

Avdelningen för energieffektivisering
Enheten för resurseffektivt samhälle

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande angående remiss av förslag till förordning om elbusspremie

Sammanfattning

- Energimyndigheten tillstyrker i huvudsak regeringens förslag till förordning om elbusspremie.
- Energimyndigheten är positiv till en premie för elbussar då en utökning av elbussflottan kan leda till många positiva effekter för samhället såsom ökad kvalitet och attraktivitet i kollektivtrafiktjänster, introduktion av ny teknik på bredare front, förtätning av städer, reduktion av buller, klimatgaser och luftföroreningar med mera.
- Energimyndigheten föreslår en **ändring av 3 §** så att det blir tydligt att elhybrider inte omfattas av elbusspremien.
- Energimyndigheten vill framföra **synpunkter som rör 5 §** angående skrivningen om att elbusspremie endast får avse elbussar inom ramen för nya avtal (efter den 31 dec 2015) om allmän trafik, och vad paragrafen får för konsekvenser för att nå premiens syfte och att få till stånd en marknadsintroduktion av elbussar under premieperioden.
- Energimyndigheten anser att även mindre bussar än 60 passagerare ska kunna omfattas av premien, och föreslår en **ändring av 7§**. Energimyndigheten föreslår en ny nedre gräns om mer än 8 passagerare.
- Vissa regionala kollektivtrafikmyndigheter har ett trafikbolag och kan enligt lagen överlämna befogenhet till bolaget att ingå avtal om allmän trafik och handla upp trafik (SFS 2010:1065, kap. 3 2§). Energimyndigheten vill säkerställa att **9 §** medför att även de län som bolagiserat verksamheten kan ansöka om och ta del av premien. I detta måste hänsyn tas till statsstödsregler.
- Energimyndigheten föreslår i remissyttrandet en **komplettering av 10 §** samt ett tillägg i form av en **ny paragraf**, vad som ska inlämnas av sökanden i ansökan om elbusspremie samt i den dokumentation som ska inlämnas för

uppföljning av resultat och effekter. Andra aktuella krav på ansökan och dokumentation kommer att meddelas i Energimyndighetens föreskrifter

- Energimyndigheten ser en risk med att premien betalas ut i turordning efter det att sökanden inkommer med dokumentation, en ”först till kvarn”-princip, som kan leda till minskad additionalitet hos stödet.
- Energimyndigheten ser ett behov av att följa upp resultat och effekter från elbusspremie, i form av minskade klimatutsläpp med mera. Energimyndigheten vill säkerställa att detta kan genomföras och föreslår därför en komplettering av förordningstexten med avseende på möjlighet för Energimyndigheten att begära in de uppgifter som krävs från aktörer som beviljats medel.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten är positiv till en premie för elbussar då en utökning av elbussflottan kan leda till många positiva effekter för samhället såsom ökad kvalitet och attraktivitet i kollektivtrafiktjänster, introduktion av ny teknik på bredare front, förtätning av städer, reduktion av buller, klimatgaser och luftföroreningar med mera.

Nedan redovisas Energimyndighetens synpunkter av mer generell karaktär, specifika synpunkter avseende förordningens förslag till utformande av paragrafer anges under avsnitt *Specifika synpunkter*

Generella synpunkter

Energimyndigheten vill peka på vikten av att kompetenshöjning och utveckling sker gällande både elbussar och laddhybridbussar samt utifrån en regional fördelning över hela landet. Myndigheten ser det som önskvärt att elbusspremie leder till en regional spridning då kompetens och kunskap behövs på många ställen i landet. Energimyndigheten anser också att det är viktigt för samhället att både elbussar och laddhybridbussar får prövas i större skala, då de bidrar till olika möjligheter hos olika aktörer och i olika förutsättningar. Myndigheten kommer att följa utvecklingen gällande fördelning av premie mellan utsläppsklasser och gällande geografisk fördelning. Om det visar sig att stödet inte blir rättvist fördelat så ser Energimyndigheten att det kan behövas en framtida ändring av författningstexten för att kompensera detta.

Energimyndigheten vill uppmärksamma möjligheterna som Trafikverkets stadsmiljöavtal¹ och Naturvårdsverkets klimatklivetmedel² ger. Kommuner och

¹ Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Stödet uppgår till två miljarder kronor under perioden 2015-2018. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

² Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Stödet uppgår till två miljarder kronor under perioden 2015-2018. Stödet ska gå till klimatinvesteringar på lokal nivå. En lokal investering kan till exempel göras i en stad, kommun, på ett företag, i en skola eller i ett län. De

landsting har möjlighet att ansöka om medel för kollektivtrafiksatsningar inom stadsmiljöavtalen, och laddinfrastruktur för elbussar kan komma i fråga inom stadsmiljöavtalen om de ingår i en större paketlösning med andra kollektivtrafikanläggningar såsom exempelvis bussgator, hållplatser och signalsystem. Privata aktörer, och även offentliga, kan ansöka om medel för laddinfrastruktur och elbussar inom klimatlivet.

I regeringens PM till förslag till förordning anges att ny teknik så som elbussar anses vara riskfylld att äga och att det därför är vanligt att operatörerna inte vill äga bussarna själva. Energimyndigheten är osäker på syftet med skrivningen, och anser att det inte är självklart att regionala kollektivtrafikmyndigheter utifrån den skrivningen kan ge premien till operatörerna, för att täcka mervärdet för en elbuss, vilken är premiens syfte. Detta behöver därför förtydligas.

Principen om att premien fördelas enligt turordning efter den dag då sökanden inger de dokument som efterfrågas i förordningen kan medföra att utfallet av premien får låg additionalitet, d.v.s. att elbussar som redan är planerade, och ändå skulle ha satts på marknaden utan statligt stöd, är de som får en beviljad premie.

Specifika synpunkter

Nedan redovisas Energimyndighetens ställningstagande kring specifika paragrafer i förordningen:

Ordförklaringar, 3 §

I 3 § 3.a) anges att avgasreningslagen har författningsnummer (2011:318), medan samma lag i 10 § benämns (2011:319). Avgasreningslagen har författningsnummer (2011:318), medan (2011:319) är drivmedelslag.

Energimyndigheten anser att 3 § 3b) i förslag till förordning om elbusspremie bör ändras för att bli tydligare. Förslag till ny § 3 punkt 3b) är:

”Med elbuss avses i denna förordning en buss enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som *drivs av elektrisk energi direkt från en extern källa.*”

Motiv till ändringsförslaget är att elbusspremien inte ska omfatta elhybrider, d.v.s. bussar som enbart lagrar el ombord men som inte tillför el genom extern laddning, utan bara rena elbussar, laddhybrider och trådbussar. Förklaringen av begreppet elbuss i 3 § blir tydligare om 3 § 3 b) enbart anges som ”[Med elbuss avses i denna förordning en buss som...] drivs av elektrisk energi direkt från en extern källa”. Slutet på meningen i nuvarande förslag till 3 § 3 b) ”eller genom lagring av elenergi ombord” bör utgå då formuleringen *lagring av elenergi ombord* kan tolkas som att det omfattar även elhybridbussar.

Förutsättningar för att kunna få en elbusspremie, 5 §

I 5 § framgår det att en elbuss endast kan få en premie om elbussen ska användas för kollektivtrafik **enligt avtal om allmän trafik som ingått efter den 31 december 2015**. Paragrafen kan bli problematisk för elbusspremiens syfte då premien riktas mot enskilda bussindivider medan avtal om allmän trafik ofta har en bredare omfattning, avtal för hela linjer osv, vilka som standard skrivs på en avtalsperiod om 8 + 2 år. I dagsläget finns 350 avtal mellan RKM och operatörer, vilka omfattar allt från 1 till 350 bussar. En tredjedel av alla knappt 9 000 bussar inom RKM:s avtal, ingår i större avtal som omfattar mer än 100 bussar.³ Det är vidare ett begränsat antal nya avtal som planeras att träda i kraft under premieperioden fram till 2019, och om premien endast går att söka för bussar inom nya avtalsperioder kan konsekvensen bli att det är relativt få bussar som är aktuella att ansöka om premien för. Premien riskerar också att bli snedriktad om alla aktörer/län inte kan ta del av den under den period som premien finns tillgänglig, pga. befintliga avtal. Paragrafen bör istället, om möjligt, utformas efter att elbusspremien syftar till att stödja enskilda elbussar, som kan tas i bruk även under pågående avtalsperioder, exempelvis genom en skrivning om att *elbusspremien får endast avse elbussar som beställts för kollektivtrafik efter den 31 december 2015*. I detta fall är det dock avgörande att nuvarande avtal hos regionala kollektivtrafikmyndigheter med mera tillåter viss flexibilitet i bussflotten under avtalstiden.

Elbusspremiens storlek, 7 §, samt PM

I 7 § anges att endast elbussar med högre passagerarkapacitet än 60 passagerare kommer att få ta del av premien. I regeringens PM tillhörande förslag till förordning anges att små elbussar inte bedöms kunna ersätta stora konventionella bussar och därför inte får någon premie.

I studien ”Optimerad offentlig upphandling av busstjänster - Miljökonsekvenser av dagens detaljerade upphandling av busstrafik⁴” anges att upphandlingar med flexibla krav gällande busstorlek, till skillnad mot förutbestämde krav på passagerarkapacitet, leder till minskade utsläpp samt minskade kostnader i och med att mindre bussar kan användas på vissa sträckor. Detta kan vara en värdefull aspekt även gällande elbussar, då mindre bussar är mindre resurskrävande gällande batterier, elanvändning mm.

Energimyndigheten anser att även små bussar, med kapacitet för mer än 8 passagerare, bör omfattas av premien för att underlätta en snabbare och bredare marknadsintroduktion av elbussar i samhället.

Fördelning av medel till små bussar föreslås göras i enlighet med:

Elbusspremien är:

(punkt 1-5 finns i förslag till förordning.)

³ Trafikanalys, *Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken 2013*, rapport 2015:13

⁴ Linköpings universitet, Institutionen för ekonomisk och industriell utveckling, Lidestam och Abrahamsson, LIU-IEI-R—10/0101—SE

6. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 40 passagerare men högst 60 passagerare 200 000 kronor, dock 100 000 kronor om

bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid, och

7. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 8 passagerare men högst 40 passagerare 100 000 kronor, dock 50 000 kronor om

bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid.

Ansökan, 9 §

Vissa regionala kollektivtrafikmyndigheter har ett trafikbolag och kan enligt lag överlämna befogenhet till bolaget att ingå avtal om allmän trafik och handla upp trafik (SFS 2010:1065, kap. 3 2§). Energimyndigheten befarar att paragrafen kan komma att medföra att de län som bolagiserat verksamheten inte kan ta del av premien.

Ansökan, 10 §

Förordningens 10 §, vad en ansökan om elbusspremie ska innehålla, bör kompletteras med följande femte punkt:

”5. Krav på behörighetshandling som styrker att en kommun som ansöker om premie har fått överlämnad befogenhet från en regional kollektivtrafikmyndighet att ingå avtal om allmän trafik, i enlighet med 9 § 2 punkten.”

Uppföljning av resultat och effekter

Energimyndigheten ser ett behov av att följa upp resultat och effekter från elbusspremien, i form av minskade klimatutsläpp med mera. Energimyndigheten vill säkerställa att detta kan genomföras och föreslår därför en komplettering av förordningstexten med avseende på möjlighet för Energimyndigheten att begära in de uppgifter som krävs från aktörer som beviljats medel.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Erik Brandsma. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Anita Aspegren, Roger Eklund, Mattias Eriksson, Zofia Lublin och Rémy Kolessar, forskningsdirektören Birgitta Palmberger, enhetscheferna Tore Carlsson och bitr enhetschef Carin Karlsson samt handläggarna Anders Lewald, Magnus Henke och Mila Brandt. Föredragande har varit handläggaren Mila Brandt.



Erik Brandsma



Mila Brandt