stöd omvandlas till långsiktiga teknikneutrala spelregler.
- Stimulansen föreslås utformas efter faktisk klimatnytta, i tre steg liknande 2030-sekretariatets förslag till bonus-malus-fordonsbeskattning. Målet bör vara att modellen längre fram kan införlivas i en bonus-malus-beskattning för bussar.
- Kravet på viss andel körsträcka bör omformas till andel av energiåtgång.
- Också konvertering av befintliga fordon bör omfattas.
- Det bör finnas en större flexibilitet kring vem premien kan gå till än regeringens förslag på trafikhuvudmän och kommuner.

Bakgrund

Regeringen anger i budgetpropositionen att den avser införa en elbusspremie, med följande motivering:

"För att främja introduktionen på marknaden för eldrivna bussar inför regeringen en elbusspremie. Eldrivna bussar har stor potential att minska utsläppen av såväl klimatutsläpp, luftföroreningar som av buller. Dessa underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrificera. Regeringen avser utarbeta en ny förordning för att möjliggöra detta." (Prop. 2015/16:1)

Syftet med stödet är gynna introduktionen av eldrivna bussar och därigenom bidra till miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

I dagsläget är bussfördelningen ungefär:

- ☒ 70 procent drivs med diesel
- ☒ 14 procent drivs med fordonsgas
- ☒ 10 procent drivs med RME (rapsmetylester)
- ☒ 5 procent drivs med etanol
- ☒ 0,5 procent är elbussar, elhybrider och trådbussar

Förslaget preciseras i promemorian om förslag till förordning om elbusspremie, framtaget av Miljö- och energidepartementet¹. Nedan går vi igenom de centrala delarna i förslaget och hur de kan utvecklas för bättre målpuppfyllelse.

Koppling till andra system

Promemorian nämner inte hur denna premie relaterar till andra statliga stöd, trots att ungefär samma stimulans kan sökas från Stadsmiljöavtalet och KlimatKlivet. Stadsmiljöavtalet har redan gått till elbussar i Luleå, KlimatKlivet till laddinfrastruktur för bl.a. kollektivtrafik. Det är angeläget att det inte uppstår ett lapptäcke av tillfälliga, begränsade, teknikdrivna stöd utan att marknaden snarast får långsiktiga, teknikneutrala och klimatdrivna spelregler.

Premiens storlek

Elbusspremien föreslås enligt promemorian vara:

1. För elbussar med maximal kapacitet för mer än 140 passagerare: 700 000 kronor
2. 121-140 passagerare: 600 000 kronor
3. 101-120 passagerare: 500 000 kronor
4. 81-100 passagerare: 400 000 kronor
5. 61-80 passagerare: 300 000 kronor

Bussar med en maximal transportkapacitet på mindre än 60 personer samt elhybrider får ingen premie. Samtliga summor gäller för bussar som enbart går på el, inklusive trådbussar, medan summan halveras för laddhybrider. Laddhybrider måste köra minst 70 % av sträckan på el och resterande på ett hållbart drivmedel enligt lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Vi har en rad invändningar mot detta förslag till utformning:

- **Gynna även mindre bussar.** Det är relevant att även mindre bussar än för 60 passagerare ställs om till eldrift. Exempelvis har projektet ECOAST på västkusten visat hur man i mindre kommuner med hjälp av mindre elbussar kan skapa matarlinjer till pendel- och regionaltåg, med stor klimatnytta. Samma argument om att stödja ny teknik, som regeringen säger är huvudskälet för premien, gäller för dessa busstyper som för de större.
- **Inkludera effektivitet.** Det är orimligt att helt ignorera energiförbrukningen bara för att fordonet är eldrivet; ökad energieffektivitet är viktigt oavsett fordonstyp.
- **Utgå från klimatnytta, inte teknik.** Det är orimligt att premien halveras för laddhybrider, om de t.ex. ger 70 % av klimatnyttan. Också bränslecellsbusar bör omfattas, och varken ED95 eller biogas bör uteslutas, även om effektivitetsmål kan bli svåra att nå.
- **Premiera andel förnybart.** Ur klimatperspektiv bör fokus vara andelen el av den totala mängden förbrukad energi, inte körsträckans andel. Körsträckekriteriet försvårar införande av laddhybridbussar på linjer där en betydande del

¹ <http://www.regeringen.se/contentassets/3a99eec385014ac59259b8fc918328f7/pm-stod-for-introduktion-av-elbussar-pa-marknaden-med-bilaga.pdf>

av sträckan sker med biodrivmedel, men där delen i staden är viktigt utifrån parametrar som andel av total tid, antal passagerare, antal stopp etc.

- **Inkludera konvertering.** Premien synes endast kunna gå till nya fordon. Då en buss normalt sett används i 8-10 år innan den avskrivs, är det rimligt att också öppna för en konvertering av befintliga bussar. Givetvis ska samma klimat- och miljökrav ställas på dessa bussar som på nya bussar.

Premien bör utifrån detta utformas som klass A-C i ett tänkt A-G-beskattningsystem för bussar, *exempelvis*

A: Högst klimatnytta (troligen endast rena el- och bränslecellsbusar): 700 000 kr

B: Mycket hög klimatnytta: 500 000 kr

C: Hög klimatnytta: 300 000 kr

Observera att ovanstående endast är en skrivbordsprodukt utan djupare beräkningar – på samma sätt som miljö- och energidepartementets promemoria, som inte redovisar några konsekvens- eller marknadsbedömningar av sitt förslag.

Utbetalning

Promemorian anger att ”Utbetalning av premien sker i turordning efter den dag då sökande gav in begärd dokumentation.” Om de 250 miljoner i totalt anslag för 2016-2018 inte räcker, och det alltså söks medel för mer än totalt ca 400 nya el- och laddhybridbussar, så föreslår vi andra kriterier än ”först till kvarn”. Annars kan hela summan komma att gå till mycket få kollektivtrafikhuvudmän som tidigt söker medel. Vi föreslår att medlen vid en årlig utbetalning fördelas utifrån största klimatnytta per fordon, dvs klass A går före klass B som går före klass C.

Därtill pekar skrivningen på orimligheten i ett system där medlen från början närmast förutsätts ta slut, och regeringen bör lyssna på t.ex. aktörerna inom solenergi som avvisar kortsiktiga, riktade stöd till förmån för långsiktiga generella spelregler. Det är angeläget att regeringen i samband med premiens införande slår fast att sådana regler ska tas fram.

Busstillverkare som Scania har tidigare varnat för att en premie som endast gäller vid inköpstillfället är av begränsat värde, eftersom andrahandsvärdet är avgörande för affären. Utifrån detta är det viktigt att premien kompletteras med en fordonsbeskattning som innebär att miljöbättre bussar gynnas avsevärt mer än idag.

Bidragsberättigade parter

Premien kan enbart användas i trafikavtal slutna efter 31 december 2015, alltså inte i redan ingångna trafikavtal, inte ens när de revideras eller förses med tilläggsbeställningar. Trafikhuvudmannen kan då inte införa elbussar på de sträckor där det skulle vara effektivast, där man har en särskilt engagerad operatör, eller där testresultaten skulle vara av särskilt stort värde. Vi avvisar denna begränsning.

Stödet kan enligt förslaget endast gå till regionala kollektivtrafikmyndigheter eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Vi ser nu ett starkt klimatdriv från operatörer som exempelvis Keolis liksom hos företag som vill köra busstrafik på egna linjer, såsom IKEAs bussar eller större fastighetsförvaltare. Vidare ser vi att sightseeingbussar är synnerligen lämpade för

eldrift, med fasta rutter, låg hastighet och många stopp – också dessa bör kunna inkluderas. Slutligen är det givetvis så, att varje begränsning innebär en potentiellt sänkt klimatnytta med premien. Vi föreslår att begränsningen stryks.

Stockholm den 27 mars 2016

Mattias Goldmann
För 2030-sekretariatet