

Yttrande över remiss av promemorian Nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och andra ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

VTI:s övergripande synpunkter är: att förslaget saknar en tydlig argumentation, att alternativa åtgärder för att uppnå målet inte har utretts, samt att konsekvensbeskrivningen är ofullständig.

Utvecklade synpunkter:

- Syftet med förslaget är att åstadkomma en utsläppsminskning av växthusgaser för att uppnå Sveriges åtagande inom den så kallade ansvarsfördelningsförordningen. Bidraget från den här åtgärden är emellertid högst marginellt i förhållande till det åtagandet (100 000 ton till 2030 är ungefär 1,3 promille av *transportsektorns* utsläpp av växthusgaser). Ett annat argument i förslaget är att omställningen av lätta lastbilar och arbetsmaskiner går långsamt. Men om denna sektor har förhållandevis liten betydelse för de totala utsläppen av CO₂ saknas tydliga motiv för att snabba på utvecklingen. Det finns heller inget självändamål med att alla olika sektorer måste bidra lika mycket till utsläppsminskningar utan själva poängen med att göra det på ett effektivt sätt är att minska utsläppen där det "gör minst ont".
- Promemorians förslag saknar en samhällsekonomisk konsekvensbeskrivning. Alternativa styrmedel beskrivs inte och det har inte utretts andra möjliga och effektivare vägar att uppnå samma utsläppsminskning. För en långsiktigt hållbar omställning från fossila bränslen krävs att fossila bränslen ökar i pris. Innan ett utsläppshandelssystem där vägtransporter ingår är på plats kan det därför behövas andra mer långsiktiga styrmedel med incitament via prismetanismen. Ett sådant är reduktionsplikten som emellertid kommer att minska till 6 % från och med 2024. Är det här förslaget en del i att ersätta reduktionspliktens utsläppsminskning är det av högst marginell betydelse.
- Miljökonsekvensbeskrivningen i avsnitt 8.3 är kort och saknar tydliga förklaringar till de ingående numerära nivåerna. 100 000 ton koldioxidekvivalenter fram till 2030 för omkring 45 000 lätta lastbilar verkar vara kraftigt i underkant. VTI undrar därför om den korrekta beräknade utsläppsminskningen i själva verket ska vara 100 000 ton per år? Det saknas också underlag för förslagens effekt på försäljningen av eldrivna lätta lastbilar. Kan nästan alla sålda lätta lastbilar under perioden för stödet vara eldrivna? Med tanke på att drygt 35 000 lätta lastbilar nyregistreras i Sverige varje år verkar promemorian utgå från att så är fallet. Det förefaller som ett starkt antagande som behöver underbyggas. En invändning är att varken laddinfrastruktur eller företagens betalningsvilja nödvändigtvis motsvarar det antagandet.

Även lätta lastbilars användningsmönster kan medföra att det, oaktat subventioner på priset, i dagsläget är svårt att substituera till en eldriven lätt lastbil. Det är heller inte säkert att hela stödet kommer att tillfalla köparen utan en tänkbar effekt av stödet är en ökning av priset på nya eldrivna lätta lastbilar.

- Promemorians förslag har heller inte relaterats till styrmedel på EU-nivå, exempelvis inom fit for 55. Hur relaterar förslaget till EU:s utsläppskrav för lätta lastbilar? Hur relaterar förslaget till energieffektivitetsdirektivet? Den förra frågan behandlas mycket kortfattat som "...kompletterar EU:s koldioxidkrav för lätta fordon...". Det är emellertid osäkert att det här stödet kompletterar och inte lägger en subvention på ett befintligt styrmedel som redan styr mot målet, alltså att stödet riskerar att bli ett styrmedel med liten eller ringa effekt på utsläppen. Energieffektivitetsdirektivet kräver att EU minskar slutanvändningen av energi kraftigt till 2030 jämfört med 2021. Även i det hänseendet skulle således en styrning med prismekanism för fossila bränslen vara att föredra då den bidrar både till omställning och till en minskning av trafikarbetet.
- En miljöeffekt som anges i promemorian är att "eldrivna lätta lastbilar bidrar även till en bättre luftkvalitet, särskilt i stadsmiljö." Detta påstående är inte underbyggt av andra fakta. Utsläpp av vissa luftföroreningar minskar vid skifte från dieseldrift till eldrift, men en hel del andra effekter kan komplicera frågan. Det handlar exempelvis om tyngre bilar med större utsläpp av slitagepartiklar, en längre körsträcka då driften blir billigare och ett förändrat körbeteende (ex. snabbare acceleration) med annan drivlina.
- Med två olika stöd, beroende på drivmedel, kan det finnas en risk att det leder till administrativt merarbete och att fel typ av stöd söks.
- Givet att förslaget genomförs är det positivt att det redan finns en beslutad utfasning av stödet så att det verkligen blir tillfälligt.
- En kommentar om att förslaget inte påverkar fysiska personer – stödet kommer att betalas ut från statskassan och för dessa resurser finns ett alternativanvändningsvärde som påverkar hela samhället inklusive fysiska personer.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Yttrandet har beretts av forskningschef Jan-Erik Swärdh. Till beredningen har senior forskare Francisco Márquez Fernández, senior forskare Roger Pyddoke, forskningsassistent Lisa Svanberg och forskningschef Peter Torstensson bidragit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI