

Skövde 22 april 2016

Handläggare
Hanna Björk, 031-629386
Dnr
VT 1-132-16

Regeringskansliet
Miljö- och energi-
departementet
m.registrator@regerings-
kansliet.se

Remissyttrande angående förslag till förordning om elbusspremie, Ref M 2016/00374/R

Västtrafik AB har erhållit rubr förslag på remiss och lämnar här nedanstående remissyttrande.

Yttrandet har behandlats i styrelsen för Västtrafik AB 2016-04-22, som beslöt att ge VD i uppdrag att besvara remissen.

Västtrafik, som har Västra Götalandsregionens uppdrag att teckna avtal för upphandlad trafik, yttrar sig utifrån rollen som upphandlande enhet medan Västra Götalandsregionens yttrande görs utifrån ett regionutvecklingsperspektiv samt utifrån rollen som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM).

Bakgrund

För att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem krävs ett helhetsgrepp med en bred uppsättning åtgärder. Det behövs åtgärder som minskar behovet av att resa, åtgärder som effektiviserar själva resandet. Det gäller både ekonomiska styrmedel, att göra åtgärder i infrastrukturen och åtgärder som påverkar hur vi planerar vårt samhälle och inte minst behövs frivilliga och medvetna beteendeförändringar, t ex genom att fler åker kollektivt.

Förslaget till förordning om elbusspremie är ett förslag som syftar till att stimulera introduktion av elektrifiering inom busstrafiken.

Riksdagen har beslutat om anslag till Energimyndigheten för elbusspremie och har fastställt beloppet till 50 miljoner kronor för år 2016. Förslag på belopp för åren 2017-2019 är 100 miljoner kronor per år. Anslaget får användas för utbetalning av en elbusspremie för att främja introduktionen av elbussar på marknaden.

"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 att gynna introduktionen av eldrivna bussar och därigenom bidra till miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

År 2025 ska Västtrafiks kollektivtrafik utföras till 95 procent med förnybar energi, energianvändningen ska minska med 25 procent samtidigt som utsläpp av kväveoxider, partiklar och buller ska minska.

Västtrafik ser positivt på regeringens förslag om elbusspremie. Elbussar har en stor potential att bidra dels till flera av de nationella miljömålen samt ambitionen om en fossilfri fordonsflotta. En introduktion av elbussar inom Västtrafiks kollektivtrafik bidrar dessutom till uppfyllelse av Västtrafiks miljömål.

Förslagets utformning

Enligt förslaget riktas premien till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som de regionala trafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt.

Elbussar och trådbussar föreslås få hel premie. Laddhybrider får halv premie. En laddhybrid måste enligt avtalet köra minst 70 % av sträckan på el och resterande på ett hållbart drivmedel enligt lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Premien består av differentierade schablonbelopp i fem steg utifrån bussens maximala transportkapacitet. Elhybrider och små bussar med kapacitet under 60 personer får ingen premie.

Premien gäller bussar inköpta i trafikavtal tecknade efter 31 december 2015. Utbetalning av premien sker i turordning efter den dag då sökande gav in begärd dokumentation.

Västtrafiks synpunkter och förslag

Västtrafik är positiva till en elbusspremie vilken skulle kunna bidra till en snabbare introduktion av elbussar inom kollektivtrafiken och därmed bidra till en lägre miljö- och klimatbelastning från kollektivtrafiken.

Förslaget till elbusspremie syftar till att främja användningen av elbussar, vilket är särskilt viktigt i stadsområden, där människor rör sig och där trafiken har mest negativ påverkan på luftmiljön med emissioner samt med buller. Teknik- och fordonsutvecklingen av elbussar har främst skett inom sektorn stadsbussar, s k klass I-bussar, då det bedömts ha störst samlad positiv miljöeffekt. Totalt för storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö kommer cirka 300 bussar att vara aktuella för upphandling mellan åren 2016-2019, samtliga bussar kommer troligen inte vara nyinvesteringar.

Västtrafik anser det olyckligt om premien enbart kan användas i trafikavtal slutna efter 31 december 2015. Västtrafik har få upphandlingar som kommer att rymmas inom perioden då elbusspremien föreslås, det vill säga mellan 2016-2019. Det innebär att möjligheten för Västtrafik att med hjälp av elbusspremien stimulera till nyanskaffning av elbussar blir marginell. Det är inte ovanligt med tilläggsbeställningar i befintliga avtal och i samband med dem finns ofta en möjlighet för gemensamma överenskommelser som syftar till en mer miljöanpassad trafik. Därför är det av stor vikt att premien ska kunna utgå även till inköp av elbussar som köps in till trafikavtal som tecknats tidigare än 31 december 2015.

Det är viktigt att anpassa fordonsstorleken till resandebehovet och typen av miljö som fordonen ska trafikera. Stora bussar i stadstrafik trafikerar mestadels stråk och genomfartsleder där behovet av en hög kapacitet är viktigt. Små bussar trafikerar känsliga innerstadsområden samt i bostadsområden, där trafiken kommer nära oskyddade trafikanter och där både påverkan på hälsa och miljö är stor.

Västtrafik har genomfört tester för att se när våra kunder upplever bussarna som fulla. Testerna genomfördes på flera olika fordonsstorlekar och upplevelsen av att fordonet är fullt inträffar långt före att fordonet uppnått sin maximala transportkapacitet. Västtrafik anser att det är bra med en differentiering och hade gärna sett den vara baserad på fordonets längd istället för på transportkapaciteten. Förslagsvis med följande intervall:

- 1) under 8 meter
- 2) 8-10 meter
- 3) 10-13 meter
- 4) 13-16 meter
- 5) 16-21 meter
- 6) över 21 meter

Regeringens förslag hyser farhågor att premien skulle kunna tillfalla även turistbussar då syftet främst är att premien skulle tillfalla fordon i linjetrafik. Kollektivtrafiklagens (2010:1095) andemening är att all trafik i grunden ska bedrivas på kommersiella grunder och att i de fall som ingen önskar bedriva trafiken i egen regi ska samhället genom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillse att trafikförsörjningen säkras. Därför är det viktigt att även privata aktörer som bedriver t ex expressbuss- och flygbusstrafik ges möjlighet att ta del av elbusspremien. För att säkerställa att elbusspremien i första hand går till bussar i linjetrafik kan premien riktas till bussar av klass I och klass II generellt samt klass III bussar byggda för linjetrafik (Reglemente R-107, tidigare benämnt Busdirektivet).

Förslaget beskriver att el och trådbussar får en hel premie medan laddhybrid får en halv premie. Västtrafik ser gärna en kombination av både rena elbussar och laddhybrider i stadstrafik. Flexibiliteten som en laddhybrid har gör att den med fördel kan användas på sträckor som annars inte är möjliga att elektrifiera. Det

kan också vara ett sätt att merutnyttja den laddinfrastruktur som kommer att krävas. I vissa fall har elbussar en så kallad range extender, en extra hjälpmotor, ofta dieselmotordriven, för att minska risken för driftsproblem i trafiken. En elbuss med en sådan hjälpmotor bör klassificeras som en elbuss och således få en premie i samma storlek som en elbuss. Västtrafik ser det som önskvärt att även en laddhybridbuss får en premie som står i paritet med hur mycket eldrift bussen kommer att ha i trafik.

Eftersom både elbussar och 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. Västtrafik förordar att kravet ställs som andel av tid med eldrift istället för andel av sträckan med eldrift. Om ett krav på till exempel 70 procent av tiden ska köras på el gynnas lösningar med god start-stoppteknik och eldrift vid hållplatser och vid trafikljus/korsningar, vilket är positivt ur både miljö och hälsosynpunkt. Om istället körsträckan används kan bussen stå på hållplats på tomgång utan att uppfyllelse av kravet påverkas. Inom ElectriCity, projekt finansierat med stöd från Energimyndigheten, kör Västtrafik fem laddhybridbussar och tre elbussar på en linje i centrala Göteborg. Här visade det sig att laddhybridbussarna körde närmare 90 procent av tiden och 65 procent av sträckan på eldrift och eldriften används i de områden som är mest känsliga för miljöpåverkan av avgasutsläpp och buller.

Västtrafik har tillsammans med sina samarbetspartners, trafikföretagen, utvecklat en samarbetsform som benämns Västtrafikmodellen. Västtrafikmodellen syftar till en ansvarsfördelning mellan Västtrafik som beställare av trafik tjänster och våra samarbetspartners som utförare av trafik tjänsten där trafikföretagen tar ett större totalansvar för trafiken. I detta ligger bl a annat att trafikföretagen tar fram och genomför planer på trafikförsörjningen med hänsyn till bl a resandebehov, miljömål, ekonomi och samhällsnytta.

Västtrafik anser att premien bör riktas till de trafikföretag som tilldelats kontrakt av den regionala kollektivtrafikmyndigheten och de trafikföretag som bedriver någon form av linjetrafik i egen regi istället för att premien ska administreras av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Inom flera regioner i Sverige, bl a i Västra Götaland, har den regionala kollektivtrafikmyndigheten en upphandlande enhet, i vårt fall Västtrafik, som genomför upphandlingarna, tecknar trafikavtal med trafikföretag och ansvarar för trafiken.

Regeringens förslag att premien ska ges till den regionala kollektivtrafikmyndigheten riskerar att utestänga en del av de privata initiativen till att bidra till trafikförsörjningen och uppfyllandet av de gemensamma miljömålen. Förslaget innebär en ökad administrativ tröghet då premien ska utbetalas i flera led från den operativa verksamheten. Denna tröghet kan få till följd att premierna inte söks och riskerar att frysa inne samt därmed försvårar för introduktionen av eldrivna bussar.

Utbetalningen av premier kommer att ske i turordning efter inkomna ansökningar.
Det är önskvärt att miljönyttan av investeringen vägs in i ett beslut om tilldelning
av premie.

Dag som ovan
VÄSTTRAFIK AB



Lars Backström

Kopia till:
pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se