

Yttrande angående Remiss av Transportstyrelsens utredning (TSG 2020-11409) om förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B.

Sammanfattning

Energimyndigheten har i grunden en positiv syn på olika typer av insatser som kan underlätta för elektrifiering av transportarbetet i samhället. Vi ser att lätta lastbilar är i behov av fler eller förändrade styrmedel för att snabba på omställningen till mer elektrifiering och gasdrift. Därför är vi positiva till idén att se över viktnivåerna för dessa fordon utifrån hur drivlinan påverkar lastkapaciteten. Transportstyrelsen har valt att föreslå att undantagsreglerna inte ska införas i Sverige. Energimyndigheten anser att det inte går att ta ställning för eller emot ett införande av undantagsreglerna endast utifrån remitterad utredning. Detta eftersom följande delar saknas:

- Det saknas till stor del resonemang och analyser av hur den framtida svenska marknaden för aktuella fordon kommer att påverkas om flera stora länder inför eller har infört undantagsreglerna utan att Sverige gör motsvarande.
- Analyserna av hur ett införande påverkar möjligheterna att nå klimat- och miljömålen skulle behöva utvecklas, något som även Transportstyrelsen skriver i utredningen. Klimat och miljöaspekterna är sannolikt huvudmotivet för undantaget och då är det olyckligt att dessa aspekter beskrivs så pass överskådligt och knapphändigt.

Dessa brister gör det svårt att väga problemen med ett införande av undantagsreglerna utifrån legalitetsskäl mot fördelarna av ett införande utifrån Sveriges möjligheter att nå klimat- och miljömålen.

Energimyndigheten vill också lyfta att beskrivningar av risker gällande termisk rusning och andra risker gäller rent generellt för elfordon och är inte kopplat till själva införandet av undantagsreglerna. Syftet med att beskriva det blir då oklart eftersom en utgångspunkt i Sverige ändå bör vara att lätta godstransporter i största möjliga mån ska elektrifieras oavsett fordonsklassning.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten har i grunden en positiv syn på olika typer av insatser som kan underlätta för elektrifiering av transportarbetet i samhället. Därför är vi i grunden positiva till idén att se över vikt nivåerna för dessa fordon utifrån hur drivlinan påverkar lastkapaciteten. Vi bedömer att ett införande av möjligheten att framföra fordon med eldrift eller andra alternativa drivmedel med en totalvikt upp till 4 250 kg med körkortsbehörighet B skulle medföra en ökad andel eldrivna fordon och fordon drivna med gas vilket skulle förbättra möjligheten att nå målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska vara minst 70 procent lägre år 2030 jämfört med 2010. Något som är välbehövligt bland annat eftersom lätta lastbilar behöver både fler och förändrade styrmedel för att påskynda omställningen till elektrifiering och gasdrift.

Energimyndigheten instämmer samtidigt i att formuleringen i direktiv (EU) 2018/645, artikel 6.4 är olycklig i och med kraven inte går att verifiera och kontrollera. Detta komplicerar tyvärr ett införande av undantagsreglerna.

Vi konstaterar även att utredningen saknar två viktiga delar för att vara ett fullödigt beslutsunderlag. Transportstyrelsen fokuserar relativt ensidigt på legalitetsprincipen och tycks medvetet välja bort att tydligt beskriva eventuella miljöeffekter av ett införande av undantagsreglerna. I avsnitt 8.7 Utredningens begränsningar skriver de:

”Eftersom denna utredning kommit fram till att det inte är lämpligt att införa undantagsmöjligheten, har vi inte undersökt alla möjliga konsekvenser för trafiksäkerhet och miljö”

Eftersom miljöeffekterna är den främsta anledningen för att införa undantaget blir det ofullständigt att välja bort att beskriva det på ett bra sätt. Nuvarande beskrivning ligger på en relativt grundläggande nivå och handlar mycket om el- och miljöfordon i största allmänhet. Delar av slutsatserna kring miljö framstår dessutom som rent spekulativa när det kommer till risken för användning av förbränningsmotorn för körning med laddhybrider.

Det saknas också en konsekvensbeskrivning med effekter av att vissa EU-länder inför undantaget och andra inte. Om en majoritet av länderna inför undantaget kan följden bli att tillverkare av eldrivna lätta lastbilar anpassar sig efter de regelverk som gäller i majoriteten av länderna. Det kan då medföra att andelen eldrivna och gasdrivna lätta lastbilar, som kan framföras med körkortsbehörighet B, minskar i Sverige med konsekvensen att det kan bli svårare att nå klimat- och miljömålen.

Avsnittet om termisk rusning och andra risker är inte fel i sak men innehållet har en tveksam koppling till utredningens syfte då resonemanget gäller elfordon generellt. Syftet med att beskriva det blir då oklart eftersom en utgångspunkt bör vara att lätta godstransporter i största möjliga mån ska elektrifieras oavsett fordonsklassning. Det som skulle behöva beskrivas är i så fall vilken bedömning Transportstyrelsen gör av att just införandet av undantagsreglerna innebär en markant större risk för olyckor kopplat till termisk rusning. Någon sådan beskrivning går det inte utläsa i utredningen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andrén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit chefsjuristen Rikard Janson, avdelningschefen Lena Callermo samt handläggarna Olov Åslund, Anders Schweitz och Peter Dädeby. Lena Callermo var föredragande.

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift