

Remissvar

Miljödepartementet

Vårt diarienummer:
2022-02658

Ert diarienummer:
M2022/01828

Datum:
2022-12-15

Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Vinnova tackar för möjligheten att lämna synpunkter på rapporten ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning”. Vi noterar att forskning och innovation nämns sparsamt trots att området styrmedel behöver beforskas i större utsträckning än vad som görs idag samt att många av förslagen som nämns behöver beforskas och utvecklas innan de kan implementeras.

Vinnova ställer sig undrande till att så många av förslagen är en ”ny utredning”. Bland annat finns ”I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040”. I den och i flera andra utredningar finns redan ett stort antal av förslag till åtgärder, inom många prioriterade områden, där ytterligare forskning är nödvändig eller att konsekvenser av förslagen behöver analyseras för att kunna implementeras.

Vinnovas ställningstaganden

Kap 2 Utgångspunkter och metod, Styrmedel och åtgärder behövs inom tre områden”

Vinnova instämmer att de tre områden som nämns: transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon och farkoster samt hållbara förnybara drivmedel, är mycket viktiga för att minska växthusgaser. Dessutom vill vi påpeka att verktyget Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) kompletterar Sustainable urban mobility plans (SUMP) och är av vikt för transportsektorns klimatomställning. SULP bör därför också beaktas i detta sammanhang.

Kap 4 Transportslagsövergripande förslag

Vinnova ser positivt på förslaget att lägga till en ytterligare princip till de vägledande transportpolitiska principerna, att samhället bör utvecklas mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Kap 5 Förslag som rör vägtrafiken

Vinnova stödjer förslagen om att utreda den statliga medfinansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder samt att stadsmiljöförordningen inkluderar godstransporter. Vinnova står även bakom förslaget att en statlig förhandlingsperson som är fristående från Trafikverket och har ett mandat av regeringen bör driva frågan om framtida stadsmiljöavtal. Vinnova anser att förslaget om att

regeringen ska tillsätta en utredning för att klargöra om statligt stöd får och bör kunna ges till drift av lokal och regional kollektivtrafik är bra.

En sänkning av hastigheten från 50 km/h till 40 km/h påverkar även restiden för resenärer som väljer att resa med kollektivtrafik. Vinnova önskar en tydligare konsekvensanalys av vad detta förslag skulle innebära för bland annat kollektivtrafikstråk men även vilka forskningsbehov som föreligger. En viktig fråga som bör inkluderas i konsekvensanalysen är olika hastigheter för bussar respektive bilar och om geofencing är ett lämpligt verktyg.

Kap 6 Förslag som rör sjöfarten

Vinnova är tveksam till att införa ett konsultstöd för en grönare sjöfart enligt norsk modell. Det finns idag kommersiella konsulter som tillhandahåller detta och staten skall inte påverka marknadsförhållandena. Vad händer ifall de privata är mer effektiva och kompetenta jämfört med den offentliga, subventionerade konsulten? Det finns vidare ett beställaransvar som är viktigt att värna om och även krav på teknikneutralitet mm.

Kap 7 Förslag som rör luftfarten

Vinnova ifrågasätter varför inte styrmedel redan på kort sikt styrs mot mer avancerade biodrivmedel och elektrobränsle bland annat för att skapa en större efterfrågan.

För övrigt saknas resonemang och förslag kring hur höghöjdseffekten kan påverkas genom olika styrmedel.

Kap 8 Resonemang om järnvägen

Vinnova saknar resonemang kring behovet av forskning och innovation även i detta kapitel. Inom EU pågår ett flertal stora forskningsprojekt, bland annat genom järnvägspartnerskap Europe's Rail där Sverige genom Trafikverket, är mycket aktiva. Detta gäller specifikt kapacitetsökningar som i sin tur är en förutsättning för överflyttning av godstransporter till järnväg.

Kap 11 Det finns behov av mer generell politik inom vägområdet

Vinnova ställer sig bakom förslaget att låta trängselskatt gå till att finansiera drift av regional kollektivtrafik.

I detta ärende har generaldirektör Darja Isaksson beslutat. Områdesledare Christina Kvarnström har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Johan Rignér, Lars Ahlm, Filip Kjellgren, Claes de Serves, Märta Ghajar Amirnezami, Johanna Johansson och enhetschef Andreas Netz deltagit.

Darja Isaksson

¹ [Home - Europe's Rail \(europa.eu\)](https://europe's-rail.eu)