



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister

Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av regler, förordningar och tekniska specifikationer som bidrar till en omställning av transportsystemet i hållbar riktning, såväl på lokal och nationell nivå som på EU-nivå. Gröna Bilister betonar regelverkets betydelse för att uppnå de för oss och för samhället mer generellt prioriterade miljö-, trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och jämställdhetsmålen.

Vår utgångspunkt skiljer sig från andra, mer traditionella bilistorganisationer i det att vi menar att flertalet bilister är positiva till bilen och den frihet den ger, men starkt negativa till den nuvarande bilismens höga miljö-, hälso- och klimatpåverkan. Därmed ser vi generellt sett positivt på förslag om stimulans till fordon med lägre miljö-, hälso- och klimatpåverkan.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur framtida lagstiftning och regleringar av fordon bör utformas, inte minst gällande hur kommunerna bör ges ökade möjligheter att gynna hållbar bilism. Dessa återfinns på vår webbplats. I detta remissvar fokuserar vi enbart på de delar som finns – och saknas – i myndighetens återrapportering till regeringen.

Bakgrund

Regeringen gav den 18 februari 2010 i uppdrag åt Transportstyrelsen att lämna förslag på nödvändiga författningsändringar för att möjliggöra för kommuner och andra myndigheter att reservera särskilda parkeringsplatser för elbilar och laddhybridbilar så att de laddplatser som nu börjar anläggas ska komma rätt målgrupp tillgodo.

Transportstyrelsen föreslår utifrån detta ett antal förändringar i trafikförordningen:

- 3 kap. 54 §; ett nytt stycke med trafikregler för laddplats
- 10 kap. 1 § andra stycket 7; ett bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om att viss plats ska vara laddplats
- 10 kap; ny 9 a § med bestämmelser om under vilka förutsättningar en plats får förklaras som laddplats

Därtill att det i förordningen om vägtrafikdefinitioner införs en definition av laddplats, samt att det i vägmärkesförordningen införs en ny symbol för laddplats.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 november 2010.

Konkreta lagförslag

Myndighetens redovisning innehåller förslag framför allt gällande reserverade p-platser, tolkning av kommunallagens likabehandlingsprincip, eventuell fordonsklassificering samt skyltning. Den innehåller också ett övergripande resonemang om värdet av att särbehandla elbilar och laddhybrider på det sätt som regeringsuppdraget innebär. Vi genomgår dessa olika delar var för sig nedan.

Övergripande synpunkter

Gröna Bilister är mycket positiva till att regeringen avser reglera den idag otillfredsställande situationen gällande kommuners rättighet att ge bilar med lägre miljöpåverkan särskilda parkeringsförmåner. Ett fyrtiotal kommuner har idag parkeringsförmåner för miljöbilar, vanligen i form av gratis parkering, men flera kommuner har också angett att de inte inför sådana förmåner då de ser det lagmässiga utrymmet som oklart. I åtminstone två fall har tingsrätten dömt att kommunen får gynna miljöbilar med gratis parkering, medan det i ett fall dömts att man inte enbart får ge sådana förmåner till gasbilar.

Det är också utmärkt att frågan om hur det säkerställs att p-platser med laddmöjlighet inte upptas av andra typer av miljöbilar som inte ska laddas. Vi är dock besvikna på att regeringsuppdraget ensidigt gäller elbilar och laddhybrider, och att det inte behandlar möjligheten att reducera eller avskaffa p-avgiften för fordonen ifråga utan endast gäller möjligheten att reservera särskilda p-platser för dessa.

Teknikbaserad stimulans

Regeringens förslag innebär att elbilar och laddhybrider gynnas på andra miljöbilars bekostnad, vilket vi ifrågasätter. Det gäller särskilt som det inte framgår att elbilen eller laddhybriden faktiskt måste laddas på denna plats – man får alltså p-platser som endast kan nyttjas av elbilar och laddhybrider utan att de egentligen har särskilt behov av platsen.

Återkommande opinionsundersökningar har visat att tilltänkta användare av elbilar och laddhybrider framför allt vill ladda sin bil hemma och på arbetsplatsen, inte på stan. Därmed kan man anta att många kommer att utnyttja den särskilda platsen för parkering snarare än laddning. Utifrån detta, samt utifrån själva syftet med lagförslaget, som ju är att den som behöver ladda sitt fordon inte ska finna platsen blockerad av ett fordon som inte laddas, ser vi det som självklart att p-platsförmånen ska vara kopplad till att bilen faktiskt laddas.

Ett viktigt miljöargument för elbilar och laddhybrider är just att de laddas nattetid, då vi har överskottsel, men med ett upplägg där man uppmuntrar till dagtida laddning blir miljöprofilen sämre och behovet av tillkommande el större. Detta bör kompenseras med ett tillskott av för elbilar och laddhybrider dedicerad vindkraftsel.

Det bör också tas i beaktande att en av de närmast förestående laddhybridsintroduktionerna, och troligen den laddhybrid som kommer att säljas bäst, är Toyotas Prius, med en uppgiven

räckvidd på el på maximalt 20 km, troligen mindre i verkliga körförhållanden och kyla. Därefter går bilen på bensin. Det är för oss inte givet att ett sådant fordon lagmässigt ska gynnas framför t.ex. biogasdrivna fordon – den faktiska klimatnyttan bör få styra.

I utredningen anges att: *”Lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering får avse bland annat fordon av visst slag. Eftersom elbilar och laddhybrider – som är motordrivna fordon som framdrivs på ett visst sätt – inte är egna fordonsslag är det inte möjligt att meddela lokala trafikföreskrifter om att endast laddhybrider och elbilar får parkeras på en viss plats. Detta skulle vara möjligt att i lagen om vägtrafikdefinitioner införa definitioner för elbil och laddhybrid men en sådan lagändring skulle stå i strid mot EU-harmoniseringen. Den generella linjen inom EU är att indelningen i fordonsslag är teknikneutral vilket innebär att den inte är beroende av vilken teknik för drift fordonet har. Även det svenska systemet är uppbyggt på detta sätt.”*

Vi delar helt Transportstyrelsens bedömning att fordonsbedömningen ska utgå ifrån bilens prestanda i form av miljö- och klimatpåverkan, inte vilket drivmedel bilen framförs på. Vi har konsekvent uttryckt vår skepsis mot åtgärder som fokuserar på drivmedlet, såsom förmånsbeskattningsreduktionen för bl.a. elbilar, och är förvånade och besvikna över att regeringen ånyo lägger fram ett förslag till lagstiftning som ensidigt gynnar ett drivmedel, i detta fall eldrift.

Eldriftens fördel är framför allt att den ger nollutsläpp i närmiljö. Gröna Bilister har i annat remissvar föreslagit att kommuner ska få rätten att införa miljözoner också för lätta fordon, och att den högsta nivån av miljözon ska vara ”avgasfri zon”. Vi bedömer detta som ett utmärkt komplement till att säkerställa att ett visst antal p-platser faktiskt används för laddning.

Likabehandling

I 2 kap. 2 § kommunallagen (1991:900) sägs att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Av denna anledning har det i 10 kap. 2 § trafikförordningen andra och tredje stycket införts särskilda bemyndiganden om att parkeringsplatser får reserveras för boende inom ett område respektive utländska beskickningar m.m. Detta är också den paragraf som vissa kommuner åberopat för att inte införa parkeringsförmåner för miljöbilar (vilket drygt 40 kommuner trots allt gjort, av de cirka 80 som alls har p-avgifter).

Vi är positiva till att det i denna skrivning anges att förmåner som särskilda p-platser för elbilar inte strider mot likabehandlingsprincipen och önskar att regeringen i det slutliga lagförslaget klargör detta, inklusive den förändring i parkeringslagstiftningen som behandlades av enmansutredare Gylling redan för flera år sedan. Dagens situation, där åtskilliga kommuner är osäkra på vad som är lagligt och inte är inte tillfredsställande och måste rättas till.

Laddplats

I förslaget anges att ”På en laddplats får endast fordon som har möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonens framdrift stannas eller parkeras. Andra fordon får stannas för på- eller avstigning. En plats får förklaras som laddplats endast om det finns anordningar för laddning av elektricitet för fordons framdrift.”

Avgränsningen mellan vad som är en anordning för laddning för fordons framdrift och vad som är elektricitet för andra ändamål är i praktiken inte lätt att avgöra, av det enkla skälet att elbilens fördel just är att den kan laddas med samma hushållsuttag som används för t.ex. motorvärmare eller för den elektriska utegrillen. Skrivningen enligt ovan innebär därmed inte i praktiken någon begränsning i vilka platser som kan förklaras som laddplatser, så länge de har ett eluttag. Likafullt menar vi att skrivningen är tillfyllest då vi inte ser behovet av att begränsa detta lagstiftningsvägen.

Miljöklassning

För att medge identifiering av elbilar och laddhybrider krävs att sådana uppgifter finns i vägtrafikregistret. Idag finns ”Miljöklass El”, vilket innebär att elbilar går att identifiera, men det finns ingen miljöklass för laddhybrider. Transportstyrelsen föreslog en sådan klass våren 2009 och föreslår nu att det införs med beskrivningen ”Bilar som klassificeras som Hybrid med möjlighet till extern laddning av elektrisk energi”.

Vi är i grunden skeptiska till att basera miljöklassningen av fordon på vilken teknik fordonet använder och ser det som olyckligt att fortsätta på den inslagna vägen genom att ignorera den faktiska klimatnyttan och enbart bry sig om ifall bilen kan laddas från ett eluttag eller ej.

Vi är, som framgår ovan, osäkra på den faktiska klimatnyttan av en laddhybrid vars körsträcka på el endast är någon eller några mil, vilket kombinerat med omakten att faktiskt ladda bilen med el riskerar leda till att den huvudsakligen framförs på bensin. Därför bedömer vi det som viktigt att basera framtida eventuella skattelättnader och förmåner som vikta p-platser åt laddhybrider på vilken faktisk miljöfördel fordonen har jämfört med andra fordon. Det är i sin tur i hög grad beroende av brukarnas beteende, som alltså måste granskas utförligt. Vidare bör stimulansen vara utförd så att den inte i första hand stimulerar till *inköp* av en laddhybrid, utan till *nyttjande* av laddhybridens förmåga att framföras på el.

I den mån regeringen bedömer att en miljöklass ”laddhybrid” är nödvändig, noterar vi att Transportstyrelsens förslag till definition varken kräver att laddning faktiskt sker, eller att laddningen räcker för mer än någon enstaka kilometer på ren eldrift, dvs. samma körsträcka som flera konventionella hybridbilar redan idag klarar på el.

Skyltning

Skrivelsen föreslår tolkningar i vägmärkesförordningen som innebär att ändamålet laddplats får anges på märket C40, ändamålsplats (se bild nedan), vid plats för fordon som laddar elektricitet för fordonets framdrift.



Detta ger kommuner och länsstyrelser i egenskap av behöriga myndigheter rätten att besluta om föreskrifter som reglerar uppställningen av fordon på dessa parkeringsplatser, vilket är smidigare än om det skulle krävas ändringar i överordnade författningar. I likhet med hur vi argumenterat gällande att kommunerna bör få besluta om trängselavgifter på egen hand, menar vi att detta är rätt resonerat från myndighetens sida.

Laddningskrav

Transportstyrelsen menar att man inte bör förena rätten för elbilar och laddhybrider att parkera på dessa särskilda p-platser med en skyldighet att faktiskt ladda batterierna. Detta främst då det bedöms svårt att etablera ”någon form av teknisk utrustning på laddstolpen som visar att elektriciteten används för laddning för fordonets framdrift”. Vi avvisar detta påstående, bl.a. utifrån att tekniken för att avgöra om bilen laddar finns redan på Fortums laddstolpar vid Statshuset i Stockholm. Underlaget till regeringen är alltså direkt felaktigt.

I likhet med hur Gröna Bilister argumenterat gällande att etanol- och gasbilar till övervägande del ska tankas med det avsedda förnybara drivmedlet för att åtnjuta lokala och nationella förmåner menar vi att också elbilen faktiskt måste laddas på den avsedda laddplatsen för att få förmånen av den reserverade p-platsen. Transportstyrelsen diskuterar en sådan möjlighet men anger att tekniken för att visa om en bil faktiskt laddas eller inte, inte tycks finnas redo. Vi avvisar detta, utifrån att sådan utrustning är välkänd för betydligt enklare utrustning, såsom mobiltelefoner. Vi är övertygade om att det är möjligt att införa någon form av system som visar om bilen laddas eller ej, och bedömer det som viktigt för elbilens trovärdighet – vi vill inte ha en upprepning av kritiken mot bl.a. etanolbilar som påstods ”få förmåner men ändå tankas med bensin”.

Kravet på laddning är särskilt relevant för laddhybrider, som i många fall förväntas få en räckvidd på el på ca två mil, innebärande en betydande risk att många inte bryr sig om att ladda dem med el utan konsekvent kör dem på bensin, med utebliven miljönytta. En parkeringsstimulans skulle kunna bidra till en ökad benägenhet att faktiskt köra dem på el.

Transportstyrelsen föreslår att ”uppställning av fordon får ske även om fordonet momentant inte laddar elektricitet för fordonets framdrift”. Vi avvisar i första hand en så kravlös förmån, och önskar åtminstone i andra hand att myndighetens förslag att ”det går att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten” förverkligas.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av Transportstyrelsen framförda förslaget.

Uppsala den 14 juli

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann