



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2025-05-08

Ärendenummer
NV-25-002992

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Naturvårdsverket yttrande över betänkande Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet, SOU 2024:97 (LI2025/00051)

Sammanfattning

Naturvårdsverket ställer sig bakom de förslag som berör myndighetens område. Elektrifieringen av transportsystemet är en viktig pusselbit i ett hållbart transportsystem och bidrar positivt till flera miljömål.

Naturvårdsverket är positivt till förslaget om att möjliggöra undantag för elektrifierade transporter nattetid. Vi anser dock att möjligheten till undantag behöver kombineras med lämpligt utformade villkor som säkerställer att bullerproblemen inte ökar.

Naturvårdsverket ställer sig bakom de förslag som ökar möjligheterna till hemmaladdning för samfällighetsföreningar, liksom att elnätsföretagen offentliggör sina kapacitetskartor. Vi är också positiva till de föreslagna förändringarna i regelverket och bedömer att de kommer att underlätta eldrivna lastbilers möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Undantag för lastbil utan förbränningsmotor som drivs med el eller vätgas i ett särskilt bullerkänsligt område (avsnitt 6.1)

Naturvårdsverket ställer sig bakom förslaget att möjliggöra för kommuner att införa undantag mot förbud nattetid för eldrivna fordon. Som utredningen anger behöver elektrifieringen av transportsektorn främjas på många olika sätt.

I större städer är förbudet mot tung trafik nattetid etablerat sedan lång tid tillbaka. Det har varit ett viktigt verktyg för att begränsa negativa hälsoeffekter från trafiken. Exempelvis är påverkan på sömn en av de allvarligaste effekterna av bullerexponering. Naturvårdsverket har därför vissa invändningar mot förslaget mot bakgrund av risken för ökad bullerexponering nattetid och dess negativa hälsoeffekter.

Invändningarna mot förslaget gäller att övrig bullerproblematik utöver motorbuller behöver hanteras. Dessa ljud kommer bland annat från internationella krav på tillfört ljud av säkerhetsskäl när elfordon färdas i hastigheter upp till 20 kilometer/timme samt under backning. Även ljud från lastning/lossning, fordonens kylanläggningar med mera skapar bullerproblem nattetid. Dessutom behöver risken för ökade vibrationer av tyngre fordon beaktas. Buller från däck-vägbana är mest påtagligt vid höga hastigheter men förekommer även vid lägre hastigheter i städer. Det innebär att lastbilar med eldrift är långtifrån tysta och kan orsaka sömnpåverkan för närboende. På grund av ökad vikt och högre däcksljud kan ljudnivån i vissa situationer till och med vara högre från ett elektriskt fordon jämfört med ett fordon med förbränningsmotor.

Detta sammantaget innebär att elektrifiering ofta är positivt ur bullersynpunkt, men den löser inte bullerproblemen. Även eldrivna tunga fordon kan i vissa situationer orsaka oacceptabelt höga ljudnivåer nattetid för närboende. Naturvårdsverket bedömer därför att möjligheten till undantag behöver kombineras med lämpligt utformade villkor som säkerställer att bullerproblemen vid sådana situationer inte ökar.

Bedömningen om att göra en översyn och analys av trafikförordningens bestämmelser som reglerar utsläpp och trängsel välkomnas av Naturvårdsverket. Två bestämmelser som då särskilt bör ses över är möjligheterna att se över hur eldrift kan hanteras vid utformning av parkeringsregler och i områden där trängselskatt förekommer.

Samfällighetsföreningar får besluta om installation av laddningsinfrastruktur (avsnitt 7.1)

Naturvårdsverket ställer sig bakom utredningens förslag om att förtydliga att 18 § i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) inte ska hindra samfällighetsföreningar att besluta om installation av laddningsinfrastruktur. Tillgången till hemmaladdning är en central faktor i valet att införskaffa en elbil, vilket kan bli en utmaning att få till i en samfällighetsförening. Det är därför angeläget att möjligheterna att tillgodose hemmaladdning förbättras för samfällighetsföreningar. Naturvårdsverket ställer sig därför också positivt till att Lantmäteriet föreslås få i uppdrag att ta fram informationsmaterial om tillämpningen av utredningens förslag och att det medges medel och resurser för detta ändamål.

Vi delar bedömningen att det bidrag som samfällighetsföreningar kan söka hos Naturvårdsverket genom Ladda bilen-stödet inte är tillräckligt för att kompensera för den höga kostnaden för en ny anläggningsförrättning. En omprövning av ett anläggningsbeslut kan kosta mellan 50 000-300 000 kronor, vilket innebär att Ladda bilen-stödet inte räcker för att kompensera för merkostnaden. Samfällighetsföreningarna kan maximalt få 15 000 kronor per laddpunkt (eller 50 procent av den stödberättigande investeringskostnaden) från Ladda bilen.

Vi instämmer i utredningens bedömning att förslaget kan leda till att fler samfällighetsföreningar installerar laddningsinfrastruktur och att det även

innebär ett ökat antal ansökningar inom Ladda bilen-stödet. Naturvårdsverket bedömer att den ökade kostnaden för staten blir marginell och att fördelarna med ett enklare regelverk överväger nackdelarna. Dessutom stimuleras den fortsatta utbyggnaden av laddinfrastruktur på området.

Elnätsföretagen ska offentliggöra kapacitetskartor (avsnitt 12.1)

Naturvårdsverket instämmer i utredningens förslag om att kapacitetskartor ska tillgängliggöras. Dessa kartor är betydelsefulla, inte bara för utbyggnaden av laddinfrastruktur utan även för planeringen av industrisatsningar.

Fordonsvikt elektriska lastbilar (avsnitt 14.5)

Naturvårdsverket instämmer i utredningens bedömning om att det är viktigt att regelverk som kan hämma ellastbilar till följd av deras tyngd kontinuerligt utvärderas, så att eldrivna lastbilars möjligheter att konkurrera med fossildrivna lastbilar underlättas.

Beslut om yttrande har fattats av generaldirektören Johan Kuylensstierna efter föredragning av avdelningschefen Marie Uhrwing.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Kerstin Åstrand och handläggaren Magnus Lindqvist, Katarina Wärmark, Gustav Kjellander och Anna Telestam Forsmark.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Johan Kuylensstierna

Marie Uhrwing

Kopia till:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

kn.remissvar@regeringskansliet.se