

Handläggare
Elin Skogens
08-508 26 183

Yttrande om förslag till förordning av elbusspremie. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Sammanfattning

Riksdagen har beslutat att införa en elbusspremie 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 miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

Premien föreslås omfatta elbussar för fler än 60 passagerare i kollektivtrafik. 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, samt får 50 % av premien. Premien föreslås vara fast i fem trappsteg mellan 300 000 kr och 700 000 kr utifrån bussens transportkapacitet.

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

Trafikkontorets synpunkter utmynnar i förslag att:

- elbusspremien ska kunna sökas av operatörer som anskaffar elbussar för bruk i trafikavtal oavsett datum för trafikavtalets tecknande, dvs även i trafikavtal tecknade före 2015-12-31.
- 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 ett visst antal år efter omregistreringen.
- krav på andel tid då laddhybridbussen går på el kan användas som alternativ till krav på andel av sträckan.
- kravet på andel eldrift gäller först efter att elbussarna gått tre månader i trafik.
- förtydliga om krav finns på vilken aktör som får äga/leasa bussen samt förtydliga vilken aktör som får ta del av

Trafikkontoret

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 83
Växel 08-508 272 00
elin.skogens@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

premien. Kollektivtrafikhuvudmannen bör kunna få premien för att täcka högre avtalskostnader.

- elbusspremiens storlek avgörs av bussens längd istället för transportkapacitet.

Remissen

Trafiknämnden har fått en Promemoria med förslag till förordning om elbusspremie samt förslag till förordningstext på remiss från kommunstyrelsen. Remisstiden sträcker sig till och med den 23 mars. På grund av den korta remisstiden besvaras remissen med ett kontorsyttrande.

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.

Så som förslaget är skrivet riktas premien till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som de regionala trafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt. Däremot 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 lämnat in begärd dokumentation.

Ärendets beredning

Yttrandet har författats på trafikkontoret. Ärendet har stämts av med miljöförvaltningen och övergripande även med Trafikförvaltningen.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret är positivt till åtgärder som premierar miljöfordon och förnybara drivmedel. För att Stockholm ska nå fossilfrihet till år 2040 behövs en rad olika åtgärder.

Största nyttan med elbussar är låga bullernivåer och avsaknaden av emissioner som NO_x, och de gör därför störst nytta i städernas centrum. I de större städerna som Stockholm, Göteborg och Malmö finns då framförallt ett stort behov av ledbussar.

Utmaningarna är framför allt priset, räckvidd/laddningsfrekvens och laddinfrastruktur.

Nedan lämnar kontoret detaljerade synpunkter på några av bestämmelserna i förslagen förordning om elbusspremie.

Tidpunkt för trafikavtals tecknande

5 § i förslaget till förordning anger att stödet endast gäller för avtal om allmän trafik som tecknats efter 31 december 2015.

Trafikkontoret kan konstatera att detta innebär att det är ett mycket begränsat antal avtal som blir aktuella för stödet. För Stockholms län är det endast två avtal av 12 som tecknas mellan 31 december 2015 och 31 december 2019. Det omfattar 180 av SL-trafikens ca 2 200 bussar. Nytt trafikavtal som omfattar innerstadens ca 300 bussar, där det kan vara mest lämpligt att använda stödet, kommer att tecknas tidigast 2021, och kan bli så sent som 2025.

Trafikkontoret föreslår mot bakgrund av detta att elbusspremie ska kunna sökas av operatörer som anskaffar elbussar för bruk i trafikavtal oavsett datum för trafikavtalets tecknande, dvs även i trafikavtal tecknade före 2015-12-31.

Utöver detta föreslår trafikkontoret 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 ett visst antal år efter omregistreringen.

Laddhybrider – sträcka eller andel tid som körs med el
I 5 § föreslagen förordning anges vidare att laddhybrider ska köras på el minst 70 procent av körsträckan och i övrigt endast på ett hållbart biodrivmedel.

Trafikkontoret anser att 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 % av tiden ska köras på el gynnas lösningar med god start-stopp-teknik och eldrift vid hållplatser och vid trafikljus/korsningar. Om körsträckan används som mått kan bussen stå på hållplats på tomgång utan att uppfyllelse av kravet påverkas. Som exempel kan nämnas trafikförvaltningens utvecklingsprojekt med åtta laddhybridbussar på linje 73 i Stockholms innerstad. Dessa laddar för närvarande vid en ändhållplats, och går då på eldrift 40 % av sträckan, men hela 70 % av tiden.

Trafikkontoret föreslår därför att krav på andel tid då laddhybridbussen går på el kan användas som alternativ till krav på andel av sträckan.

En annan fråga som uppkommer i samband med detta krav är den om inkörningsperioder. Laddhybrider är, liksom en del elbussar, byggda med nyutvecklade komponenter och kan förväntas ha en inkörningsperiod då förbränningsmotorn används i högre grad än senare.

Ett förslag för att komma tillrätta med detta kunder vara att kravet på andel eldrift gäller först efter att elbussarna gått tre månader i trafik.

Vem får premien

Att premien går till kollektivtrafik före privata busslinjer bedömer trafikkontoret vara en korrekt avvägning utifrån de juridiska förutsättningarna och de miljömål som ska uppnås.

Kontoret anser att det kan förtydligas huruvida krav finns på vilken aktör som får äga/leasa bussen samt även vilken aktör som får ta del av premien. I sammanhanget bör övervägas om kollektivtrafikhuvudmannen också ska kunna få premien, exempelvis för att täcka högre avtalskostnader.

Elbusspremiens storlek

Elbusspremiens storlek är enligt förslaget beroende av transportkapacitet. Trafikkontoret vill lyfta risken för att ståytor

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 ca 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 ståplatser.

Trafikkontoret föreslår mot bakgrund av ovanstående att elbusspremiens storlek avgörs av bussens längd istället för transportkapacitet.

Medskick om infrastruktur

Laddinfrastruktur berörs inte i förslaget men trafikkontoret vill lyfta fram just infrastrukturen som en viktig aspekt att hantera för att en större introduktion av elbussar ska kunna bli verklighet på ett bra sätt för såväl staden i stort som direkt inblandade aktörer (trafikhuvudman, operatör, kommun samt även leverantörer av fordon och laddinfrastruktur).

Det finns flera juridiska och praktiska frågor att reda ut i anslutning till laddinfrastruktur. Följande frågeställningar är framförallt aktuella inför en framtida övergång från testverksamhet till permanent trafik:

- Ägande och drift – vem ska äga och drifva laddinfrastruktur? Aktörer kan vara operatör (tidsbegränsat kontrakt), eloperatör, kommun (markägare men inte upphandlare eller trafikansvar), kollektivtrafikhuvudman mm.
- Utrymme – de laddplatser 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.
- Placering – det är svårt att veta var laddplatser behövs. Skälet är att det i dag är oklart hur långt bussarna går på el, särskilt inte efter att batterierna åldrats.

- Metoder – idag finns ingen standard för laddinfrastruktur för bussar och det pågår även 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.

En relevant fråga är även vilken roll en stad/kommun ska ha för att tillåta/möjliggöra olika operatörers lösningar på kommunens mark, hur konkurrens och flexibilitet ska säkerställas, hur hantera antalet potentiella laddstationer etc.

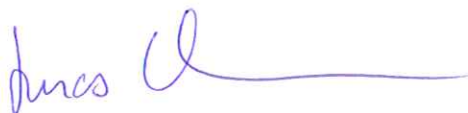
Trafikkontorets inriktning är idag att utbyggnad av laddinfrastruktur i första hand bör ske på kvartersmark. De erfarenheter staden hittills gjort är att förutsättningarna är både juridiskt och praktiskt enklare på kvartersmark. I undantagsfall bör gatumark som är väl avskild parkeringsyta tillsvidare kunna tas i anspråk för att hjälpa till med etableringen av ett basnät av publikt tillgängliga snabbladdningsstationer för att skynda på övergången till fossilfri drift.

Stockholms stad har i sitt arbete med utbyggnad av snabbladdare på gatumark använt sig av en affärsmodell där trafikkontoret tecknar avgiftsfria nyttjanderättsavtal med aktörer på elmarknaden. Avtalen ger respektive aktör rätt att nyttja utrymme på allmän platsmark för parkeringsplats med snabbladdare och tillhörande installationer. Aktörerna finansierar själva laddutrustning, elförsörjning, nödvändiga ledningsarbeten för elförsörjning samt skyltning och utmärkning av platsen.

Erfarenheterna av affärsmodellen har hittills varit goda. En fördel med nyttjanderättsavtalen är att staden får ett klart avtalsförhållande med den som anordnar snabbladdning och att det blir klara villkor för vad som gäller beträffande anläggning, drift och avveckling. Stockholms modell har fått uppmärksamhet från andra kommuner i Sverige och anses vara ett bra arbetssätt. Flera kommuner har eller håller på att göra liknande insatser.

Trafikkontoret utreder även förutsättningarna för att skapa laddgator med platser för normalladdning.

Med vänlig hälsning,



Jonas Eliasson
Förvaltningschef