



Volvo Group Headquarters

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Datum	Telefon direkt	Telefax	Vår referens
2016-03-31	031-66 11 41		Ira Thilén/ Ulf Gustafsson

Remissyttrande om Förslag till förordning om elbusspremie

Volvokoncernen är en av världens största globala tillverkare av lastvagnar, anläggningsmaskiner och bussar. Volvo Bussar har sedan 2009, då produktionen av hybridbussar startade, etablerat sig som en ledande tillverkare av energieffektiva stadsbussar med goda miljöegenskaper. Hybridbussarna har följts upp med utveckling av laddhybrider och elektriska bussar som demonstreras på linje 73 i Stockholm och linje 55 i Göteborg.

Volvo stöder regeringens förslag till introduktion av en elbusspremie med reservation för nedan föreslagna synpunkter.

Vi noterar att det finns olika ståndpunkter i fråga om till vem premien riktas. Vi menar att premien skall riktas till och kunna sökas av alla operatörer, privata såväl som kommunala bussföretag, som bedriver linjetrafik i upphandlad eller privat regi. Detta förutsatt att det tillåts inom ramen för EUs regelverk.

Förslaget om att endast avtal om kollektivtrafik som ingåtts efter den 31 december 2015 berättigar till elbusspremie menar vi får liten effekt på efterfrågan av elbussar, då relativt få nya avtal förväntas närmaste tiden. Premien bör även omfatta avtal som ingåtts före den 31 december 2015. Detta betyder att operatörer med befintliga avtal som anskaffar elbussar/laddhybrider efter den 31 december 2015 kan erhålla en elbusspremie för t.ex. ersättningsbussar, vilket ökar volymefterfrågan och ger större effekt på bussparken.

Ett mer miljövänligt krav för att Laddhybriden skall få en elbusspremie är eldrift under 70 % av tiden som bussen går i trafik snarare än körsträckan. Härigenom innefattas tomgångskörning. Detta ger en bra grund för reglering av premiens storlek för Laddhybriden, dvs. 70 % av premien för en elbuss. Förslaget om hälften av en elbusspremie saknar motivering.

www.volvogroup.com

Det är väsentligt att statliga subventioner är teknikneutrala för att medge konkurrens på lika villkor. Den föreslagna elbusspremien motsvarar dock inte subventionsnivån för andra typer av alternativa bränslen.

Med hänsyn till batteriets påverkan på bussens tjänstevikt så är bussens transportkapacitet en mycket bra grund för elbusspremiens storlek, som premierar transportnytta och energieffektivitet. Emellertid, för att undvika ett negativt beteende kring trösklarna för beräkning av premiens storlek som baseras på transportkapacitet, så föreslår vi att samtliga intervallgränser i 7 § som ligger till grund för premiens storlek sänks med 10 passagerare, både avseende övre och undre gräns.

AB Volvo
Public affairs