

Miljö- och energidepartementet

103 33 Stockholm

Remiss - Förslag till förordning om elbusspremie

Miljö- och energidepartementet har i en remiss bjudit in Umeå kommun att lämna synpunkter på en promemoria med förslag till förordning om elbusspremie.

Umeå kommuns synpunkter

Sammanfattning av synpunkter

- *Umeå kommun är positiv till grundtanken med ett införande av elbusspremier*
- *För att premien ska vara verkningsfull bör den kunna sökas även för avtal som ingåtts före 31/12 2015 för bussar som introduceras efter detta datum*
- *Kriterierna som bygger på utsläppsklassificeringen bör förtydligas så att åtgärder vidtagna för att säkerställa maximalt driftutförande inte innebär en "nedklassning" i premieordningen*
- *Premiens storlek bör snarare avgöras av bussarnas längd istället för passagerarkapaciteten*

Angående utgångspunkter i föreslagen förordning

Umeå kommun har efter en testperiod påbörjat en introduktion av eldrivna snabbbladdningsbara bussar på tre linjer i den lokala linjetrafiken. För en växande stad som Umeå har kommunen ambitioner att hitta olika lösningar som stödjer en hållbar stadsutveckling. Detta förutsätter däribland en miljövänlig kollektivtrafik som är tyst och har minimala utsläppsnivåer. De introducerade fullelektriska bussarna är ett energismart och hållbart stadsbyggnadsprojekt. Umeå kommun är följaktligen positiv till grundtanken med ett införande av elbusspremier.

Umeå kommun ställer sig dock frågande till om föreslagna kriterier kring elbusspremien generellt sett kommer få så stort genomslag i landet vad gäller att stimulera introduktion av elbussar. Med erfarenhet av de investeringskostnader som hittills krävts för att införa tekniken i Umeå bedöms omfånget av premiens storlek som relativt lågt. Avtalsperioder sträcker sig i regel över långa tidsperioder dessutom. Vetskap finns om att många kollektivtrafiksansvariga i landet redan tecknat avtal som sträcker sig över anslagsperioden som avser åren 2016-2019. För stadstrafiken i Umeå kommer det exempelvis inte att tecknas några nya avtal under denna anslagsperiod. Umeå kommun anser att det i första hand vore verkningsfullt att premien ska kunna sökas även för avtal som ingåtts före 31/12 2015 för bussar som introduceras efter detta datum. Annars finns det en risk att det teknikskifte som eftersträvas med premien hämmas av kravet på att trafikavtalet ska vara skrivet efter 31/12 2015.

Det kan konstateras att det finns ett antal formulerade motiv som ligger till grund för förslaget om vem som premien ska riktas till. Umeå kommun har i sak ingen invändning kring detta men föreslår dock att riktad premie direkt till operatör som upphandlats bör studeras ytterligare innan det kan avfärdas helt.

Utsläppsklassificeringen - elbuss eller laddhybrid - på bussar som ska introduceras är enligt förslaget helt avgörande huruvida premien ska ge hel eller halv ersättning. De elbussar som valts i Umeå är utformade utifrån ambitionen att maximera eldriften oavsett om det gäller framdriften av fordonet eller uppvärmning i fordonet. Ambitionen är att köra och värma dessa bussar på 100 % el. För att säkerställa en kontinuerlig drift under hela trafikdygnet har dock fordonen utrustats med en "livlina", en så kallad Range extender som backup till eldriften. Under testperioden har detta visat sig vara nödvändigt då laddstationerna ibland hänger sig, bussen av olika skäl inte alltid hinner laddas eller att den av effektivitetsskäl kan behöva köra korta sträckor på andra linjer där elbussinfrastruktur än så länge saknas. Trots att dessa bussar är en av marknadens mest energieffektiva innebär nämnd driftssäkring att elbussarna ändå klassas som laddhybrid. Umeå kommun anser därför att kriterierna som bygger på klassificeringen bör förtydligas i förslaget så att exempelvis elbussens driftsäkerhetssystem av denna typ inte innebär en "nedklassning" i premieordningen.

Premiens storlek föreslås även variera beroende på passagerarkapaciteten i fordonen. Umeå kommun har som sagt valt att elektrifiera såväl drift som uppvärmning av fordonet. Ett energieffektivt och optimerat transportsystem har dessutom skapats som beaktar behovet av korta

laddtider för att tillgodose trafikföretagets behov av hög driftseffektivitet. Hänsynstagande till trafikeffektivitet, ambitionen att optimera miljöprestandan samt särskilda anpassningar för att köra elbusstrafik i vinterklimat, har påverkat utformningen av bussarna vilket inverkat på passagerarkapaciteten. Med erfarenhet av sådana erforderliga anpassningar sammantaget menar Umeå kommun att premiens storlek snarare bör avgöras av bussarnas längd istället för passagerarkapaciteten.

Övrigt

Till sist kan Umeå kommun konstatera att den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten ej är uppsatt som remissinstans enligt bifogad sändlista. Eftersom myndigheten har det övergripande ansvaret i länet borde även denna myndighet fått en formell möjlighet att yttra sig.



Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande



Jonas Jonsson
Stadsdirektör