

Ärendenummer
TRV 2022/107647
Motpartens ärendenummer
M2022/01828

Dokumentdatum
2022-12-01

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd

Remissvar gällande Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Trafikverket har tagit del av Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Trafikverket har redan tidigare lämnat ett särskilt yttrande som är inkluderat i Trafikanalys rapport. Det särskilda yttrandet fokuserade på de styrmedel där Trafikverket har en avvikande mening om styrmedlens lämplighet och rangordning. Detta remissvar inkluderar tidigare yttrande kompletterat med övriga synpunkter. Trafikverket har fokuserat på huvudrapporten och lämnar inte synpunkter på de underlagsrapporter som tagits fram inom arbetet.

Övergripande och sammanfattande synpunkter

Trafikverket vill lyfta fram att arbetet med Trafikanalys regeringsuppdrag har bedrivits på ett strukturerat sätt och att formen för uppdraget har medfört en konstruktiv dialog mellan inblandade myndigheter. Vi bedömer att förslagen överlag är tydligt beskrivna och effektbedömda utifrån många olika aspekter, vilket skulle kunna användas som inspiration även i andra sammanhang framöver. De allra flesta styrmedel som Trafikanalys föreslår ställer sig Trafikverket bakom. Avvikande åsikter framförs nedan.

Trafikverket upplever att vissa aspekter är något mindre belysta än vad som hade varit önskvärt. Det handlar bland annat om godsperspektivet som fått mindre fokus än personresor samt social hållbarhet som endast berörs översiktligt. I de underliggande effektbedömningarna ingår breda analyser av styrmedlen men i den slutliga rapporten saknar vi en analys av hur det sammanlagda förslaget gynnar eller missgynnar olika grupper. Sociala faktorer kan påverka i vilken grad styrmedlen i realiteten kan bidra till klimatmålen, t.ex. kan brist på ekonomiskt överkomlighet för individen blir ett hinder för förväntad övergripande effekt av styrmedlet.

I uppdraget till Trafikanalys ingick inte att lägga förslag på skatteområdet. Trafikanalys har ändå valt att understryka betydelsen av att prissätta koldioxidutsläpp för att uppnå klimatneutralitet 2045. Trafikverket delar synen på vad som bör vara ryggraden i klimatpolitiken. Vi vill dock poängtera att skatter som inte riktas direkt mot klimatutsläpp eller differentieras sällan är kostnadseffektiva om det inte förekommer risk för koldioxidläckage. Trafikanalys för vissa resonemang om miljöskatter som Trafikverket inte ställer sig bakom, bland annat gällande en progressiv flygskatt. Det finns en risk att styrande skatter, utöver vad som kan motiveras av externa effekter, blir ineffektiva ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Ärendenummer
TRV 2022/107647
Motpartens ärendenummer
M2022/01828

Dokumentdatum
2022-12-01

Trafikverket avstyrker förslaget om att stadsmiljöförordningen ska göras tillämplig för hållbara godstransporter och vidga den geografiska avgränsningen så att åtgärder även kan ges stöd om de vidtas utanför städer. Ett sådant förslag, som skulle vara giltigt inte enbart för godslösningar utan även för kollektiv- och cykeltrafikåtgärder, förändrar stadsmiljöavtalsförordningen i grunden. Det skulle medföra svåra avvägningar och gränsdragningar om effekten verkligen blir i stadsmiljö och hur stor del av effekten som bör vara i stadsmiljö för att åtgärden ska anses vara stödberättigad. Att bevilja stöd till åtgärder utanför stadsmiljö skulle även göra att stadsmiljöavtalsförordningen mer och mer går mot förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Trafikverket bedömer att det vore mer effektivt att hitta separata lösningar för medfinansiering av godstransportåtgärder, och stöd till kollektiv- och cykelåtgärder i mindre tätorter, istället för att försöka anpassa förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

Trafikverkets särskilda yttrande (bilaga till Trafikanalys rapport)

I uppdraget framgår att i den mån myndigheterna gör olika bedömningar av rangordningen bör det framgå av redovisningen. Gällande följande fem förslag har Trafikverket valt att göra ett särskilt yttrande utifrån att vi gjort en annan bedömning av åtgärderna. Motiven framgår nedan.

Transporteffektivt samhälle som transportpolitisk princip

Trafikverket ser stora svårigheter med att införa transporteffektivt samhälle som transportpolitiskt princip utan att begreppet ges en tydlig definition som även hänger samman med övriga transportpolitiska mål och principer samt andra samhällliga mål. Trafikens effekter, såväl positiva som negativa, är beroende av plats, tid, fordonsegenskaper och sammanhang. En definition behöver ta hänsyn till detta för att inte riskera att hamna i konflikt med övriga mål och principer.

Trafikverket instämmer dock i att ökad effektivitet i transportsystemet är viktigt och att effektivisering av transporter och transportsystemet kan bidra till att nå klimatmålen. Trafikverket stöder också ansatsen att kopplingen mellan transportpolitiken och angränsande områden som exempelvis bebyggelseutveckling är viktig.

Förslag om att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

Trafikverket ser positivt på att det genomförs åtgärder i hela transportsystemet, men det är inte en självklarhet att staten ska medfinansiera steg 1 och steg 2- åtgärder som kommuner och regioner ansvarar för. Som exempel är statsmiljöavtalens konstruktion tydlig och det innebär att bättre paket av åtgärder kommer till genomförande trots att gränsdragningen för vem som ska finansiera vad inte har förändrats.

Sedan vill vi också lyfta att det inte är självklart att alla steg 1 och 2 åtgärder är effektiva och bra vilket man kan få som uppfattning när man läser rapporten. Sektorsansvaret som fanns tidigare gav andra möjligheter att finansiera olika former av initiativ, men det innebar samtidigt att inte enbart effektiva och bra åtgärder genomfördes.

Mot bakgrund av denna motivering anser Trafikverket att det är tveksamt att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering generellt utan det bör ske mer riktat om det ska ske.

Ärendenummer
TRV 2022/107647
Motpartens ärendenummer
M2022/01828

Dokumentdatum
2022-12-01

Förslag om att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg

Trafikverket bedömer att detta förslag inte innehåller de mest effektiva åtgärderna utan menar att det är effektivare att öka reduktionsplikten i stället¹. På så sätt tillämpas principen att "förorenaren betalar" genom att de som flyger får betala för högre drivmedelspris. Trafikverket föreslår därför sänkt ranking av de två nämnda förslagen om upphandling av biodrivmedel till flyg.

Förslag om att upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter

Samma yttrande som för förslag om att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg.

Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle

Trafikverket ser en risk med att förhandlingar kan leda till ineffektivitet eftersom åtgärder låses i avtal mellan vissa kommuner och staten, vilket kan innebära att de åtgärder som genomförs inte blir de mest lämpliga eller kostnadseffektiva för transportsystemet och samhället.

Redan idag finns en form av förhandling mellan stat och kommun inom stadsmiljöavtalen som också syftar till utveckling av kollektivtrafik, skapar bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafiktrafik samt bidrar till att transportinfrastruktur används mer effektivt. Det är en väl fungerande verksamhet som är öppet för alla kommuner och det behöver klargöras vad skillnaden är mellan stadsmiljöavtalen och detta förslag.

Resonemang om järnvägen

Trafikverket saknar en rangordning av förslagen inom järnväg. Men framförallt vill Trafikverket lyfta avsaknaden av förslag som ökar järnvägens attraktionskraft för att stimulera överflyttning från väg.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Fördragande har varit sakkunnig klimat- och energifrågor Helen Lindblom. Samråd har skett med måldirektör miljö och hälsa Sven Hunhammar, måldirektör tillgänglighet Jonas Eliasson, Stefan Engdahl, chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef avdelning Transportkvalitet, Johanna Dillén, chef avdelning Expertcenter, Lennart Kalander, chef avdelning Nationell planering samt Malin Kotake, chef enhet Miljö. I den slutliga handläggningen har bland annat utredningsledare Mathias Wärnhjelm och samhällsekonom Thomas Broberg deltagit.

Roberto Maiorana

Generaldirektör

¹ Det har på senare tid, inom ramen för Energimyndighetens kontrollstation, framkommit att det kommer bli svårt eller omöjligt för Sverige att ha kvar en nationell reduktionsplikt. Detta sätter Trafikanalys förslag, och Trafikverkets särskilda yttrande, i något annorlunda ljus.

Ärendenummer
TRV 2022/107647
Motpartens ärendenummer
M2022/01828

Dokumentdatum
2022-12-01

Helen Lindblom

Sakkunnig Klimat- och energifrågor

Helen.lindblom@trafikverket.se

Direkt: 010 – 123 21 69

Mobil: 072 – 084 80 90

Trafikverket

Adress: 405 33 Göteborg

Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, Göteborg

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/107647, Motpartens ärendenummer M2022/01828, Dokumentdatum 2022-12-01, Dokumenttyp UPPLADDAT DOKUMENT.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.