

Datum
2016-05-10Dnr/Beteckning
TSV 2016-536Ert datum
2016-02-09Er beteckning
M2016/00374/R

Miljö- och energidepartementet
Rättssekretariatet
Pia-Maria Lindroos
m.registrator@regeringskansliet.se
pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se

Remiss av förslag till förordning om elbusspremie

Transportstyrelsens synpunkter

Vi ser positivt på införandet av en elbusspremie och har inget att erinra mot förslaget. Vi ställer oss dock frågande till vissa delar av förslaget och ser ett behov av förtydligande.

Vi har valt att dela upp våra synpunkter i tre delar; miljöaspekter, förordningsförslaget och handläggning.

Miljöaspekter

I 5 § kan kravet gå i kliché med det för premien formulerade syftet. Kravet innebär, förutom att bussen ska köras på el mer än 70 procent av körsträckan, att bussen övrig sträcka när den använder förbränningsmotorn ska köras på biodrivmedel. Av promemorian framgår att syftet med premien är att bidra till miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö genom att främja introduktionen av elbussar. Vissa biodrivmedel ger ökade utsläpp av kväveoxider eller partiklar. Det krav som ställs på biodrivmedlet är att det är hållbart enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, men det garanterar inte att de lokala utsläppen från motorn beaktas.

Förslag till förordning om elbusspremie

Vi ser det som mycket positivt att det införs ett ansökningsförfarande för att få tillgång till elbusspremien. Vår erfarenhet från hanteringen av supermiljöbilspremien är att det har varit omständligt och resurskrävande att se till att premien betalas ut i rätt turordning utan ett formellt ansökningsförfarande. Det kan undvikas genom ett ansökningsförfarande där premien betalas ut utifrån tidpunkt då komplett dokumentation lämnas in.

Det är för oss något oklart hur förfarandet rent praktiskt ska gå till. Enligt promemorian ska man kunna ansöka om premie före det att avtalet om allmän trafik är ingånget och påskrivet. Premien ska också kunna beviljas i förväg och utbetalas när det påskrivna avtalet kommer in till beslutande myndighet (sid 6). Vidare framgår av förslaget till förordning om elbusspremie (3 §) att en förutsättning för utbetalning är att elbussen ska vara påställd för att definieras som elbuss. Rimligtvis borde det gå en viss tid mellan det att avtalet ingås till avtalet börjar gälla och den elbuss som omfattas av avtalet ställs på. Det kommer i så fall innebära att det behöver lämnas någon typ av förhandsbesked om premie om en ansökan beviljas före det att avtalet är underskrivet och elbussen påställd. Den processen skulle behöva klargöras.

I 3 § hänvisar man till de angivna utsläppsklasserna i avgasreningslagen. Dessa utsläppsklasser går inte att fastställa i vägtrafikregistret (VTR), då de parametrar som behövs inte finns som obligatoriska uppgifter i registreringsunderlaget. Utsläppsklass fastställs genom andra parametrar i VTR. För exempelvis utsläppsklassen laddhybrid fastställs denna uppgift utifrån bland annat räckvidd, CO₂-utsläpp och drivmedel. Dessa uppgifter registreras inte för bussar och därmed heller inte utsläppsklassen laddhybrid. Grunden för registrering av dessa uppgifter hämtas från till exempel ett CoC-dokument som regleras i bilaga IX till direktiv¹ 2007/46/EG och vidare i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret där dessa uppgifter saknas. Att i 11 § kräva ett intyg från tillverkaren vilken typ av buss det är (elbuss, hybridbuss, trådbuss osv) är ett alternativ till att kontrollera uppgifter i VTR. Detta görs idag även för skatteändamål enligt 1 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Vi anser dock att det i 11 § eventuellt borde tydliggöras att intyget även ska täcka i 3§.

Av 10 § anges vilka uppgifter som ska framgå av ansökan. Vi saknar här uppgift om att ansökan ska innehålla registreringsnummer för den elbuss som ansökan omfattar, eller i vart fall att det ska lämnas in i samband med övrig dokumentation enligt 11 §. Registreringsnummer är nödvändigt för att kunna kontrollera dels att bussen är påställd och inte tidigare varit påställd (se krav i 3 §), dels om uppgifterna i vägtrafikregistret är korrekta .

I 12 § förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie ställs krav på att Transportstyrelsen ska föra ett register i enlighet med artikel 12 i

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046

kommissionens förordning² (EU) nr 651/2014, i den ursprungliga lydelsen. Vi ställer oss frågande till om inte motsvarande register vore lämpligt även när det gäller elbusspremien. Ett register i någon form, oavsett om ovanstående förordning är tillämplig eller inte, behövs enligt vår uppfattning för att upprätthålla kontrollen över de premier som utbetalats, vilket belopp och för vilken elbuss, för att undvika att fler än en premie utbetalas för en och samma elbuss.

Ett av kraven enligt 5 § är att om ansökan gäller en elbuss om är klassificerad med utsläppsklass laddhybrid får premie endast utbetalas om bussen enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan. Vi är här frågande till hur bedömningen ska ske i dessa fall.

I likhet med bestämmelserna för supermiljöbilspremie föreslås att sökanden ska garantera att några andra former av statliga eller kommunala bidrag för förvärv av elbussar inte utbetalats (6 §). Vi konstaterar utifrån erfarenhet från hanteringen av supermiljöbilspremien att det är svårt att avgöra vad som egentligen avses med andra former av bidrag i det här sammanhanget och ett förtydligande kan därför behövas i det fortsatta arbetet.

Vi saknar bakgrunden till varför beslutet om elbusspremie inte ska kunna överklagas, i det fall det går sökanden emot. Det underlättar för den beslutande myndigheten om bakgrunden till ett sådant ställningstagande framgår. I den föreslagna 13 § framgår bland annat att beslut om att inte betala ut premie ska göras ifall premien av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och sökanden borde ha insett det. Just den senare delen i den bestämmelsen är en bedömningsfråga för den beslutande myndigheten, som skulle kunna finnas anledning för sökanden att vilja överklaga ifall den kommer att behöva tillämpas.

Handläggning av premien

Av 3 § föreslagen förordning om elbusspremie framgår att elbussen ska vara påställd enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister för att elbusspremie ska utbetalas. En uppgift om att ett fordon ställts på framgår inte av fordonets registreringsbevis vilket betyder att sökanden behöver begära någon form av utdrag ur vägtrafikregistret, för att visa att kravet är uppfyllt. Vi kan också se ett behov för beslutande myndighet att inför en utbetalning av premie kunna kontrollera den dokumentation som sökanden lämnat in stämmer mot de uppgifter som finns för den aktuella elbussen i VTR.

² Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget Text av betydelse för EES (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1-78)

Enligt de uppgifter vi har fått fram genom sökning med hjälp av Statens Energimyndighets organisationsnummer i VTR så saknar de i dagsläget tillstånd till direktåtkomst till vägtrafikregistret enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregistret. Om det bedöms nödvändigt att Energimyndigheten får tillgång till VTR behöver de lämna in en ansökan för prövning om att få så kallad direktåtkomst via Transportstyrelsens informationsförmedlare. Det innebär en mindre kostnad för Energimyndigheten. Även om Statens Energimyndighet skulle beviljas ett sådant tillstånd, är det oklart hur myndigheten ska kunna fastställa att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga utan att rådgöra med Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kommer inte heller ha kännedom om en rättning av en felaktig uppgift i vägtrafikregistret för en elbuss påverkar en utbetald elbusspremie.

Om det av någon anledning skulle bli en ändring i frågan om uppdragsfördelning och Transportstyrelsen istället skulle tilldelas uppdraget, kommer det att finnas ett behov av systemutveckling (inklusive testning) av vägtrafikregistret för att kunna hantera utbetalningar av elbusspremier. I dagsläget möjliggör den förestående migreringen av vägtrafikregistret ingen utveckling före 1 januari 2017. Det framgår å andra sidan inte av promemorian när förslaget om införande av elbusspremie ska träda i kraft mer än att det i budgetpropositionen har avsatts medel under 2016 och även 2017-2019.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog t.f. direktör Jan-Olov Öhrn, avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, jurist Larissa Rosenbrandt, jurist Sören Dalmans, objektsspecialist Ulla-Britt Andersson, ekonom Pär Lindberg, utredarna Maria Öhman, Astrid Edlund, Jonny Geidne, Eva Nilsson-Hedman, Karim Barsoum, Sandra Flodström och Linda Norberg, den senare föredragande.



Jacob Gramenius
Stabschef