

2022-11-07

Miljödepartementet

Remiss av Slutbetänkande SOU 2022:21 – Rätt för klimatet. Dnr: M2022/01364

Drivkraft Sverige har fått rubricerade remiss för synpunkter och lämnar följande remissvar.

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att Sverige ska bli klimatneutralt senast 2045.

Främja bidrag till klimatomställningen

Utredningen har haft i uppdrag att utreda möjligheten att väga klimatnytta mot negativ påverkan på människors hälsa- och miljö genom en särskild avvägningsregel i miljöbalken eller på annat sätt. Analysen visar att det sannolikt finns ett visst rättsligt utrymme men att det är mycket begränsat och förordar inte en avvägningsregel.

Drivkraft Sverige är positiv till det utredningen kommit fram till och bedömer att det nog snarare är tiden för tillståndsärenden än tillståndet som är hindret för raffinaderiernas verksamhet. Drivkraft Sverige anser därför inte det är önskvärt att göra förändringar som till exempel tillägg till regeringens tillåtlighetsprövning som riskerar att öka handläggningstiderna.

Elnät

Det är viktigt att underlätta för utbyggnaden av elnäten vilket är viktigt för industrin men också för omställningen till ökad elektrifiering av transportsektorn.

Drivkraft Sveriges expertområde är inte elnätsutbyggnad och lämnar därför inga synpunkter på förslagen i utredningen.

Transporteffektivt samhälle

Utredningen föreslår en starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle. Den skall stå på tre ben:

- 1) Transporteffektivt samhälle
- 2) Hållbara förnybara drivmedel och elektrifiering
- 3) Energieffektiva fordon och fartyg

Utredningens förslag innebär att den nationella planen ska bidra till att trafikarbete för vart och ett av de energi- och resursintensiva fordonsslagen personbil, lastbil och inrikes flyg följer en minskande trend över tid.

Utredningens utgångspunkt är att vissa fordonsslag kommer fortsätta vara energi- och resurseffektiva men att omställningen till elektrifiering eller förnybara drivmedel kan ändra på detta på sikt. Drivkraft Sverige anser att det bör vara ökad fokus på att

öka energieffektiviteten av trafikarbetet snarare än att specifikt minska trafikarbetet från dessa fordonsslag.

Senare under samma rubrik hänvisar man till *att infrastrukturobjekt i den nationella planen... ska vara samhällsekonomiskt lönsamma även vid en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg inte ökar.*

Här anser Drivkraft Sverige att utredningen behöver bestämma sig om man vill att trafikarbetet ska minska och inte öka alternativt hålla sig till energieffektiviteten hos fordonen. Genom att fokusera på energieffektiviteten på fordonen så kan man få ett fokus på miljönytta och minskad miljöpåverkan. Dessutom bör energieffektiviteten av kollektivtrafik omfattas i förslaget, i synnerhet om den ska öka för att tillgodose behoven för att kunna minska övrigt trafikarbete.

Idag planeras eller byggs inte infrastrukturobjekt i den nationella planen enbart objekt som är samhällsekonomiskt lönsamma. De samhällsekonomiska värden som ligger till grund för bedömningarna uppdateras vid jämna mellanrum av ASEK, som leds av Trafikverket.

Fyrstegsprincipen i transportplaneringen

Trafikverkets mandat ska även inkludera att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller ge effektivare användning av befintlig infrastruktur.

Drivkraft Sverige anser inte att det är rimligt att ge Trafikverket ett mandat som handlar om val av transportsätt. Detta regleras delvis genom andra myndigheter och lagstiftning så som exempelvis reduktionsplikten. Drivkraft Sverige ställer sig därför frågande till vad som avses med detta mandat. Valet av transportsätt måste individen eller företaget själva få bestämma, däremot ska förutsättningarna finnas så att valet blir samhällsekonomiskt rätt.

Transportvillkor i miljöbalken

Utredningen föreslår att miljöbalken ändras så att ett tillstånd i förekommande fall ska innehålla transportvillkor.

Idag krävs vid provningar att man redovisar påverkan uppströms den aktuella anläggningen, dvs även transporter. Därmed anser Drivkraft Sverige att det är rimligt att också få räkna med den utsläppsminskning som en produktion av förnybara drivmedel också ger i användarledet dvs nedströms. Det innebär att var utsläppsminskningen kommer att ske bör vara det avgörande, inte i vilket led själva minskningen sker. Ett ökat regionalt utsläpp kan leda till väsentligt större minskningar på annan plats. Hela värdekedjan i ett produktionsled bör således räknas in för att så stor positiv effekt för klimatet ska kunna uppnås.

Drivkraft Sverige anser att dock att detta inte får göra tillståndsprocessen än mer omfattande och tidskrävande utan att det medför någon betydande miljönytta.

Sammantagna effekter och konsekvenser av förslagen

Utredningen lyfter genomgående fram att åtgärderna syftar till att minska trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg. Drivkraft Sverige anser att målet snarare bör vara att trafikarbetet sker mer energieffektivt då det finns områden där det är svårt att hitta andra lösningar än just lastbil, exempelvis många godstransporter där järnväg inte finns till slutkund. Godstransporter till tätbebyggda områden och handelsplatser. Att människor bor nära olika samhälls- och servicefunktioner innebär att behovet av persontransporter kan tillgodoses med gång,

cykel eller kollektivtrafik men behovet av effektiva varutransporter till dessa områden kvarstår. Att fokusera på energieffektivitet snarare än mängd är mer relevant.

Ebba Tamm
Produkt- & Miljöexpert