



Förslag till förordning om elbusspremie

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) ställer sig positiv till ambitionen att stödja omställningen av kollektivtrafikens fordonsflotta. Det har stora vinster för miljö- och klimat, men också för stadsmiljöerna.

SKL oroas över att en riktad premie mot just elbussar kan innebära en omställning till el från andra bränslen med stor miljö- och klimatnytta. Det hade varit klokt med en bredare premie som på allvar understödjer en så stor miljö- och klimatnytta som möjligt och inte fastnar i att förespråka ett enskilt bränsle.

Sammanfattning

- SKL tillstyrker en ambition om att premien utformas så att den knyts till linjelagd stadstrafik, där nyttorna från eldrivna fordon blir som störst bland annat med avseende på luft och buller.
- SKL ser det som positivt att det tillkommer ett stöd som på kort sikt kan täcka en del av de kostnader som ökade miljökrav medför för den upphandlade kollektivtrafiken, och genom att stimulera en etablering av elfordon på längre sikt även bidrar till att dessa kostnader minskar.
- SKL anser att en premie måste riktas så att även länstrafikbolagen har möjlighet att söka premien.
- SKL anser att premien även ska gälla för reinvestering i elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt befintligt avtal om allmän trafik, som ingåtts innan den 31 december 2015.
- SKL anser att det bör utredas om det är juridiskt möjligt att tilldela stödet till samtliga parter som beställer eller utför linjelagd kollektivtrafik enligt avtal med grund i allmän trafikplikt. Detta innebär att det stödet även ska kunna tilldelas till de trafikföretag som har ingått avtal om allmän trafik med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, eller till den befogenheter har överlämnats till.
- SKL anser att det inte får föreligga risk för den sökande att trafik handlas upp under förutsättning av premien, där det senare visar sig att det inte finns medel kvar. Processen för ansökningsförfarandet måste innehålla ett förhandsbesked med garanti om utbetalning.
- SKL anser att anslagens omfattning måste tydliggöras.

Miljömål och ökade kvalitetskrav inom kollektivtrafiken

Många kommuner står inför utmaningar med emissioner och partiklar från trafiken. SKL stödjer syftet med elbusspremien att bidra till miljö kvalitetsmålen Begränsad



miljöpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö. Det finns en tydlig politisk vilja i kommuner, landsting och regioner att uppnå de mål som finns uppsatta. De ökande kostnaderna i den trafikpliktsbelagda upphandlade kollektivtrafiken kan till viss del förklaras av högre ställda krav på miljöprestanda och kvalitet i avtal med trafikutövare.

Premien ställs till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

I förslag till förordning 4§ riktas premien till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenheter åt enligt lagen om kollektivtrafik. I Sverige finns det flera länstrafikbolag som kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenheter till, vilka även måste ges möjlighet att ansöka om premien. För att uppfylla syftet med stödet är det en förutsättning att det under tidsperioden under vilket det är möjligt att ansöka om premien, kommer att köpas in nya elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik. Under premiens tidsperiod kommer få nya avtal att tecknas för linjelagd kollektivtrafik med grund i allmän trafikplikt. Flera av våra medlemmar har dock angett att det finns planerade eller möjliga reinvesteringar inom befintliga avtal under perioden. Enligt förslaget 5§ kan premien dock endast ges till elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik som ingåtts efter den 31 december 2015. Det bör ändras så att premien ska kunna sökas också för reinvestering i elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt befintligt avtal om allmän trafik, som ingåtts innan den 31 december 2015.

Avtalen för linjelagd kollektivtrafik med grund i allmän trafikplikt ser olika ut i olika regioner/landsting, men även inom respektive region/landsting så varierar avtalets utformning beroende på bland annat avtalets ålder och geografiska läge. Flera avtal är utformade så att trafikföretaget ges både utökade skyldigheter och möjligheter att utforma trafiken för att uppnå de kravställningar och målsättningar som avtalet anger för kollektivtrafiken, såsom ökat resande eller miljökrav. I många avtal ges även trafikföretaget i större grad ansvaret för bland annat fordon. Förslagets utformning utgör inget absolut hinder för någon av våra medlemmar att ansöka om stödet, men förordningen överensstämmer inte med affärsmodellen som dessa avtal följer och det kan därmed uppstå ökad och onödig administration. SKL kan inte se att det finns en motsättning mellan syftet med stödet och att stödet även ska kunna tilldelas de trafikföretag som har ingått avtal om allmän trafik med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, eller till den kollektivtrafikmyndigheten överlämnat befogenheter till. Om det är möjligt ur statsstödssynpunkt bör förslaget omformuleras så att det kan tilldelas samtliga parter som beställer eller utför linjelagd kollektivtrafik enligt avtal med grund i allmän trafikplikt.



Enkelt, tydligt och säkert

En premie av det här slaget måste vara enkel, tydlig och säker från den sökandes perspektiv. I förslag till förordning 4§ anges att en elbusspremie får ges som bidrag för det syfte som anges i 1§ om det finns medel. Vidare så anges att medel betalas ut i turordning så att utbetalningen av premien sker i turordning efter den dag då den sökande gav in den föreskrivna dokumentationen. Det innebär att det föreligger en risk att trafik handlas upp under förutsättning av premien, där det senare visar sig att det inte finns medel kvar. Det kan även leda till få ansökningar om det finns stor osäkerhet i slutet av tidsperioden för vilken premien kan sökas och att satsningen inte fullt ut nyttjas.

I premorian till förslaget anges att anslaget även får användas för utgifter för berörda myndigheters arbete för detta ändamål. Det är oklart var som omfattas av formuleringen, om exempelvis administration och laddinfrastruktur omfattas av premien. Detta måste tydliggöras innan premien träder i kraft.

Riktat statsstöd

SKL anser att öronmärkning och fragmentering av statsbidrag till kommuner och landsting leder till ineffektivitet. Genom färre riktade stadsbidrag förbättras kommunernas och landstingens möjligheter att styra resurserna till de områden där behoven är störst och mer resurser kan läggas på det faktiska arbetet med att uppnå miljökvalitetsmålen och mindre arbete på ansökningsförfaranden och annan administration. I det här fallet kan SKL dock se att ett avsteg är välmotiverat från vår huvudsakliga önskan om generella statsbidrag. Det är ett välavgränsat teknikstöd med klar miljönytta som (under en begränsad tid) kan ge starthjälp till en marknad, där det också finns god exportpotential för svensk industri. SKL förespråkar dock att ett omtag görs efter denna period för att se möjligheter till ett allmänt statsbidrag.

Sveriges Kommuner och Landsting

Lena Micko
Ordförande