



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. Artikeln 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 miljökvalitetsmål 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

Enligt 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 elbusspremiem 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 § Elbusspremien 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)