

Till

Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari

Klimat- och näringslivsdepartementets registrator

## Skrivelse till klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari: Vänta med att ta bort elbusspremien för stadsbussar

Elbusspremien för stadsbussar ska tas bort den 1 augusti 2023. Elbusspremien ska i stället bara kunna sökas för busstrafik i förortstrafik inom ett län, expressbussar som används för trafik mellan län och för turistbussar. Detta meddelande Klimat- och näringslivsdepartementet i ett pressmeddelande den 30 juni, det vill säga en månad innan regeringsbeslutet ska träda i kraft.

Svensk Kollektivtrafik, som är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige, är mycket kritiska till regeringens beslut att ta bort elbusspremien för stadsbussar (klass I-bussar) och att begränsa premien till förortstrafik inom län, länsgränsöverskridande expressbussar och turistbussar. Förändringen kommer flera år för tidigt.

Över 99 procent av bussresorna görs med den busstrafik som upphandlats eller körs i egen regi av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna enligt Trafikanalys statistik. Bilden är densamma när det gäller utbudskilometer. Nästan 99 procent av utbudskilometrarna körs i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna busstrafik.<sup>1</sup> Det är dessutom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som i de allra flesta fallen specificerar om bussarna ska drivas på el eller något annat drivmedel oavsett om busstrafiken är upphandlad eller om den körs i egen regi.

Många regionala kollektivtrafikmyndigheter blöder ekonomiskt. Av flera anledningar. En är de ökade el- och drivmedelskostnader, stigande räntor och rekordhög inflation. Det finns indikationer på att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader kan stiga med i storleksordningen 8-12 procent under 2023. Det innebär en kostnadsökning på 4,5-6,7 miljarder kronor under 2023.

En annan är en kvardröjande pandemieffekten. Även om resandet med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik har återhämtat sig betydligt snabbare än vad många förväntade sig under pandemin så har biljettintäkterna inte återhämtat sig. Dessutom fortsatte kostnaderna att öka under pandemin eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna körde med oförändrat utbud under coronapandemin.

---

<sup>1</sup> [Tabell 6 och 7, Trafikanalys \(2023\) Regional linjetrafik 2022](#)

För det tredje ledde den stoppade reformeringen av reseavdraget till att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna gick miste om en ökning av biljettintäkterna på i storleksordningen 700 miljoner kr/år från 2023.<sup>2</sup>

En fjärde anledning är borttagandet av skattebefrielsen på biogas som ökar de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader med 300 miljoner kr/år. Skatteverket analyserar dessutom om EU-tribunalens dom om skattebefrielsen av biogas innebär att de måste kräva tillbaka skattebefrielsen för 2021 och 2022. Om trafikföretagen och de regionala kollektivtrafikföretagen skulle bli återbetalningsskyldiga så handlar det om en kostnad på ytterligare ca 600 miljoner kr.

Nu har regeringen dessutom beslutat att ta bort elbusspremien för elbussar, vilket kommer att öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader med 75-100 miljoner kr/år.<sup>3</sup> I de fall bussföretag erhållit elbusspremie så är det i slutändan den regionala kollektivtrafikmyndighetens kostnader som har sjunkit genom premien eftersom bussföretaget annars hade fört över de högre kostnaderna för elbussarna på den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

När de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi blöder har de ett antal alternativ. De kan dra in turer, lägga ned hela linjer eller höja biljettpriserna med konsekvensen att kollektivtrafikandelen minskar och klimatutsläppen ökar. Ett annat alternativ är att regionerna kommunerna ökar tillskottet av skattemedel till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, men detta skulle i så fall ske i ett läge då kommunerna och regionerna har mycket stora underskott, 6 miljarder kr 2023 och 28 miljarder kr 2024.<sup>4</sup> Det är därför inte självklart att kollektivtrafiken kommer att för ett ökat tillskott. Ytterligare ett alternativ är att skjuta på investeringar eller att välja billigare lösningar vid investeringar, bland annat när det gäller vilka bussar som ska användas i de nya trafikavtalen.

De flesta regionala kollektivtrafikmyndigheterna med stadsbusstrafik (klass I) har ännu inte gått över till eldrivna bussar. En eldriven buss är 1-3,9 miljoner kr dyrare än motsvarande traditionell dieselbuss beroende på fabrikat och storlek.<sup>5</sup> År 2022 fanns det 915 eldrivna bussar i Sverige. Det betyder att det återstår ca 3200 stadsbussar att elektrifiera<sup>6</sup>. Kostnaden för detta kommer att uppgå till flera miljarder jämfört med om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna väljer dieselbussar, som drivs med HVO, eller bussar som drivs med biogas eller RME.

Redan i dag finns det möjlighet att få elbusspremie för regionbusstrafik (klass II-bussar) och turistbussar (klass III-bussar). Att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte har upphandlat regionbusstrafik med elbussar beror inte på bristande intresse eller ambitioner, utan på att utbudet av eldrivna regionbussar är mycket begränsat. Få av de europeiska busstillverkarna erbjuder idag elbussar för denna typ av trafik, och då inte större bussar. Flera europeiska busstillverkare räknar med

---

<sup>2</sup> Reseavdragskommitténs förslag, som delvis skulle genomförts genom riksdagsbeslutet om en färdmedelsneutral skattereduktion, skulle enligt [WSP \(2021\) Kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter coronapandemin](#) ökat de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettintäkter med omkring 700 miljoner kr/år, räknat på kollektivtrafikresandet år 2019.

<sup>3</sup> Utbetalade belopp per år 2018-2021. År 2022 betalades 474 miljoner ut. Genomsnitt för alla år som elbusspremien har utbetalats (2017-2022) är 130 miljoner kr enligt Energimyndigheten (2023) Analys av effektiviteten och ändamålsenligheten av elbusspremien

<sup>4</sup> [Tuffa ekonomiska år kräver långsiktighet från regeringen, SKR, 16 maj 2023](#)

<sup>5</sup> Energimyndigheten (2023) Analys av effektiviteten och ändamålsenligheten av elbusspremien

<sup>6</sup> 4174 st klass 1-bussar minus 915 eldrivna bussar, [Trafikanalys \(2023\) Fordon 2022](#)

att det kommer att ta ytterligare flera år innan de har större elbussar klara för dessa segment som kan introduceras kommersiellt. Däremot har ett antal kinesiska tillverkare elbussar för regiontrafik.

Svensk Kollektivtrafik är även kritisk till borttagandet av elbusspremien för stadsbuss eftersom elbusspremien för förortsbussar och regionbussar riskerar att inte kunna användas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eftersom det råder osäkerhet kring om de eldriva bussar för regiontrafik som finns på marknaden har tillverkade på socialt hållbart sett.

Att begränsa elbusspremien till bussar i förortstrafik, regiontrafik, expressbusstrafik och till turistbussar riskerar att leda till att premien inte kommer att kunna användas vid investeringar i bussar som ska gå i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik eftersom det råder osäkerhet om de eldrivna bussar för regionbusstrafik som finns på marknaden uppfyller de regionala kollektivtrafikmyndigheternas krav på att bussarna är tillverkade på ett socialt hållbart sett.

De regionala kollektivtrafikmyndigheter krav på att bussarna ska tillverkas på ett socialt hållbart sätt innebär att bussarna ska ha tillverkats utan att mänskliga rättigheter eller arbetares rättigheter har kränkts. Produktionen måste ske under förhållanden som lever upp till FN:s regler om mänskliga rättigheter, liksom ILO:s (International Labour Organization) grundläggande friheter för arbetare att organisera sig med mera. FN:s barnkonvention och FN:s konvention mot korruption måste också respekteras i produktionen, även i tidiga led i produktionen. Barnarbete får inte förekomma, inte heller tvångsarbete, korruption, diskriminering och föreningsfriheten ska respekteras och så vidare.

Hade elbusspremien ändrats i dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna hade dessa problem kunnat undvikas.

För att undvika att elektrifieringen av busstrafiken stannar av på samma sätt som den till stor del gjort inom personbilstrafiken till följd av borttagandet av miljöbilsbonusen anser Svensk Kollektivtrafik att regeringen ska dra tillbaka beslutet om att ta bort elbusspremien för stadsbussar och återkomma med ett nytt förslag när det finns bussar för regiontrafik (klass II) och turistbussar (klass III) som tillverkats på ett socialt hållbart sett att köpa på marknaden.

Stockholm den 6 juli 2023

Johan Wadman

Vd Svensk Kollektivtrafik