

Handläggare
Karolina Ekman
Telefon: 08-508 28996

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2016-03-15 p. 11

Yttrande om Förslag till förordning om elbusspremie

Remiss från kommunstyrelsen

Förvaltningens förslag till beslut

Godkänna svaret på remissen och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande.

Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Riksdagen har beslutat att en elbusspremie ska införas för åren 2016-2019. Förordningen som beskriver hur premien ska fördelas är nu ute på remiss och Stockholms stad är en av många remissinstanser. Syftet är att uppnå miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

Premien föreslås omfatta elbussar för kollektivtrafik med mer än 60 passagerare. Med elbuss avses i detta fall elbuss, trådbuss eller laddhybridbuss.

Laddhybrider måste köra minst 70 % av sträckan på el och resten på ett hållbart drivmedel. De får halva premien. Premien föreslås variera mellan 300 000 kr till 700 000 kr i fem trappsteg utifrån bussens transportkapacitet.

Premien riktar sig till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som tilldelats befogenhet att bedriva kollektivtrafik.

Avtal mellan kollektivtrafikhuvudmännen och utförarna tecknas på många år och för Stockholms läns del ska endast två avtal av totalt

12 tecknas inom perioden 2016-2019. Miljöförvaltningen anser därför att elbusspremien sannolikt inte kommer att ha någon större inverkan på kollektivtrafiken i Stockholm.

Däremot kan andra städer ha glädje av premien och miljöförvaltningen ställer sig därför positiv till förordningen. Miljöförvaltningen anser att förslaget är bra, men föreslår följande ändringar:

- Premie ska kunna sökas även för kollektivtrafikavtal som ingåtts före 31/12 2015, men där elbussen införskaffats efter 31/12 2015.
- Premien ska kunna omfatta investering i laddinfrastruktur, som är direkt kopplad till introduktionen av ny elbuss.

Efter dialog med trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, noterar miljöförvaltningen att trafikförvaltningen föredrar att premien istället ges direkt till de operatörer som tilldelats kontrakt av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det finns skäl att undersöka en sådan lösning närmare, så att premien ändå uppfyller EU:s regelverk för statsstöd.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat Förslag till förordning om elbusspremie till bl a miljö- och hälsoskyddsnämnden. Senast 23 mars 2016 ska yttrande från miljö- och hälsoskyddsnämnden ha inkommit till kommunstyrelsen. Ärenderubrik KS 110-235/2016.

Remissen har även skickats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Ärendet

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 miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

Detta yttrande gäller förslaget till förordning, som ska styra hur beloppen ska fördelas.

Premien riktas enligt förslaget till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som de regionala trafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Detta har bedömts vara den mest effektiva användningen av premien, för att bidra till god luftkvalitet och god bebyggd miljö. Eftersom ny teknik är riskfylld att äga är det (enligt remisstexten) också vanligt att operatörerna inte vill äga bussarna själva. För Stockholms län gäller dock, enligt uppgifter från trafikförvaltningen, att ansvaret för inköp och underhåll av bussfordon som huvudregel ligger på operatören, samt att detta fortsatt ska gälla.

Skälet till att premien inte riktas till företag för inköp av elbuss är att det då blir fråga om statsstöd enligt EUs regelverk, vilket komplicerar administrationen. Dessutom är merkostnaden för elbussen redan införlivad i priset för upphandlingen av trafikering med elbuss. I förslaget exkluderas företag som vill köra busstrafik på egna linjer, som till exempel flygbussar, IKEA:s bussar med flera.

Enligt förslaget ska premien avse elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal som ingåtts efter den 31 december 2015.

Elbussar och trådbussar föreslås få hel premie. Laddhybrider får halv premie. En laddhybrid måste enligt avtalet köra minst 70 % av sträckan på el och resterande på ett hållbart drivmedel enligt lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Premien består av differentierade schablonbelopp i fem steg, från 300 000 kr till 700 000 kr utifrån bussens maximala transportkapacitet. Elhybrider och små bussar med kapacitet under 60 personer får ingen premie.

Utbetalning av premien sker i turordning efter den dag då sökande gav in begärd dokumentation.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Vem kan få premie?

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 utbetalats 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.

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.*

I Sverige är cirka två tredjedelar av drivmedlen till kollektivtrafik med buss förnybara¹ och i Stockholms innerstad kör alla bussar i kollektivtrafik på förnybart drivmedel.

Den största nyttan med elbussar är framförallt de låga bullernivåerna och avsaknaden av emissioner, varför elbussarna gör störst nytta i städernas centrum. Att kollektivtrafiken prioriteras för premien, före privata busslinjer, bedöms vara en korrekt avvägning, utifrån miljömålen om frisk luft och god bebyggd miljö.

Miljöförvaltningen noterar dock att trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting ser en större effektivitet i att premien betalas ut direkt till operatör som tilldelats kontrakt av regionala kollektivtrafikmyndigheten. Trafikförvaltningen har uppfattningen att premien bör kunna utformas så att den uppfyller EU:s regelverk för statsstöd, samt att det inte är första gången som företag kan få del av statlig ekonomisk stimulans. Miljöförvaltningen anser att det finns skäl att undersöka detta närmare.

Tidpunkt för avtalets tecknande

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

¹ Källa: Statistik om bussbranschen, Sveriges bussföretag 2015-08-03. Siffran avser fordonskilometer per drivmedel. Cirka 70 % av bussarna drivs med diesel, men över hälften av dessa går på förnybar diesel.

Miljöförvaltningen tror inte att elbusspremien kommer att få så stor effekt på kollektivtrafiken i Stockholm med nuvarande förslag. Innerstadsavtalet för kollektivtrafik (ca 300 bussar), där behovet av elbuss är störst, tecknades nyligen. Nytt avtal för innerstaden ska tecknas tidigast 2021. Endast två avtal om allmän trafik inom Stockholms län (ca 180 av totalt 2 200 bussar) kommer att tecknas inom perioden 2016-2019.

Miljöförvaltningen föreslår därför att premie ska kunna sökas även för avtal som ingåtts före 31/12 2015, men där elbussen införskaffats efter 31/12 2015.

Premie till laddinfrastruktur

I samband med att elbussar introduceras behöver laddinfrastruktur byggas. Miljöförvaltningen föreslår att premie även ska kunna sökas för investering i laddinfrastruktur, som särskilt behövs i samband med investering ny elbuss. Det här kan också samordnas med medel från Klimatklivet (Fo 2015:517 om stöd till lokala klimatinvesteringar), men det är viktigt att inte infrastrukturen glöms bort och sätter hinder för introduktionen av elbussar.

Medskick om infrastruktur och avtalsfrågor

Miljöförvaltningen vill passa på att göra följande medskick om vilka utmaningar som finns vad gäller infrastrukturen. Erfarenheterna kommer bland annat från projektet med Stockholms stads busslinje 73, som drivs med el. Det är värdefullt att frågorna nedan utreds väl för att undvika investeringar i mindre bra lösningar.

Angående laddstationerna finns flera frågor, som behöver lösas:

- De laddstationer som hittills har byggts kräver stora stolpar med ett rejält fundament under marken. Dessutom krävs en stor transformator med fläkt, vars ljud kan störa omgivningen. Det kan vara svårt att hitta plats för dessa stationer, åtminstone i Stockholms innerstad. Bussen behöver dessutom plats för att stå och ladda ett antal minuter.
- Det är svårt att veta var laddplatser behövs. Skälet är att vi ännu inte vet hur långt bussarna går på el, särskilt inte efter att batterierna åldrats.
- Det pågår försök med induktionsladdning. Det är viktigt att en stad/kommun inte låser in sig i en teknik, som kanske bara en enda busstillverkare kan hantera.

Det finns flera juridiska och praktiska frågor att reda ut vid övergång från testverksamhet till permanent trafik:

- Vem ska äga och drifva laddinfrastrukturen? Är det operatören, med tidsbegränsat kontrakt? Eller är det eloperatören? Eller är det kommunen, som oftast äger marken, men som inte har inflytande på upphandlingen och trafiken?
- Ska kommunen tillåta olika laddinfrastruktur som passar bussar från olika operatörer på kommunens mark? Hur ska konkurrensen tas till vara, samtidigt som antalet laddstationer blir rimligt?
- Om kommunen äger laddinfrastrukturen, ska olika bussbolag samsas om denna, t ex genom slot-tider?

Bilagor

1. PM och förslag till förordningstext om elbusspremie

SLUT