

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

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

Er beteckning: M2022/01828

Bakgrund

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan. Trafikanalys förslag bygger på att befintliga styrmedel fram till 1 mars 2022 gäller. Exempelvis förutsätts att drivmedelsskatterna bibehålls och att ambitionen med reduktionsplikten inte sänks.

Övergripande synpunkter

I Halland står transportsektorn för hela 46 procent av de klimatpåverkande utsläppen och för 69 procent av koldioxidutsläppen. Därmed är transporterna den i särklass största utsläppskällan i länet. Samtidigt har regionala och lokala aktörer begränsad rådighet att påverka dessa utsläpp. Därav är det av stor vikt att nationella styrmedel främjar omställning av såväl nationella som regionala och lokala transporter. I dagsläget främjar styrmedel såsom reduktionsplikt och drivmedelsskatter klimatomställningen. Ur ett halländskt perspektiv hade det också varit önskvärt med ett reseavdrag som tydligare styr mot den relativt väl utbyggda kollektivtrafiken längs västkusten. Det vore också önskvärt med styrmedel som tydligare bidrar till en överflyttning av långväga transporter från väg till mer klimatsmarta alternativ såsom järnväg och sjöfart. Vägtullar är ett exempel på dylika styrmedel.

Länsstyrelsen i Halland delar Trafikanalys bedömning att beslutade styrmedel behöver justeras och kompletteras med ytterligare åtgärder för att Sverige ska kunna nå de klimatpolitiska målen på ett hållbart, kostnadseffektivt och robust sätt. Samtidigt menar Länsstyrelsen att det är problematiskt att förslagen i redovisningen endast ger begränsade klimateffekter fram till 2030 (s. 11).

En framkomlig väg för att möjliggöra en klimatomställning av transportsektorn är att göra en översyn och reformering av skattepolitiken på hela transportområdet. En sådan översyn skulle bland annat kunna innefatta drivmedelsskatter, fordonskatter, vägskatter, vägtullar och trängsel-

skatter. I Trafikanalys redovisning förs vissa resonemang om detta, trots att det inte ingick i uppdraget att ge förslag inom skatteområdet.

Länsstyrelsen delar Trafikanalys bedömning om att det finns ett behov av en bredare framtidsinriktad översyn av vägtrafikbeskattningen. Detta för att på ett mer verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt nå uppsatta mål.

Länsstyrelsen beklagar att det inte är större samsyn mellan Trafikanalys och de fem statliga myndigheter som bistått Trafikanalys i arbetet. Länsstyrelsen upplever också att ambitionsnivån var högre i den så kallade SOFT-utredningen, där sex statliga myndigheter år 2017 enades om en strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Samtidigt ska påtalas att flera av de förslag som presenterades i SOFT-utredningen ännu inte realiserats och att det därför är positivt att Trafikanalys åter aktualiserar dessa.

Länsstyrelsen menar att en tydligare rangordning av de förslag som presenteras skulle bidra till en bättre helhetssyn rörande transportsektorns omställning och till ett bättre beslutsunderlag för regeringen.

Övriga synpunkter

Avsnitt 2 Utgångspunkter och metod

Länsstyrelsen delar bedömningen att omställningen av transportsektorn behöver vila på tre ben: 1) ett transporteffektivt samhälle, 2) energieffektiva fordon, farkoster och fartyg samt 3) hållbara förnybara drivmedel.

Trafikanalys har avgränsat sig från att föreslå styrmedel och åtgärder som faller inom ramen för den ordinarie infrastrukturplaneringsprocessen. Detta är förståeligt, men gör samtidigt att en mycket central fråga för transportsektorns omställning saknas i presentationen.

Enligt regeringens önskemål skulle förslagen rangordnas och motiveras utifrån deras betydelse för klimatomställningen, inklusive direkta och indirekta effekter på utsläppen av växthusgaser på lång och kort sikt. Trafikanalys valde dock att endast rangordna förslagen inom respektive trafikslag och inom respektive åtgärdsområden. Trafikanalys har dock påtalat att förslag som rör minskning av växthusgasutsläpp från vägtrafiken är viktigast, eftersom vägtrafiken står för den absoluta merparten av växthusgasutsläppen från inrikes transporter. Länsstyrelsen instämmer i den analysen, men menar samtidigt att en tydligare rangordning av förslagen skulle bidra till en bättre helhetssyn rörande transportsektorns omställning och till ett bättre beslutsunderlag för regeringen.

Avsnitt 4.1 Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Länsstyrelsen delar bedömningen att det finns behov av en bred utredningen om reduktionsplikten. Länsstyrelsen menar att reduktionsplikten är ett viktigt styrmedel för att fasa ut användningen av fossila bränslen. Därmed fungerar reduktionsplikten även som ett viktigt incitament för att öka den inhemska produktionen av biodrivmedel. Det måste dock säkerställas att de drivmedel som används är miljöcertifierade och att råvarorna produceras hållbart. Det behöver också klargöras vilka nivåer som behövs för att nå utsläppsmålen och hur reduktionsnivåerna ska se ut framgent. Vidare behöver det utredas om höginblandade drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten. Likaså bör det utredas hur reduktionsplikten ska utformas efter 2030 eller om det då istället är lämpligt att omvandla reduktionsplikten till ett nationellt utsläppshandelssystem.

Avsnitt 4.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Länsstyrelsen är positiv till att ett transporteffektivt samhälle införs som en grundläggande transportpolitisk princip. Begreppet transporteffektivitet bör dock definieras. Länsstyrelsen har tidigare välkomnat den definition som Klimaträtsutredningen lagt fram (SOU 2022:21, s. 84). Där klargjordes att ett transporteffektivt samhälle innefattar minskat transportarbete med personbil, lastbil och inrikes flyg.

Avsnitt 5.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Länsstyrelsen välkomnar förslaget om förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle. Detta skulle exempelvis kunna öppna upp för lokala trängselskatter som kan finansiera kollektivtrafik eller för sänkta hastigheter i tätbebyggda områden, vilket skulle kunna medföra att gång och cykel blir mer attraktiva färdmedelsval.

Avsnitt 5.3 Förslag inom energieffektiva vägfordon

Länsstyrelsen menar att förslaget om att utreda ett system för tillträde till laddning är intressant. Å ena sidan finns ett behov av att möjliggöra hemmaladdning för fler boende i hyres- och bostadsrätter. Å andra sidan skulle en förstärkt rätt för dem som inte har egen rådighet över att installera en laddpunkt medföra att bilnormen upprätthålls och förstärks. Att många medborgare saknar möjlighet till hemmaladdning är problematiskt. Men faktum är också att många medborgare inte har ekonomiska möjligheter att köpa eller leasa en laddbar bil. Ur ett samhällsperspektiv är det inte heller önskvärt att alla hushåll ska ha tillgång till egen bil. Samtidigt är det ur ett systemperspektiv önskvärt att de som har laddbara fordon kan ladda dessa nattetid och vid låg effekt. Därav bör boende i hyres- och bostadsrätter inte hänvisas till publik snabbladdning, utan till någon annan form av bostadsnära laddning. Frågan är således komplex och i behov av att utredas närmare.

Länsstyrelsen välkomnar förslaget att förlänga klimatpremien till miljölastbilar till att även gälla 2025 och 2026. Länsstyrelsen vill dock påtala att stödet även framgent bör inkludera fordon som drivs på biogas och bioetanol.

Förslaget om en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner är intressant. En sådant förslag skulle kunna bidra till att det totala antalet bilar i trafik sänks. Därav bör inte krav på utbytesbil ställas. En annan fördel är att förslaget kan gynna hushåll med svag ekonomi, till skillnad från klimatpremier som ensidigt gynnar dem som har råd att köpa en fabriksny bil.

Avsnitt 7 Förslag som rör luftfarten

Trafikanalys framhåller att det redan finns såväl internationella som nationella styrmedel på flygområdet. Vidare påtalas att reduktionsplikten för flygfotogen är det viktigaste nationella styrmedlet. Länsstyrelsen vill dock påtala att det systemet inte fungerar som tänkt. Exempelvis har flera bolag valt att betala kvotavgift istället för att uppfylla reduktionsplikten, om 0,8 procents inblandning av biobränsle. Detta med hänvisning till höga priser på fossilfritt bränsle. Länsstyrelsen framhåller därför att kvotavgiften bör vara så hög att det inte lönar sig att avstå från inblandning och att det är av stort vikt att merkostnaden för biodrivmedel eller kvotavgift får genomslag på biljettpriset.

Länsstyrelsen konstaterar att flera av de åtgärder som presenteras i avsnittet endast bidrar till låga utsläppsbesparingar per krona. Därav bör åtgärder inom andra områden prioriteras högre än dessa.

Principiellt menar Länsstyrelsen att statliga myndigheters flygresor ska göras med biojetbränsle när så är möjligt. Att myndigheter och offentliga aktörer går före i omställningsarbetet har ett stort och viktigt signalvärde. Samtidigt är biojetbränsle en bristvara och då är det kanske bättre att tillgängligt biobränsle används för att uppfylla beslutad reduktionsplikt.

Trafikanalys föreslår att ett investeringsstöd för framdragning av el för elflyg ska utredas. Länsstyrelsen välkomnar en elektrifiering av flyget. I dagsläget är det dock svårbedömt när kommersiell flygtrafik kan realiseras, även för mindre flygplan med kortare räckvidd. Klimatnyttan med dylika elflygplan bedöms dessutom vara högst begränsad på kort och medellång sikt. Att flygplatser förbereds för laddning av elflygplan möjliggör elektrifiering av flyget. Men samtidigt innebär det att tillgänglig kapacitet i elnätet reserveras utan att kunna utnyttjas i närtid. Detta är problematiskt då det i dagsläget är kapacitetsbrist i flera lokala och regionala elnät. Dessutom kommer depåladdning av lastbilar vid logistikverksamheter att kräva relativt höga effekter framgent. Därmed

skulle åtgärden kunna bidra till att elektrifiering fördröjs i andra sektorer. Länsstyrelsen vill också påtala att det är möjligt att söka investeringsstöd för framdragning av el för elflyg inom investeringsstödet Klimatklivet. En förutsättning för att få stöd är dock att klimatnytta kan påvisas. Länsstyrelsen menar därför att det vore bättre att verka för en förlängning av Klimatklivet än att inrätta ett riktat förslag mot just elflyg. På så sätt säkerställs dessutom teknikneutralitet och att de statliga styrmedlen premierar åtgärderna med högst klimatnytta.

Avsnitt 8 Resonemang om järnvägen

Länsstyrelsen menar att det är rimligt att reduktionsplikt införs även för drivmedel som används inom järnvägen. Länsstyrelsen är dock tveksam till om det behövs ett separat investeringsstöd för det kapillära nätet. Enligt Länsstyrelsens bedömning bör även sådana åtgärder kunna finansieras via Klimatklivet. Att flera åtgärdsstyper söker stöd via samma källa ökar möjligheterna till att beviljade åtgärder blir kostnadseffektiva.

Avsnitt 9.

Enligt uppdraget skulle Trafikanalys ”redovisa hur förslagen samlat bedöms påverka utsläppen av växthusgaser år 2030 och 2045”. Länsstyrelsen menar att detta inte görs på ett helt nöjaktigt sätt.

Avsnitt 11 Betydelsen av generella styrmedel och skatter

Länsstyrelsen delar Trafikanalys bedömning om att det finns ett behov av en bredare framtidsinriktad översyn av vägtrafikbeskattningen. Detta för att på ett mer verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt nå uppsatta mål. Samtidigt vill Länsstyrelsen framhålla betydelsen av långsiktighet i såväl transportpolitiken som i klimatpolitiken. Något som är viktigt både för att få bred acceptans i samhället och för att skapa långsiktiga spelregler för såväl näringsliv som privatpersoner.

Länsstyrelsen välkomnar åtgärder för att stötta människor som bor i glesbygd. Länsstyrelsen bedömer dock att en formaliserad återbetalning av koldioxidskatten till viss vägtrafik kan bli ett onödigt byråkratiskt styrmedel. Därav bör även enklare styrmedel, såsom höjt grundavdrag för invånare i glesbygd, också övervägas.

Länsstyrelsen är positiv till förslaget om trängselskatt för att beskatta externa effekter i tätorter.

Länsstyrelsen menar att det är rimligt med miljöstyrning genom drivmedelsskatt även för bantrafik.

Avsnitt 13 Några avslutande ord

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikanalys bedömning att det är

”angeläget att beslutad politik ligger fast och utvecklas.” Länsstyrelsen delar också bedömningen att det är angeläget att genomföra de åtgärder som presenteras i den så kallade elektrifieringsstrategin.

Bilaga 6 Sveriges totalförsvar

Utöver nämnda konsekvenser vill Länsstyrelsen påtala att vid en händelse av krig kan det vara svårt att genomföra säkra möten på distans, trots att säkra och robusta tekniska lösningar är tillgängliga i fredstid.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Brittis Benzler med energi- och klimatsamordnare Patrik Ekheimer som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Jörgen Peters, enhetschef Cecilia Engström samt beredskapshandläggare Erik Joelsson medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.