



Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Er beteckning: M2022/01828

Övergripande synpunkter

Länstyrelsen Östergötland önskar att utredningen tagit ett helhetsgrepp om omställningen av transportsektorn, vilka hinder som finns och förslag som adresserar dessa. Det saknas även en tydlig koppling mellan förslagen och redan beslutade åtgärder samt de förslag till EU-regelverk som är under förhandling.

Utredningen har rangordnat förslagen inom områdena:

trafikslagsövergripande, vägtrafik, sjöfart och luftfart och inom dessa fokuserat på de tre benen: *fordon, bränsle, transporteffektivitet* och rangordnat även här. Den valda metoden gör att det inte framgår vilka av åtgärderna som är viktigast i relation till varandra, hur viktiga de är på kort eller lång sikt och inte heller dess kostnadseffektivitet.

Länstyrelsen hade velat se en tydligare rangordning för hela transportsektorn och för en kostnadseffektiv klimatomställning.

Trafikanalys har i utredningen utgått från befintliga styrmedel som beslutats fram till 1 mars 2022. Eventuella förändringar bland beslutade åtgärder bör därför beaktas. Exempelvis är reduktionsplikten och energiskatten på bensin och diesel, styrmedel som bedöms som en förutsättning för att vi ska kunna nå målen till 2030. Ifall dessa styrmedel permanent skulle dessa försvinna eller justeras krävs andra insatser som på motsvarande sätt bidrar till att målet nås.

Särskilda synpunkter

Nedan följer Länstyrelsen Östergötlands särskilda synpunkter på utvalda delar av utredningens förslag. De förslag som tillstyrkes anser Länstyrelsen som viktiga och bör ha hög rangordning.

Trafikslagsövergripande förslag

4.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att ta ett brett grepp kring reduktionsplikten och utreda vilka ytterligare bränslen och trafikslag som kan ingå i reduktionsplikten fram till år 2030. Även förslaget om en utredning om hur reduktionsplikten bör utformas efter 2030 eller om den ska omvandlas till ett nationellt utsläppshandelssystem tillstyrks. Reduktionsplikten minskar utsläppen från ungefär fem miljoner fordon som idag drivs med bensin och diesel och är därför ett av de viktigaste styrmedlen vi har för att nå det klimatpolitiska etappmålet för transportsektorn. Det skapar även långsiktiga och stabila spelregler för produktion och användning av biodrivmedel.

4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip för att tydliggöra inriktningen på transportpolitiken. Begreppet ”transporteffektivt samhälle” bör dock inte enbart fokusera på energieffektiva transportalternativ utan även innefatta det totala transportarbetet.

Förslag som rör vägtrafiken

5.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att

- *införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten*
- *förstärka Industrilivet*

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att främja den inhemska produktionen genom att införa en riktad kvot av avancerade biodrivmedel samt att förstärka Industrilivet. För att främja flytande biodrivmedel har svenska styrmedel hittills främst riktats mot användarsidan. Det finns ett behov av kompletterande styrmedel som säkerställer ökad produktionskapacitet i Sverige. Ökad inhemsk produktion leder dessutom till ökad försörjningstrygghet, skapar arbetstillfällen och bidrar till regional utveckling. I utredningen ligger detta förslag under ”Förslag som rör vägtrafiken”, men Länsstyrelsen anser att det borde ligga under ”Trafikslagsövergripande” eftersom biodrivmedel används inom flera transportslag än enbart på vägar.

5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Länsstyrelsen ställer sig positiv till utredningens förslag om att sänka hastigheten i tätbebyggt område då det medför flera vinster för både människa och samhälle utöver minskade utsläpp. Utredningen skulle dock tydligare kunnat påvisa de utsläppsminskningar som förslaget skulle medföra.

Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

Länsstyrelsen ser stor potential i att på olika sätt utveckla arbetet med steg 1- och 2-åtgärder och ställer sig positiv till utredningens förslag om statlig medfinansiering. Steg 1- och 2-åtgärder bidrar till minskat trafikarbete och tidigare utredningar pekar på stor outnyttjad potential. Bland annat belyser Trivector i en rapport¹ att arbetet med steg 1- och 2-åtgärder har flera hindrande faktorer. Dels att åtgärderna inte ligger inom Trafikverkets ansvarsområden och att genomförandet är beroende av att andra åtar sig själva genomförandet. För att ta hand om de steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier krävs en bättre process och större samsyn mellan olika aktörer kring mandat och ansvar för att arbeta vidare med identifierade åtgärder. Det konstateras även att utvecklingen av arbetet med steg 1- och 2-åtgärder i kommuner och regioner delvis hindras av bristande ekonomiska resurser, men även brist på kunskap och kompetens när det gäller att arbeta med icke-fysiska åtgärder. Förslaget ger även signaler om att vi måste styra mot ett mer transporteffektivt samhälle med minskat transportarbete och statlig samordning.

5.3 Förslag inom energieffektiva vägfordon

Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om att utreda *Tillträde till laddning* i Sverige för att underlätta hemmaladdning. Ändamålsenlig laddinfrastruktur är en förutsättning för en övergång till eldrivna fordon. Hemmaladdning bedöms som en förutsättning för att äga, alternativt dagligen använda, en elbil eller för att en laddhybrid ska kunna köras mycket på el.

Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att förlänga dagens klimatpremie till miljölastbilar fram till 2026 samt även utreda eventuell höjning av nivån. Under 2020 infördes klimatpremien för eldrivna arbetsmaskiner och miljölastbilar som ett marknadsintroduktionsstöd som sträcker sig fram till och med 2024. Introduktionsstödet bedöms

¹ [2021_38-trafikverket-fullt-genomslag-for-fyrstegsprincipen-slutrapport-v1-0.pdf](https://trivector.se/2021_38-trafikverket-fullt-genomslag-for-fyrstegsprincipen-slutrapport-v1-0.pdf) (trivector.se)

behövas även efter 2024 för att få till en betydande omställning av fordonsflottan för att nå väsentliga utsläppsminskningar till 2030 och 2045.

Dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar samt en för personbilar. Det ger kommunerna ett mer användbart verktyg för att nå såväl klimat- som miljömålen. Dagens miljözon klass 3 bedöms svår att tillämpa i praktiken och har ännu inte införts av någon kommun. Dels eftersom elektrifiering av olika fordonsegment har kommit olika långt och för att den inom segmentet personbilar riskerar att stänga ute delar av befolkningen som inte har råd med elbil. Samma problematik finns inte för bussar och lastbilar.

Förslag som rör sjöfarten

6.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Utveckla kraven på myndigheternas fartygsflotta

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att ställa krav på statligt ägda fartyg så att utsläppen av växthusgaser är i linje med målet för inrikes transporter. Det är ett viktigt signalvärde att staten är en föregångare i omställningen till fossilfria transporter.

Utred nationella krav på drivmedel för mindre fartyg

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om en utredning, som ett komplement till EU-kommissionens förslag, gällande utformning av en nationell reglering i drivmedel för fartyg upp till och med 5 000 brutto. EU-kommissionens förslag på krav på reduktion av växthusgasintensitet i drivmedel inom sjöfarten och som nu är under förhandling, omfattar fartyg över 5 000 brutto och inte statliga fartyg.

6.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Utvidga och förläng uppdraget till sjöfartens nationella samordnare till att inkludera arbete för sjöfartens klimatomställning

Inför ett omställningsprogram enligt norsk modell

Inför ett konsultstöd för en grönare sjöfart enligt norsk modell (Servicekontor)

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens samtliga tre förslag. Dessa delar bör ses som ett paket och som inte bör rangordnas var för sig. Ett omställningsprogram, utökat uppdrag till nationell samordnare

tillsammans med ett konsultstöd ger tillsammans viktiga politiska signaler för sjöfartens omställning.

6.3 Förslag inom energieffektiva fartyg

Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ställa mer utvecklande krav som tar hänsyn till energianvändningen i syfte att energieffektivisera den upphandlade trafiken inom ramen för fortsatt god tillgänglighet.

Förslag som rör luftfarten

7.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg

Trots att Länsstyrelsen delar utredningens och regeringens uppfattning om att staten ska gå före i omställningen så ställer sig Länsstyrelsen tveksamma till om detta förslag är det mest effektiva på kort och lång sikt. I stället förordar Länsstyrelsen en höjning av reduktionsplikten som kommer att få snabbare genomslag gällande minskade utsläpp. En höjning av reduktionsplikten utgör dock inget hinder för att staten beslutar om att köpa in hållbart flygbränsle utöver reduktionsplikten.

Upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter

Länsstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att upphandla hållbart flygbränsle utöver reduktionsplikten för de statliga flygtransporterna. Förslaget står inte i konflikt med dagens EU-reglering och regeringen har därmed möjlighet att besluta om styrmedlet på egen hand, vilket ger snabb effekt.

7.2 Förslag inom energieffektiva flygplan

Utred ett investeringsstöd för framdragnings av el för elflyg

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om att utreda hur ett investeringsstöd för el till elflyg ska utformas. Förslaget är viktigt för att få till en effektiv marknadsintroduktion för elflyg.

Utred stöd till inköp av fossilfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om att utreda utformningen av ett stöd till inköp eller hyra av fossilfria flygplanstyper. Förslaget är viktigt för att få till en effektiv marknadsintroduktion för elflyg.

Allmänna synpunkter

Järnvägen är idag det mest klimatvänliga trafikslag vi har och som utredningen skriver, står den för en marginell andel av växthusgasutsläppen från inrikes transporter. Utredningen menar att i nuläget är särskilda insatser för att minska utsläppen från järnvägen inte de högst prioriterade. Dock anser Länsstyrelsen att det finns en stor potential i att flytta transporter från bil, lastbil och flyg till järnvägen och saknar ett resonemang kring de kapacitetsutmaningar som finns både vad gäller tågtrafik och infrastruktur samt åtgärder kopplade till dessa.

Utredningen fick i uppdrag att ta fram åtgärder som bör genomföras under perioden 2023–2026. Länsstyrelsen hade velat se fler förslag på åtgärder som på kort sikt minskar energianvändningen och därmed utsläppen, men även för att klara utmaningen med brist på förnybara bränslen. Flertalet de framtagna förslagen innebär fortsatta utredningar eller minskad energianvändning på lång sikt.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Ann Holmlid med energi- och klimatstrateg Helena Engström som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.