

Landstingsstyrelsen

Yttrande över förslag till förordning om elbusspremie

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över Miljö- och energidepartementets Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Miljö- och energidepartementet över Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande.

Landstingsrådsberedningens motivering

Alliansens ambition är att Stockholm ska vara Sveriges främsta län för kollektivtrafik. Det tar sig i uttryck bland annat genom vårt målmedvetna arbete för en kollektivtrafik som är trygg och tillgänglig, där varje resenär gör rätt för sig och där Stockholms läns landsting tar på sig ledartröjan för en kollektivtrafik som ligger i framkant i att säkra att den tekniska utvecklingen kommer tillväxten i Stockholmsregionen till del.

Stockholms läns landsting ligger i dag i framkant när det gäller användandet av energivänliga drivmedel för kollektivtrafiken. Här kan särskilt nämnas linje 73 som är en elektrifierad busslinje i Stockholms innerstad. Elektrifierade bussar fyller inte bara en funktion i och med minskade utsläpp utan också genom att bidra till en bättre stadsmiljö, kopplat bland annat till minskade bullernivåer.

Regeringen avser att införa elbusspremier. Stockholms läns landsting är positivt till elbusspremier då det ligger i linje med målet om kollektivtrafik med låg miljöbelastning. I yttrandet från Stockholms läns landsting finns dock synpunkter av betydande omfattning, bland annat kring hur

SKRIVELSE
2016-03-23

LS 2016-0207

regelverken för tilldelning och vem ska kunna erhålla premien, ska se ut. Premien bör inte riktas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten utan till de operatörer som tilldelats kontrakt av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Premien ska också kunna utgå till införskaffning av fordon som ligger under avtal som ingåtts tidigare än den 31 december 2015, eftersom det skulle innebära väsentligt större möjligheter för elbusspremierna att komma Stockholms läns kollektivtrafik till del.

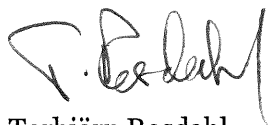
Stockholms läns landsting lämnar även två förslag för att underlätta introduktionen av laddhybrider och förslag om att använda längd istället för transportkapacitet för att avgöra storleken på premien som kan sökas.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 7 mars 2016

Förslag till yttrande

Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie



Torbjörn Rosdahl

Kristoffer Tamsons



Carl Rydingstam

Landstingsstyrelsens förvaltning
Landstingsdirektörens stab

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-03-07

LS 2016-0207

Handläggare:
Clara Wahren

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting
2016-03-16
Dnr. LS 2016-0207

Rotel III

Yttrande över förslag till förordning om elbusspremie

Ärendebeskrivning

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över Miljö- och energidepartementets Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 7 mars 2016
Förslag till yttrande
Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Miljö- och energidepartementet över Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över Miljö- och energidepartementets Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie.

Förvaltningen föreslår att landstinget avger yttrande i enlighet med landstingsdirektörens förslag.

Bakgrund

Riksdagen har beslutat om anslag till Energimyndigheten för elbusspremie och har fastställt beloppet till 50 miljoner kronor för året 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.

Syftet med stödet är att gynna introduktionen av eldrivna bussar och därigenom bidra till de nationella miljö kvalitetsmålen "Begränsad klimatpåverkan", "Frisk luft" och "God bebyggd miljö".

Promemorian som landstinget beretts möjlighet att yttra sig över gäller förslaget till förordning, som ska styra hur beloppen ska fördelas.

Överväganden

Förvaltningen föreslår att avge yttrande i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande.

Stockholms läns landsting är positivt till en elbusspremie då det ligger i linje med målet om kollektivtrafik med låg miljöbelastning. Dock motsätter sig landstinget att premien riktas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, och är av uppfattningen att premien istället bör riktas till de operatörer som tilldelats kontrakt av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Utöver denna rekommendation lämnar landstinget förslag om att premien ska kunna utgå även till inköp av elbussar som köps in till trafikavtal som tecknats tidigare än den 31 december 2015, med avsikt att premien ska bli mer än marginellt använd.

Landstinget lämnar även två förslag för att underlätta introduktionen av laddhybrider och förslag om att använda längd istället för transportkapacitet för att avgöra storleken på premien som kan sökas.

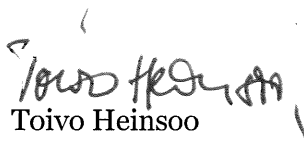
Frågan har beretts i samråd med trafikförvaltningen.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.



Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Miljö- och energidepartementet

Yttrande över förslag till förordning om elbusspremie

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till förordning om elbusspremie.

Stockholms läns landsting är positivt till en elbusspremie då det ligger i linje med målet om kollektivtrafik med låg miljöbelastning.

Vem premien ska riktas till

Stockholms läns landsting är av uppfattningen att premien ska kunna sökas av de operatörer som tilldelats kontrakt av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. De argument som framförs mot detta anser Stockholms läns landsting utan problem vara hanterbara. Beskrivningen i promemorian stämmer inte överens med verkligheten i Stockholms läns landstings trafikavtal med operatörerna inom SL-trafiken i Stockholm. Farhågorna som framförs i promemorian kan tillgodoses på annat sätt.

1. Att exempelvis styra premien endast till linjetrafik går att reglera på annat sätt. Användning av elbussar i linjetrafik inom den regionala kollektivtrafikmyndighetens trafikavtal kan vara ett villkor för att operatören ska få premien. Bussar som går i linjetrafik skiljer sig från bussar i beställnings- och expressbusstrafik. Risken att bussar skulle flyttas från linjetrafik till annan trafik anser Stockholms läns landsting vara försumbar bl.a. utifrån kravställningen för bussfordon inom linjetrafik.
2. Likaså är det möjligt för kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige att utöva kontroll så att regelverket för premien följs, t.ex. förhindra att bussarna säljs vidare utomlands, via ordinarie avtalsuppföljning som sker flera gånger per år. Det är dessutom sällsynt att bussar flyttas över landsgränser, då de vid inköpet detaljerat utformas för att passa det lokala trafikuppdraget. Sannolikheten för att export ska ske anser Stockholms läns landsting är låg.

3. Stockholms läns landsting är av uppfattningen att det bör vara möjligt att ställa de krav som behövs på utformningen av premien så att denna uppfyller EU:s regelverk för statsstöd. Det är inte första gången som företag kan få del av ekonomisk stimulans från staten eller EU. Stockholms läns landsting ser inte hur detta hindrar att operatörerna får premien. Med promemorians förslag finns en stor risk att premiehanteringen blir omständlig och byråkratiserad samt i sin tur kan leda till att färre elbussar kommer ut i kollektivtrafiken. Stockholms läns landstings erfarenhet är att kostnadseffektiviteten blir högre om trafikoperatören får större frihet över trafikplanering och investeringar i fordon. Enkelhet i utformningen av elbusspremien är viktig.

Enligt de senaste upphandlade trafikavtalen inom Stockholms läns landsting ligger ansvaret att köpa och underhålla bussfordon som huvudregel på trafikoperatörerna. Stockholms läns landstings hållning är att detta fortsatt ska gälla. Att ställa krav som medför att elbussar används hindrar inte att operatörerna äger bussarna.

4. Det hävdas i promemorian att ”merkostnaden för elbussen är redan internaliserad i priset för upphandlingen av trafikering med elbuss”. Det är viktigt att uppmärksamma att Stockholms läns landstings upphandlingar avser trafik för geografiskt avgränsat område och att ingen separat upphandling av bussfordon sker av Stockholms läns landsting. Upphandlingar av trafik är noggrant styrda, genomförs med konkurrens mellan anbudsgivare och uppdraget är noga specificerat. Stockholms läns landsting strävar efter att i största möjliga utsträckning undvika otydlig kravställning som riskerar att driva kostnader. Om det ingår elbusstrafik i trafikupphandlingen är det därför viktigt att det i förväg specificeras. Om premien kan sökas av operatör först efter tilldelning av avtal i trafikupphandlingar finns risk för att anbudsgivarna lägger på riskpåslag på grund av osäkerhet om elbusspremien kommer att beviljas. Stockholms läns landsting anser därför att det är viktigt att förslaget utformas på sätt att ansökningsförfarandet och beviljandet kan hanteras utan sådan risk för anbudsgivare.

Tidpunkt för trafikavtals tecknande

5 § i promemorian anger att stödet endast gäller för avtal om allmän trafik som tecknats efter den 31 december 2015. Detta innebär att det är ett mycket begränsat antal trafikavtal som blir aktuella för stödet i dess nuvarande utformning. För Stockholms län är det endast två avtal av 12 som tecknas mellan 31 december 2015 och 31 december 2019. De omfattar omkring 180 av SL-trafikens cirka 2 200 bussar. Nytt trafikavtal som

omfattar innerstadens cirka 300 bussar, där det kan vara mest lämpligt att använda stödet, kommer att tecknas tidigast år 2021, och kan bli så sent som år 2025.

Stockholms läns landsting föreslår att elbusspremie ska kunna sökas av operatörer som anskaffar elbussar för bruk i trafikavtal oavsett datum för trafikavtalets tecknande, det vill säga även i trafikavtal tecknade före 2015-12-31.

Utöver detta föreslår Stockholms läns landsting att en buss som byggs om till laddhybrid eller elbuss och omregistreras som sådan också ska ha rätt att ansöka om premie. Eventuellt med ett villkor att bussen ska gå i linjetrafik i till exempel sex (6) år efter omregistreringen.

Laddhybrid och andel eldrift

Sträcka eller andel tid som körs med el

5 § i promemorian anger:

”I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremien endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.”

Eftersom 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. Om ett krav på till exempel 80 procent av tiden ska köras på el gynnas lösningar med god start-stopp-teknik och eldrift vid hållplatser och vid trafikljus/korsningar. Då körsträckan används kan bussen stå på hållplats på tomgång utan att uppfyllelse av kravet påverkas. Som exempel kan nämnas Stockholms läns landstings utvecklingsprojekt med åtta laddhybridbussar på linje 73 i Stockholms innerstad. De laddar för närvarande vid en ändhållplats, och går då på eldrift 40 procent av sträckan, men hela 70 procent av tiden.

Stockholms läns landsting föreslår att krav på *andel tid* då laddhybridbussen går på el kan användas alternativt till krav på *andel av sträckan*.

Inkörningsperiod för laddhybridbussar

5 § i promemorian anger:

”I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremien endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.”

En viktig fördel med laddhybridbussar är deras, jämfört med elbussars, tekniska redundans. Om laddning inte kan genomföras kan bussen fortsätta i trafik som en ”vanlig” elhybrid tack vare förbränningsmotorn. Detta medför att laddhybriden redan idag kan sättas i trafik med samma trafikavtalskrav som övriga bussflottan. Samtidigt är laddhybriderna, liksom en del elbussar, byggda med nytvecklade komponenter och kan förväntas ha en inkörningsperiod då förbränningsmotorn används i högre grad än senare. Det kan gynna införandet av laddhybridbussar jämfört med konventionella bussar om ett lägre krav ställs under första tiden i trafik, alternativt att kravet på eldrift en viss andel av sträckan eller tiden påförs efter att bussarna använts en period.

Stockholms läns landsting föreslår att kravet på andel eldrift gäller först efter att elbussarna gått tre månader i trafik.

Elbusspremiens storlek

Elbusspremiens storlek är enligt förslaget beroende av transportkapacitet. Stockholms läns landsting vill lyfta risken för att stäytor ökas i förhållande till antalet sittplatser för att öka den registrerade transportkapaciteten, eller att bussen registreras med ett maximalt antal passagerare per kvadratmeter för att få en hög elbusspremie. I SL-trafiken finns bara en typ av buss som är registrerad med en transportkapacitet högre än 140 passagerare. Det är högkapacitets-stomlinjebussar i ledbussutförande med minst fem barnvagnsplatser. Av de cirka 2 200 bussar som går i SL-trafiken är det 74 bussar som, om de elektrifierades, skulle kunna ansöka om den högsta premien. Om elbusspremien istället varierar med bussens längd fås en premie som motsvarar transportarbetet och den energi som förbrukas av bussfordonet, istället för att avgöras av hur bussen möbleras eller registreras. Dessutom kan en rimlig nivå på premien sökas även för bussar i förortstrafik vilka inte är konfigurerade med ett stort antal stäplatser.

Stockholms läns landsting föreslår att elbusspremiens storlek avgörs av bussens längd istället för transportkapacitet.



Miljö- och energidepartementet

Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie

Stöd för introduktion av elbussar på marknaden

Denna promemoria syftar till att utgöra underlag för framtagande av en förordning som styr fördelningen av medel i anslag 1:19 Elbusspremie.

Syftet med stödet

Syftet med stödet är bidra till miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö genom att med en elbusspremie främja introduktionen på marknaden för elbussar.

Bakgrund

I budgetpropositionen för 2016¹ föreslår regeringen en elbusspremie för att gynna introduktionen av eldrivna bussar. För detta ändamål föreslår regeringen att 50 miljoner kronor 2016 och 100 miljoner kronor per år 2017–2019 tillförs det nya anslaget. Regeringen avser att utarbeta en ny förordning som reglerar fördelningen av de nya medlen. Statsstödsprövning ska genomföras.

Enligt anslagsändamålet får anslaget användas för utgifter för elbusspremien, dvs. utgifter för *bidrag till juridiska personer som har förvärvat en ny elbuss*. Anslaget får även användas för utgifter för berörda myndigheters arbete för detta ändamål.

Kort om busstrafik

Drygt 50 procent av den svenska kollektivtrafiken bedrivs med buss och denna omsätter omkring 23 miljarder kronor per år. På de svenska vägarna rullar cirka 14 000 bussar i yrkesmässig trafik. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillhandahåller kollektivtrafik i respektive län, efter beslut om allmän trafikplikt.

¹ Prop. 2015/16:1, utg.omr. 20.

Ungefär 96 procent av allt bussutbud i Sverige är subventionerat. Den upphandlade busstrafiken regleras av 350 avtal mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och olika operatörer. Det finns ett fåtal kommunal- och landstingsägda bolag kvar och som kör trafik de direkttilldelats av regionala kollektivtrafikmyndigheter, i bland annat Västmanland, Borås och Luleå. Den stora majoriteten av trafiken handlas dock upp i offentliga upphandlingar.

Antal/Andel bussar med olika bränsle 2014

- 70 procent drivs med diesel
- 14 procent drivs med fordonsgas
- 10 procent drivs med RME (rapsmetylester)
- 5 procent drivs med etanol
- 0,5 procent är elbussar, elhybrider och trådbussar.

Kort om elbussar

En elbuss är en buss som drivs helt eller delvis på el. Laddning kan ske i garage, laddplats i ändhållplats eller under färd.

I avgasreningslagen (2011:318) finns utsläppsklasser för bussar. Bussar i utsläppsklass El är i allmänhet dyrare på grund av att de bär på mer batterier än bussar klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid. Trådbussar har i allmänhet liten eller ingen batterikapacitet och faller därmed utanför klassificeringarna i avgasreningslagen men eftersom de drivs på el omfattas de därför av den föreslagna förordningen.

Eldrivna bussar har stor potential att minska utsläppen av såväl klimatutsläpp, luftföroreningar som av buller. Elbussar underlättar en förtätning av bostäder i storstäder samt frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrificera.

Utgångspunkter avseende förslagets utformning

Vem ska premien riktas till?

Premien riktas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Enligt 2 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. En sådan regional kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik får enligt 3 kap. 2 § andra stycket överlämna befogenhet åt en kommun att ingå avtal om allmän trafik.

Premien kan riktas antingen direkt till de företag som har för avsikt att köpa en elbuss eller de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överläm-

nat befogenhet åt enligt 3 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik och som har för avsikt att upphandla trafik med elbussar.

Skälen för att premien riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt att ingå avtal om allmän trafik är:

- Att rikta premien till de regionala kollektivtrafikmyndigheter eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt betyder att de bussar som premien stöttar hamnar i linjetrafiken. Detta är effektivt om man ser till syftet med premien, det vill säga att bidra till bland annat bättre luftkvalitet och en god bebyggd miljö. Linjetrafiken går primärt i städer och det är där lokala problem med buller, partikelhalt och kväveoxider finns. Att elektrifiera beställningsbussar skulle inte ge samma effekt på lokala miljöproblem.
- Merparten av efterfrågan på elbussar förväntas avse upphandlad kollektivtrafik. Det är därför mer effektivt att rikta stödet direkt till upphandlande myndigheter då det är dessa myndigheters kravställning som skapar förutsättningar för kollektivtrafik med elbussar. Detta gör sig gällande även för de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Ny teknik så som elbussar anses vara riskfylld att äga och därför är det vanligt att operatörerna inte vill äga bussarna själva.
- Kollektivtrafiken i Sverige är ett regionalt ansvar. Statens roll inom kollektivtrafiken är avgränsad till att bedriva tillsyn genom Transportstyrelsen. Genom att rikta premien till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt, bibehålls denna väl fungerande rollfördelning.
- Om premien riktas till företag för inköp av elbussar är det fråga om statsstöd enligt EU:s regelverk. Detta riskerar att komplicera administrationen och ställa en mängd krav på utformningen av premien. Riktas premien istället till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna överlämnat befogenhet åt, är det istället fråga om riktat statsbidrag till kommuner. Premien kan då utformas för att skapa de nödvändiga incitamenten. Trafikbolagens verksamhet är redan subventionerad av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och merkostnaden för elbussen är redan internaliserad i priset för upphandlingen av trafikering med elbuss. Om staten ger trafikbolagen stöd för inköp av bussar riskerar det att bli fråga om två olika stöd för samma merkostnader (kostnaderna för inköp av elbussar), så kallad överkompensation, vilket också riskerar att bli ineffektivt.
- Genom att rikta stödet till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt minskar risken för att någon enbart köper in elbussar för att få elbusspremien utbetald till sig och därefter omedelbart exporterar bussarna utomlands.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har naturligtvis möjlighet att sköta trafiken i egen regi och att köpa in bussar i detta syfte. Förordningen medger att stöd ges även i dessa fall.

En nackdel med att stödet lämnas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt är dock att det exkluderar företag som vill köra busstrafik på egna linjer till exempel Scantias bussar till fabriken i Södertälje, IKEA:s bussar, flygbussar, sightseeingbussar, etc. Syftet med premien är att minska klimatpåverkan, minska luftföroreningar och bidra till en god bebyggd miljö. Det bedöms därför mer fördelaktigt att lämna stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt än enskilda företag eftersom det sannolikt medför att ett större antal elbussar introduceras på marknaden för linjebussar i innerstäder där konventionella bussar medför problem i den lokala miljön.

Förutsättningar för stöd

Premien utformas som ett riktat statsbidrag till kommuner och med EU:s kollektivtrafikförordning som rättslig grund.

Eftersom premien riktas som riktat statsbidrag till kommuner används EU:s kollektivtrafikförordning² som rättslig grund. Det är då fråga om en ersättning för ökad kvalitet i kollektivtrafiktjänster som omfattas av kollektivtrafikförordningen och som därför inte behöver anmälas till kommissionen för godkännande enligt EU:s statsstödsregler.

Om premien däremot riktas direkt till näringsidkare blir det fråga om anmälningsskyldigt statsstöd enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget. Premien skulle i sådant fall behöva utformas i enlighet med EU:s allmänna gruppundantagsförordning (GBER)³. Enligt artikel 36 i GBER är det möjligt att ge stöd till köpare av lösningar som är bättre än konventionella alternativ och som även är mer miljövänliga än EU:s tillämpliga miljönormer. Artikel 36 hänvisar till att ”höja nivån på miljöskyddet” vilket till exempel supermiljöbilspremien kan anses göra genom att ställa krav på CO₂-utsläpp per kilometer. Några emissionsvärden för CO₂ finns dock inte för tunga bussar.

Stödet syftar till att introducera ny teknik. En teknisk definition av elbuss kommer därför att användas. Som nämnts ovan finns det en risk att kombinationen av stöd enligt GBER och beslut om ersättning enligt kollektivtrafikförordningen kompenserar trafikföretagen två gånger.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

³ 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.

Vilka krav ställs?

En elbusspremie får endast avse elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik som ingåtts efter den 31 december 2015.

I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremien endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Premien får ges till sådana elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik efter den 31 december 2015.

Bussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid enligt avgasreningslagen kan drivas på såväl el som förbränningsmotor. Definitionen av Laddhybrid i avgasreningslagen ställer inga krav på i vilken utsträckning bussen faktiskt körs på el eller vilket bränsle den i övrigt körs på. En buss som är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid kan alltså drivas helt eller delvis med fossila bränslen. Syftet med förordningen är dock att minska klimatpåverkan, luftföroreningar och buller varför det är rimligt att det ställs ytterligare krav på sådana bussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid. Samtidigt ska tillräcklig flexibilitet säkerställas så att bussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid kan användas effektivt i mindre orter där en del av körsträckan kan antas vara lokaliserad utanför tätbebyggt område. En förutsättning för att en buss klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid ska få del av elbusspremien är därför att bussen enligt avtalet om allmän trafik ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Hur stor ska premien vara?

Premien utgörs av differentierade schablonbelopp. Premiens storlek bestäms av bussens maximala transportkapacitet. Bussar klassificerade i utsläppsklass El och trådbussar får en hel premie. Bussar klassificerade som Laddhybrid får en halvpremie. Små bussar (med en maximal transportkapacitet på mindre än 60 personer) samt elhybrider får ingen premie.

Eftersom premien riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt och EU:s kollektivtrafikförordning används som rättslig grund kan premien kompensera för hela differensen mellan priset för en elbuss och priset för en konventionell buss.

Utgångspunkten är att premien ska täcka en del av merkostnaden för elbussen i förhållande till en konventionell buss. För att underlätta administrationen används ett schablonbelopp. En schablon riskerar dock att ge sneda incitament. Om premien är lika stor för alla bussar kan det ge ett incitament att köpa in de billigaste och troligen de minsta bussarna. För att minska denna risk differentieras därför premien efter hur stor transportkapacitet som bussen har.

Stora bussar utgör bullerproblem i högre utsträckning än små bussar varför det finns skäl för att sådana större bussar ska kunna få en elbusspremie. Små elbussar bedöms inte kunna ersätta stora konventionella bussar och elhybrider har inte tillräcklig utsläpps- och bullerprestanda och därför får dessa ingen premie. Laddhybrider har sämre utsläpps- och bullerprestanda än rena elbussar och får därför en halv premie. Trådbussar jämföras med rena elbussar och får därmed en hel premie.

Förfarandet

Statens energimyndighet beslutar i ärenden om elbusspremier. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt att ingå avtal om allmän trafik får ansöka om premien. För att premien ska utbetalas ska sökanden ge in dokumentation som styrker att aktuell buss är en elbuss och att kraven i förordningen i övrigt är uppfyllda. Utbetalning av premier sker i turordning efter den dag då sökanden gav in den föreskrivna dokumentationen. Statens energimyndighet får besluta att en premie inte ska betalas ut om oriktiga uppgifter har lämnats, om det är felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret eller av annan orsak. Den som felaktigt mottagit stöd eller med för högt belopp är skyldig att återbetala mottaget stöd. Statens energimyndighet får meddela föreskrifter om verkställighet av förordningen.

För att underlätta administrationen av premien för Statens energimyndighet föreslås ovan att premien utgörs av ett schablonbelopp som är beroende på bussens maximala transportkapacitet.

Premien får ges till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Dessa kan ansöka om premien. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna får även ansöka om premien om man direkttilldelat kollektivtrafik i egen regi. Ansökan ska innehålla en redogörelse av vilka bussar som har införskaffats eller kommer att införskaffas. Även en kopia av avtalet om allmän trafik med elbussar ska ges in.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna överlämnat befogenhet åt kan ansöka om en premie och få den beviljad innan ett avtal om allmän trafik är ingånget och påskrivet. För att få premien utbetald krävs dock att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller de kommuner som de

regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt ger in en kopia av ingånget och påskrivet avtal om allmän trafik. Premien betalas ut i den turordning som efterfrågad dokumentation har lämnats in till Statens energimyndighet.

Det bedöms rimligt att Statens energimyndighet får besluta att inte betala ut stöd som beviljats enligt förordningen om premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp genom att sökanden har lämnat oriktiga uppgifter eller på annat sätt förorsakat att premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp, om uppgifterna i vägtrafikregistret varit felaktiga eller om premien av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och sökanden borde ha insett det.

Den som har fått en premie utbetald enligt förordningen är återbetalningsskyldig om premien har bestämts felaktigt eller med för högt belopp enligt de grunder som anges ovan. Statens energimyndighet får besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien. Statens energimyndighet får även efterge kravet på återbetalning helt eller delvis om det finns särskilda skäl.

Statens energimyndighet bör få rätt att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och andra internationella åtaganden

Förslaget syftar till att främja användningen av elbussar, vilket är särskilt viktigt i stadsområden där luften kan vara dålig på grund av utsläpp i luften. Utöver den påverkan som utsläpp i luften kan ha på miljön och människors hälsa så kan även människors hälsa påverkas negativt av buller som busstrafiken kan medföra. Förslaget är därför motiverat utifrån skydd av miljö och människors hälsa. När kollektivtrafik ska upphandlas ska gällande upphandlingsregler tillämpas och skillnad mellan anbudsgivare i olika medlemsländer får inte göras. En upphandling som avser kollektivtrafik med elbussar bedöms bli mer kostsam än om det vore fråga om konventionella bussar. För att uppnå syftet med premien dvs. genom att introducera elbussar på marknaden bidra till uppfyllandet av särskilt utpekade nationella miljö kvalitetsmål bedöms det vara minst ingripande att upphandlande myndighet får ett bidrag som del av den ersättning som ska ges enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Enligt artikel 9 i EU:s kollektivtrafikförordning ska ersättning för allmän trafik som betalas ut i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning för drift av kollektivtrafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna villkor, vara förenlig med regelverket för den inre marknaden.

Anmälningdirektivet

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningdirektivet) ska medlemsstaterna till Europeiska kommissionen anmäla vissa författningsförslag som reglerar varor eller IT-tjänster. Anmälningdirektivet täcker även in förslag som får en faktiskt tvingande verkan i och med att en medlemsstat, genom olika typer av ekonomiska incitament, kan påverka konsumenternas beteende och därigenom främja inköp av vissa varor eller tjänster. Anmälningsskyldighet kan som exempel föreligga när en myndighet ställer tekniska krav på miljöbilar (t.ex. utsläppsgränser eller krav på komponenter i bränsle) och kraven hänger samman med olika typer av subventioner (exempelvis finansieringsbidrag eller skattereduktioner).

Det nu aktuella förslaget syftar till att främja introduktion av elbussar på marknaden genom att upphandlande myndighet kan få en premie för varje elbuss som ska användas i kollektivtrafiken. Efterfrågan av konventionella bussar eller andra bussar som i någon mån inte motsvarar förordningens krav kan potentiellt komma att minska genom att elbussar premieras. Förslaget bör därför anmälas i enlighet med anmälningdirektivet, men eftersom det rör sig om en föreskrift som hänger samman med en finansiell åtgärd föreligger ingen frysningsperiod.⁴

TBT-avtalet

Enlig Världshandelsorganisationens (WTO:s) avtal om tekniska handels hinder (TBT-avtalet) ska tekniska föreskrifter anmälas till TBT-kommittén om en föreskrift kan medföra onödiga hinder för den internationella handeln. De tekniska föreskrifterna ska inte vara mer handelsbegränsande än nödvändigt för att uppfylla legitima syften med hänsyn till de risker som skulle uppstå om syftena inte uppfylls. Med legitima syften menas åtgärder i lag som motiveras bland annat av människors och djurs hälsa samt skydd för växtliv och miljön i stort.

De föreslagna bestämmelserna vad gäller vilka tekniska specifikationer som uppställs är alltför allmänt hållna, varför det sannolikt inte rör sig om en teknisk föreskrift. Därutöver är förordningen i linje med TBT-avtalets legitima syften och bedömningen är att den internationella handeln inte kommer att begränsas avsevärt. En anmälan enligt TBT-avtalet är därför inte påkallad.

Tjänstedirektivet

Enligt artikel 2.2 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden undantas från direktivets tillämpning tjänster som rör transportområdet. En anmälan enligt tjänstedirektivet behöver således inte göras.

⁴ Se artikel 7.4 i anmälningdirektivet.



Förordning om elbusspremie;

utfärdad den dd mm åå .

Regeringen föreskriver följande.

1 § Syftet med denna förordning är att bidra till miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö genom att med en elbusspremie främja introduktionen på marknaden för elbussar.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ordförklaringar

2 § Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna förordning en regional myndighet som enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik har det regionala ansvaret för kollektivtrafiken.

3 § Med *elbuss* avses i denna förordning en buss enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som

1. ställts på enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och tidigare inte har varit påställd enligt den förordningen,
2. inte tidigare har tagits i bruk i Sverige eller någon annanstans, och
3. antingen
 - a) enligt 32 § avgasreningslagen (2011:318) är klassificerad i utsläppsklass El eller utsläppsklass Laddhybrid, eller
 - b) drivs av elektrisk energi direkt från en extern källa eller genom lagring av elenergi ombord.

Förutsättningar för att kunna få en elbusspremie

4 § Om det finns medel för det syfte som anges i 1 §, får en elbusspremie ges som bidrag för att täcka den regionala kollektivtrafikmyndighetens kostnad för ersättning som utbetalas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 för uppfyllande av allmän trafikplikt.

5 § En elbusspremie får endast avse elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik som ingåtts efter den 31 december 2015.

I fråga om elbussar som är klassificerade i utsläppsklass Laddhybrid får elbusspremier endast avse bussar som enligt avtalet ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på drivmedel som är ett hållbart biodrivmedel enligt lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Kombination med andra stöd

6 § En elbusspremie får inte kombineras med andra former av statliga eller kommunala bidrag för förvärv av elbussar.

Elbusspremiens storlek

7 § Elbusspremier är

1. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 140 passagerare 700 000 kronor, dock 350 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid,
2. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 120 passagerare men högst 140 passagerare 600 000 kronor, dock 300 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid,
3. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 100 passagerare men högst 120 passagerare 500 000 kronor, dock 250 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid,
4. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 80 passagerare men högst 100 passagerare 400 000 kronor, dock 200 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid, och
5. för en elbuss med en maximal transportkapacitet för mer än 60 passagerare men högst 80 passagerare 300 000 kronor, dock 150 000 kronor om bussen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid.

Prövningsmyndighet

8 § Statens energimyndighet beslutar i ärenden om elbusspremier.

Ansökan

9 § En elbusspremie får ges till

1. en regional kollektivtrafikmyndighet, eller
2. en kommun som den regionala kollektivtrafikmyndigheten enligt 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik överlämnat befogenhet åt att ingå avtal om allmän trafik.

10 § En ansökan om elbusspremie ska ges in till Statens energimyndighet.

Ansökan ska vara skriftlig och innehålla uppgift om

1. det antal elbussar som ansökan avser,
2. varje elbuss maximala transportkapacitet,
3. vilken utsläppsklass varje buss är klassificerad i enligt avgasreningslagen (2011:319) eller om det är en trådbuss, och
4. huruvida sökanden har fått något sådant stöd som avses i 6 §.

Beslut om elbusspremie och utbetalning av premie

SFS

11 § För utbetalning av en elbusspremie krävs att sökanden har gett in dokumentation som styrker att bussen är en elbuss och att kraven i 5 § är uppfyllda.

12 § Utbetalningar av elbusspremier ska ske i turordning efter den dag då sökanden gav in den dokumentation som avses i 11 §.

13 § Statens energimyndighet får besluta att en elbusspremie inte ska betalas ut om

1. sökanden genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt förorsakat att premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp,
2. premien bestämts felaktigt eller med för högt belopp på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga, eller
3. premien av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och sökanden borde ha insett det.

Återbetalning och återkrav

14 § Den som har fått en elbusspremie utbetald enligt denna förordning är återbetalningsskyldig om premien enligt någon av de grunder som anges i 13 § 1–3 har bestämts felaktigt eller med för högt belopp.

15 § Om någon är återbetalningsskyldig enligt 14 §, ska Statens energimyndighet besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien. Om det finns särskilda skäl, får dock kravet på återbetalning helt eller delvis efterges.

Bemyndigande

16 § Statens energimyndighet får meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

17 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

Denna förordning träder i kraft den dd mm åå.

På regeringens vägnar

UNDERSKRIFT1

Underskrift2
(Miljö- och energidepartementet)