

Miljö- och energidepartementet

## **Yttrande över förslag till förordning om elbusspremie**

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till förordning om elbusspremie.

Stockholms läns landsting är positivt till en elbusspremie då det ligger i linje med målet om kollektivtrafik med låg miljöbelastning.

### **Vem premien ska riktas till**

Stockholms läns landsting är av uppfattningen att premien ska kunna sökas av de operatörer som tilldelats kontrakt av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. De argument som framförs mot detta anser Stockholms läns landsting utan problem vara hanterbara. Beskrivningen i promemorian stämmer inte överens med verkligheten i Stockholms läns landstings trafikavtal med operatörerna inom SL-trafiken i Stockholm. Farhågorna som framförs i promemorian kan tillgodoses på annat sätt.

1. Att exempelvis styra premien endast till linjetrafik går att reglera på annat sätt. Användning av elbussar i linjetrafik inom den regionala kollektivtrafikmyndighetens trafikavtal kan vara ett villkor för att operatören ska få premien. Bussar som går i linjetrafik skiljer sig från bussar i beställnings- och expressbusstrafik. Risken att bussar skulle flyttas från linjetrafik till annan trafik anser Stockholms läns landsting vara försumbar bl.a. utifrån kravställningen för bussfordon inom linjetrafik.
2. Likaså är det möjligt för kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige att utöva kontroll så att regelverket för premien följs, t.ex. förhindra att bussarna säljs vidare utomlands, via ordinarie avtalsuppföljning som sker flera gånger per år. Det är dessutom sällsynt att bussar flyttas över landsgränser, då de vid inköpet detaljerat utformas för att passa det lokala trafikuppdraget. Sannolikheten för att export ska ske anser Stockholms läns landsting är låg.

3. Stockholms läns landsting är av uppfattningen att det bör vara möjligt att ställa de krav som behövs på utformningen av premien så att denna uppfyller EU:s regelverk för statsstöd. Det är inte första gången som företag kan få del av ekonomisk stimulans från staten eller EU. Stockholms läns landsting ser inte hur detta hindrar att operatörerna får premien. Med promemorians förslag finns en stor risk att premiehanteringen blir omständlig och byråkratiserad samt i sin tur kan leda till att färre elbussar kommer ut i kollektivtrafiken. Stockholms läns landstings erfarenhet är att kostnadseffektiviteten blir högre om trafikoperatören får större frihet över trafikplanering och investeringar i fordon. Enkelhet i utformningen av elbusspremien är viktig.

Enligt de senaste upphandlade trafikavtalen inom Stockholms läns landsting ligger ansvaret att köpa och underhålla bussfordon som huvudregel på trafikoperatörerna. Stockholms läns landstings hållning är att detta fortsatt ska gälla. Att ställa krav som medför att elbussar används hindrar inte att operatörerna äger bussarna.

4. Det hävdas i promemorian att ”merkostnaden för elbussen är redan internaliserad i priset för upphandlingen av trafikering med elbuss”. Det är viktigt att uppmärksamma att Stockholms läns landstings upphandlingar avser trafik för geografiskt avgränsat område och att ingen separat upphandling av bussfordon sker av Stockholms läns landsting. Upphandlingar av trafik är noggrant styrda, genomförs med konkurrens mellan anbudsgivare och uppdraget är noga specificerat. Stockholms läns landsting strävar efter att i största möjliga utsträckning undvika otydlig kravställning som riskerar att driva kostnader. Om det ingår elbusstrafik i trafikupphandlingen är det därför viktigt att det i förväg specificeras. Om premien kan sökas av operatör först efter tilldelning av avtal i trafikupphandlingar finns risk för att anbudsgivarna lägger på riskpåslag på grund av osäkerhet om elbusspremien kommer att beviljas. Stockholms läns landsting anser därför att det är viktigt att förslaget utformas på sätt att ansökningsförfarandet och beviljandet kan hanteras utan sådan risk för anbudsgivare.

### **Tidpunkt för trafikavtals tecknande**

5 § i promemorian anger att stödet endast gäller för avtal om allmän trafik som tecknats efter den 31 december 2015. Detta innebär att det är ett mycket begränsat antal trafikavtal som blir aktuella för stödet i dess nuvarande utformning. För Stockholms län är det endast två avtal av 12 som tecknas mellan 31 december 2015 och 31 december 2019. De omfattar omkring 180 av SL-trafikens cirka 2 200 bussar. Nytt trafikavtal som

omfattar innerstadens cirka 300 bussar, där det kan vara mest lämpligt att använda stödet, kommer att tecknas tidigast år 2021, och kan bli så sent som år 2025.

Stockholms läns landsting föreslår att elbusspremie ska kunna sökas av operatörer som anskaffar elbussar för bruk i trafikavtal oavsett datum för trafikavtalets tecknande, det vill säga även i trafikavtal tecknade före 2015-12-31.

Utöver detta föreslår Stockholms läns landsting att en buss som byggs om till laddhybrid eller elbuss och omregistreras som sådan också ska ha rätt att ansöka om premie. Eventuellt med ett villkor att bussen ska gå i linjetrafik i till exempel sex (6) år efter omregistreringen.

## **Laddhybrid och andel eldrift**

### **Sträcka eller andel tid som körs med el**

5 § i promemorian anger:

”I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremien endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.”

Eftersom laddhybrider ofta används i innerstadstrafik med låg genomsnittshastighet och med många stopp, kan andelen *tid* då laddhybridbussen körs på el vara mer intressant än körsträckan. Om ett krav på till exempel 80 procent av tiden ska köras på el gynnas lösningar med god start-stopp-teknik och eldrift vid hållplatser och vid trafikljus/korsningar. Då körsträckan används kan bussen stå på hållplats på tomgång utan att uppfyllelse av kravet påverkas. Som exempel kan nämnas Stockholms läns landstings utvecklingsprojekt med åtta laddhybridbussar på linje 73 i Stockholms innerstad. De laddar för närvarande vid en ändhållplats, och går då på eldrift 40 procent av sträckan, men hela 70 procent av tiden.

Stockholms läns landsting föreslår att krav på *andel tid* då laddhybridbussen går på el kan användas alternativt till krav på *andel av sträckan*.

### **Inkörningsperiod för laddhybridbussar**

5 § i promemorian anger:

”I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremien endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.”

En viktig fördel med laddhybridbussar är deras, jämfört med elbussars, tekniska redundans. Om laddning inte kan genomföras kan bussen fortsätta i trafik som en ”vanlig” elhybrid tack vare förbränningsmotorn. Detta medför att laddhybriden redan idag kan sättas i trafik med samma trafikavtalskrav som övriga bussflottan. Samtidigt är laddhybriderna, liksom en del elbussar, byggda med nytvecklade komponenter och kan förväntas ha en inkörningsperiod då förbränningsmotorn används i högre grad än senare. Det kan gynna införandet av laddhybridbussar jämfört med konventionella bussar om ett lägre krav ställs under första tiden i trafik, alternativt att kravet på eldrift en viss andel av sträckan eller tiden påförs efter att bussarna använts en period.

Stockholms läns landsting föreslår att kravet på andel eldrift gäller först efter att elbussarna gått tre månader i trafik.

### **Elbusspremiens storlek**

Elbusspremiens storlek är enligt förslaget beroende av transportkapacitet. Stockholms läns landsting vill lyfta risken för att stäytor ökas i förhållande till antalet sittplatser för att öka den registrerade transportkapaciteten, eller att bussen registreras med ett maximalt antal passagerare per kvadratmeter för att få en hög elbusspremie. I SL-trafiken finns bara en typ av buss som är registrerad med en transportkapacitet högre än 140 passagerare. Det är högkapacitets-stomlinjebussar i ledbussutförande med minst fem barnvagnsplatser. Av de cirka 2 200 bussar som går i SL-trafiken är det 74 bussar som, om de elektrifierades, skulle kunna ansöka om den högsta premien. Om elbusspremien istället varierar med bussens längd fås en premie som motsvarar transportarbetet och den energi som förbrukas av bussfordonet, istället för att avgöras av hur bussen möbleras eller registreras. Dessutom kan en rimlig nivå på premien sökas även för bussar i förortstrafik vilka inte är konfigurerade med ett stort antal stäplatser.

Stockholms läns landsting föreslår att elbusspremiens storlek avgörs av bussens längd istället för transportkapacitet.