



Mottagare: Miljödepartementet

Svar på remiss: Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning (Miljödepartementets diarienummer M2022/01828)

Länsstyrelsen i Jönköpings län yttrar sig över Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Rapporten är ett underlag inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (2023–2026). Samtidigt med denna remiss remitteras också, till samma remissinstanser, förslag för näringslivets klimatomställning från Tillväxtanalys samt motsvarande förslag avseende kommuner och regioner från länsstyrelsen i Uppsala.

Sammanfattning och övergripande synpunkter

Transportsektorn är den sektor i Jönköpings län som står för mest växthusgasutsläpp och högst energianvändning. Det är därför angeläget med fler åtgärder som minskar transportsektorns klimatpåverkan. Eftersom Jönköpings län inte har luftfart eller sjöfart i någon större utsträckning, jämfört med vägtrafik, är fokus i detta svar vägtrafik och järnväg. Dock lämnar Länsstyrelsen några sammanfattande kommentarer kring luftfart och sjöfart i avsnitt om vägtrafik eftersom det finns en koppling mellan dessa trafikslag och ev. tilltänkt ökad produktion av biodrivmedel.

Länsstyrelsen svarar utifrån de delar där det finns kopplingar till våra verksamhetsområden och uppdrag inom samhällsplanering, klimat-och energistrategiska arbete samt hantering av investeringsstöd, varvid vi har gjort ett urval på vilka delar vi lämnar synpunkter på.

Länsstyrelsen noterar att det är nödvändigt att prioriterade förslag genomförs redan 2023–2026. Sammanfattat är detta viktiga delar som Länsstyrelsen vill poängtera:

- Fortsatt inblandning av förnybara drivmedel i fossila drivmedel dvs. utveckling av reduktionsplikten är viktigt
- Transporteffektivitet ska ingå som transportpolitisk princip
- Viktigt att främja inhemsk biodrivmedelsproduktion

- Genomför förslagen i Elektrifieringsstrategin

Länsstyrelsen tycker det är positivt att förslagen är rangordnade men har ingen åsikt om rangordningens utformning/metod.

Det framgår i utredningen att elektrifiering är nedtonat eftersom det redan finns förslag på åtgärder i Elektrifieringsstrategin framtagna 2022 av dåvarande regering. Man ser Elektrifieringsstrategins åtgärder som komplement till utredningens förslag. Länsstyrelsen delar utredningens slutsats att det är viktigt att åtgärderna inom elektrifiering av vägtrafiken genomförs. I detta avseende har Länsstyrelsen nyligen bistått med synpunkter till Energimyndigheten och Trafikverket i deras arbete med handlingsprogram för laddinfrastruktur respektive vätgas.¹ Även dessa handlingsprogram blir troligen viktiga dokument för en ökad elektrifiering av transportsektorn, utöver Elektrifieringsstrategin.

Synpunkter på betänkandets förslag

Trafikövergripande förslag

Bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Avseende reduktionspliktens utveckling

Länsstyrelsen anser att utredningens förslag är positivt. Det är viktigt att Regeringen tar ett brett grepp kring reduktionsplikten och att fler drivmedel och trafikslag om möjligt kan ingå. Eftersom förslaget avser ett utredningsuppdrag till Energimyndigheten är det av största vikt att utredningsarbetet påbörjas under 2023 för att inte tappa takten i arbetet att minska utsläppen från transportsektorn, där reduktionsplikten är ett av de viktigaste styrmedlen både på kort och lång sikt. Reduktionsplikten är också grunden i de investeringar som pågår och planeras för ökad produktion av förnybara drivmedel.

Avseende utsläppshandelssystem för transporter

Länsstyrelsen delar utredningens slutsats att det pågående EU-arbetet med *Fit for 55* kan sammanfogas med arbetet att utveckla reduktionsplikten. Länsstyrelsen svarade 2021 på remiss från Regeringskansliet avseende förslagen om ändringar av utsläppshandelssystemet i EU.² Länsstyrelsen bedömer att en ytterligare styrning via EU ETS inom transportsektorn sannolikt skulle öka trycket på omställningen och kan bidra till de regionala och nationella målen.

¹ 425-8317-22 Länsstyrelsens skriftliga inspel till Energimyndigheten om handlingsprogram för laddinfrastruktur och vätgas

² 501-7934-21 Länsstyrelsens svar på remiss till Regeringskansliet (M2021/01389)

Införa transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Länsstyrelsen anser att utredningens förslag är positivt. Att styra mer mot transporteffektivt samhälle är angeläget och att göra det en del av de transportpolitiska målen är därför positivt om det bidrar till ökad effektivisering av transporterna så att transporterna kan bidra till klimatmålen. Dock har vi förståelse för de synpunkter som lyfts av Trafikverket och Transportstyrelsen, att det krävs en tydlig definition för vad som avses med transporteffektivt samhälle i relation till de andra transportpolitiska målen och andra samhällsmål. I ett liknande sammanhang har Länsstyrelsen i svar på remiss³ framhåvt att transporteffektivt samhälle även fortsatt kommer att vara en parameter bland många att ta hänsyn till och väga emot varandra i planeringen, i relation till exempelvis de transportpolitiska målen eller plan-och bygglagen (PBL). Rent konkret finns det exempelvis tydliga kopplingar mellan transporteffektivt samhälle i relation till bebyggelseutveckling.

Länsstyrelsen vill också framhäva perspektivet som lyfts i Klimaträttsutredningen⁴. Där är ansatsen att planering bör ske utifrån scenarier snarare än prognoser för att arbeta mer målstyrt och då bidra till transporteffektivitet, som i det sammanhanget tydligt definieras som minskade transporter. Denna definition och de underlag som presenteras i Klimaträttsutredningen är något att arbeta vidare med avseende förslaget att införa transporteffektivt samhälle som transportpolitisk princip/mål.

Vägtrafik

Det är positivt med förslag som inbegriper flera områden av vägtrafiken. Länsstyrelsen delar utredningens analys att det skapar en robusthet i omställningen samt att det sprider riskerna om ett område inte utvecklar sig i önskvärd riktning.

Avseende förslagen för hållbara förnybara drivmedel

Förslag om att främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten och förstärka Industriklivet

Länsstyrelsen ser positivt på utredningens förslag och anser att en vidareutveckling av reduktionsplikten så att den stimulerar mer inhemska biodrivmedelsproduktion är viktigt. Länsstyrelsen yttrade sig över utredningen om biojet för flyg 2019⁵ och identifierade där att det är stora volymer biodrivmedel till flyg som förväntas produceras i Sverige. Dessa slutsatser går även att tillämpa på vägtrafik och sjöfart. I utredningen nämns specifikt avancerade biodrivmedel från råvaror som

³ Länsstyrelsens svar på remiss – Stärkt planering för hållbar utveckling (SOU 2021:23)

⁴ Länsstyrelsens svar på remiss – Rätt för klimatet (SOU 2022:21)

⁵ 425-5119-2019 Länsstyrelsens svar på remiss – Biojet för flyget (SOU 2019:11)

främst består av lignocellulosa, i huvudsak restprodukter från skogsbruket.

Eftersom Jönköpings län är ett län med mycket skogsråvara så har Länsstyrelsen och Energikontor Norra Småland (en del av Region Jönköpings län) 2021 tagit fram en utredning om potential/förutsättningar att producera biodrivmedel från skogsråvara i Jönköpings län med omnejd.⁶ Den visar på två olika vägar, som båda har relativt långa tidsramar i genomförandet. Ett alternativ är att en befintlig aktör vill investera i ny produktion av biodrivmedel. Det andra alternativet är att en eller flera aktörer (ex. värmeverk eller massabruk) genom sidoverksamhet blir biooljeproducenter till befintliga raffinaderier. Länsstyrelsens uppfattning är att båda dessa alternativ lämpar sig för ev. investeringar genom Industriklivet, som föreslås i utredningen, men det finns även potential genom Klimatklivet.

Utmaningen vi ser är att tillståndsprocesser för verksamheter med både ny och ökad produktion av biodrivmedel kan påverka målsättningarna att få fram biodrivmedel i det tidsperspektivet som avses. Även om insatserna i utredningens förslag ligger något längre fram i tiden så är dessa tillståndsprocesser ofta omfattande och tidskrävande. Det finns en risk att hanteringen av investeringsstödet inte löper i takt med tillståndsprocessen.

Avseende förslagen för transporteffektivt samhälle

Förslag om paket för effektivitet – förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle

Länsstyrelsen är försiktigt positiv till förslaget. Redan idag finns förhandling mellan stat och kommun genom stadsmiljöavtalen som syftar till utveckling av kollektivtrafik och bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik inklusive transporteffektivitet. På så vis är transporteffektivt samhälle redan omhändertaget genom stadsmiljöavtalen. Arbetet med stadsmiljöavtalen kan säkerligen utvecklas så att fler kommuner kan ingå sådana avtal. Skillnaden mellan nuvarande förhandlingsform genom stadsmiljöavtal i relation till det nya förslaget bör tydliggöras.

Avseende förslagen för energieffektiva vägfordon

Förslag om att underlätta hemmaladdning – utred tillträde till laddning
Länsstyrelsen ser positivt på utredningens förslag och anser att det är angeläget att påbörja detta förslag i närtid. Utifrån vår hantering av investeringsstödet Klimatklivet uppkommer ofta frågeställningar kring hemmaladdningens roll i elektrifieringen av transportsektorn, särskilt för

⁶ SWECO Rapport: Biodrivmedel från Skog – 2021-12-20.

de som inte har rådighet över att installera laddplats. Där är en utredning om ”tillträde till laddning” en viktig komponent i den fortsatta utvecklingen av elektrifieringen.

Förslag om förlängd klimatpremie för tunga lastbilar och ökad stödnivå
Länsstyrelsen ser positivt på utredningens förslag. Utifrån vår hantering av investeringsstödet Klimatklivet, som till viss del överlappar Klimatpremien, så är vår uppfattning att dessa stöd är populära och viktiga för ex. åkerier, speditörer, logistikcentrum mm. för att stimulera ökad nyförsäljning av dessa fordon.

Järnväg

Det är angeläget att fortsätta elektrifiering av järnvägen. I Jönköpings län finns det sträckor i stamnätet som ännu inte är elektrifierade, men det ligger i nationell och regional transportplan att de ska elektrifieras. Länsstyrelsen delar utredningens identifierade utmaning att styrmedel för järnvägen inte får minska järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag, eftersom transporter med järnväg redan idag är ett av de minst klimatpåverkande transportsätten.

Resonemanget om *investeringsstöd för elektrifiering av det kapillära nätet* (industrispår, godsterminaler, hamnar) är intressant. Dock kan man till viss mån redan genomföra sådana satsningar exempelvis via Klimatklivet, där det går att få investeringsstöd för utsläppsminskade åtgärder som exempelvis inte ryms inom länstransportplan för järnvägsåtgärder. De utmaningar som identifieras avseende stödnivå och statsstödsregler är således redan hanterade genom Klimatklivet där det finns erfarenhet av sådana projekt hos Länsstyrelserna och Naturvårdsverket. Länsstyrelsen delar utredningens förslag att utgångspunkten i sådana satsningar måste vara hög klimatnytta så att de kvarvarande utsläppen från järnvägen minskar.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Helena Jonsson med projektledare Jesper Agrelius som föredragande. I den slutliga handläggningen har även Johan Löwenadler Davidsson, Emma Willaredt och Catarina Kristensson deltagit.