

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsen remissvar på betänkandet mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet SOU 2024:97

Sammanfattning

Transportstyrelsen har inget att invända mot att främja en elektrifiering av transportsektorn men avstyrker förslaget till ändring i trafikförordningen (1998:1276).

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen förstår det som att utredningen syftar till att främja en elektrifiering av transportsektorn och skapa hållbara mobilitetslösningar. Av rapporten framgår även att detta stöds av EU. Vi ställer oss positiva till åtgärder som kan bidra till minskad användning av fossila bränslen i fordonsflottan, i syfte att minska utsläppen av växthusgaser och bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Det är ett eget val för kommuner att meddela lokala trafikföreskrifter, men om förbud mot tunga lastbilar införts i ett område av bullerskäl är det kontraproduktivt att därefter tillåta sådana igen, oavsett framdrivningssätt.

Det är även förhållandevis begränsade områden inom kommunernas gatunät där tunga lastbilar förbjuds i förhållande till vägnätet som helhet. Nyttan av undantag enbart inom dessa förbudsområden blir därmed mycket begränsad i syfte att påskynda elektrifieringen.

Ändringen i trafikförordningen (1998:1276)

Transportstyrelsen har inget principiellt att invända mot att främja en elektrifiering av transportsektorn. Men avstyrker förslaget till ändring i trafikförordningen (1998:1276) av följande skäl.

Så som författningsförslaget till trafikförordningen är utformat syftar det till att minska buller i stadsmiljön och har ytterst marginell koppling till att främja en elektrifiering av transportsektorn.

Av utredningens avsnitt 6.1.2 *"Skälen för utredningens förslag"*, framgår att flera kommuner har förbjudit trafik med tunga lastbilar i innerstaden på nätterna för att begränsa störningar (buller) från sådan trafik. Utredningen anger att störningarna kraftigt kan minskas om transporter utförs med lastbilar som drivs med el eller vätgas utan förbränningsmotor, då dessa är tystgående och utsläppsfria. Miljöförvaltningen i Stockholms stad har gjort en studie som det hänvisas till i deras handling *"Striktare regler och bestämmelser för lastning och lossning av varor, alternativt förbud mot stora lastfordon i Stockholm tidiga morgnar"* (Dnr 2018-17835). Av slutsatsen i studien, gjord av akustikforskare vid KTH, framgick bland annat att det största problemet med att leverera gods off peak är det buller som uppkommer vid lossning hos godsmottagarna. Transportstyrelsens delar denna uppfattning.

Att tillåta lastbilar utan förbränningsmotor i ett särskilt bullerkänsligt område kan medföra att det, under kvälls- och nattetid, kommer att utföras fler transporter och därmed fler bullrande lastningar och lossningar inom ett område än utan ett föreskrivet undantag. Detta gäller dock inte om det handlar om enbart genomfartstrafik. Är det bullerproblematiken man vill komma åt genom författningsförslaget är det Transportstyrelsens bedömning att förslaget kommer att vara kontraproduktivt. Transportstyrelsen avstyrker av den anledningen författningsförslaget i sin helhet.

Om syftet däremot är att främja en omställning till fler utsläppsfria transporter bedömer Transportstyrelsen att det saknas skäl att begränsa kommunernas undantagsmöjlighet till enbart bullerkänsliga områden och till lastbilar utan förbränningsmotor som drivs av el eller vätgas. Vi bedömer att det är lämpligare i så fall att föreskriva undantag för lastbilar med utsläppsfri drift enligt förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Transportstyrelsen har svårt att se att den föreslagna regleringen kommer att bidra till en omställning av utsläppsfria fordon. Detta eftersom det saknas en tydlig koppling mellan minskat buller och utsläppsfria lastbilar enligt förslaget.

Undantag/dispenser från lokala trafikföreskrifter

Transportstyrelsen bedömer att det är tveksamt om de dispenser som kommunerna medgett och som utredningen grundar sina ställningstaganden på har uppfyllt trafikförordningens krav på särskilda skäl.

Enligt 13 kap. 3 § punkten 21 trafikförordningen (1998:1276) får en kommun medge undantag från lokala trafikföreskrifter meddelade med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 9, ett sådant undantag ska även avse ett visst ändamål. Av 13 kap. 4 § framgår att undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl med mera. Utredningen tycks ha utgått ifrån att det är möjligt att medge undantag (dispens) för färd med utsläppsfria fordon där det annars råder förbud mot trafik med fordon som inte är utsläppsfria.

Särskilda skäl är enligt Transportstyrelsen skäl som på något vis avviker från det normala och som inte är vanligt förekommande. Tanken med *särskilda skäl* bör ha varit att den som begär ett undantag ska ha ett skäl som – utöver att med styrka tala för undantaget – även är särskilt för honom eller henne, eller en grupp som är avgränsad och så liten att det inte fanns anledning att ta hänsyn till den gruppen när en viss bestämmelse meddelades. Om skälen är särskilda så behöver det också bedömas om de är tillräckliga med hänsyn till det ändamål undantaget ska gälla för och om undantaget kan medges utan större olägenhet för övriga trafikanter. Det är därför bara möjligt att meddela undantag med stöd av 13 kap. 3 § om det finns särskilda och ovanliga omständigheter som talar för att ett sådant undantag ska vara acceptabelt.

Laddinfrastruktur för samfälligheter

Transportstyrelsen är inte primärt berörd av förslaget om utökade möjligheter för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur eller de föreslagna åtgärderna för att korta ledtiderna för nätanslutning. Vi ser dock positivt på att det kan skapas fler laddplatser vid de gemensamhetsanläggningar som finns exempelvis vid fritidsbåtshamnar. Detta kan skapa bättre möjligheter för båtägare att gå över från att använda fossilbränsle till att istället använda el som framdrift.

Översyn och samordning av regler

Transportstyrelsen ställer sig positiva till en bredare översyn och harmonisering av regler och begrepp inom olika regelverk med beaktande av elektrifieringen av transportsektorn och omställningen till utsläppsfria och hållbara städer. Denna översyn bör omfatta fler delar än enbart trafikförordning och lag och förordning om vägtrafikdefinitioner. Till exempel har det tillkommit en ny definition av utsläppsfritt tungt fordon i förordningen om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon (EU) 2019/1242.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Peter Goodfellow och utredare Staffan Abrahamsson, den senare föredragande.