



Gröna Mobilister
Lars Forssells gata 33
112 15 Stockholm

Remissvar
Utr. 2021/29
15 december 2022

Miljödepartementet

Skickat till:
m.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Mobilister gällande

Rapporten Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Om Gröna Mobilister

Gröna Mobilister är en ideell medlemsorganisation som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Det gör vi genom informationsspridning och påverkansarbete.

Sammanfattning av rapporten

På uppdrag av regeringen har Trafikanalys med stöd av Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Trafikverket, Boverket och Transportstyrelsen tagit fram analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som bidrar till transportsektorns klimatomställning. Rapporten är en del av det underlag som ett flertal myndigheter varit delaktiga i att ta fram till den klimathandlingsplan som regeringen ska lägga fram för riksdagen under 2023. I rapporten läggs förslag fram inom fyra olika huvudområden, trafikslagsövergripande förslag, förslag som rör vägtrafiken, förslag som rör sjöfarten och förslag som rör luftfarten.

Gröna Mobilisters synpunkter

Gröna Mobilister väljer i detta remissvar att fokusera på de förslag som är trafikslagsövergripande samt inom vägtrafiken.



Övergripande synpunkter

En stor utmaning med rapporten är att den utgår från att befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars 2022 gäller, och att de förslag som läggs fram ska ses som ett komplement till dessa. Sedan dess har stora förändringar aviserats inom reduktionsplikten och klimatbonusen för lätta fordon har tagits bort, och klimatpremien för tunga fordon och arbetsmaskiner planeras att fasas ut. Med tanke på det nu aviserade förslaget om att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå kommer det att behövas nya förslag på en helt annan nivå än de som presenteras i denna rapport för att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås.

Gröna Mobilister hoppas att regeringen hörsammar att det i rapporten lyfts fram att det är av största vikt att beslutet om att pausa höjningen av reduktionsplikten under 2023 inte öppnar upp för sänkta ambitioner inom systemet. Likaså att det är viktigt att den tillfälligt sänkta energiskatten på bensin och diesel inte blir permanent.

Gröna Mobilister ser positivt på att vikten av de tre benen inom transportsektorns klimatomställning återigen lyfts fram som helt nödvändiga för att skapa en robusthet i omställningen, sprida riskerna samt säkerställa att fler miljö- och samhällsmål kan nås. Det är mycket positivt att kopplingarna till drivmedelsberedskap och totalförsvaret görs. Likaså att vikten av att Sverige är pådrivande vid internationella förhandlingar och på EU-nivå lyfts fram. Gröna Mobilister ser även positivt på att hållbarhetsfrågor kopplat till själva fordonen poängteras, något som vi länge lyft under parollen Vi vill veta och i utnämmandet av Miljöbästa bil. Att utveckla mer hållbara batterier, minska totala antalet fordon, miniminera batterivikten och fordonsvikten generellt, är av stor vikt.

Gröna Mobilister vill även lyfta fram vikten av att införa miljödeklaration av bilar¹ och klimatdeklaration av resesätt² införs i klimathandlingsplanen

Trafikslagsövergripande förslag

Gröna Mobilister tillstyrker kraftfullt förslaget om att ett transporteffektivt samhälle ska bli en transportpolitisk princip. Vi hoppas att denna princip skyndsamt införs av regeringen då insatser inom ett transporteffektivt samhälle är gravt eftersatta.

Det är även viktigt att Trafikverkets myndighetsinstruktion förändras i linje med klimaträttsutredningens förslag, så att myndighetens uppdrag omfattar skapandet av ett transporteffektivt samhälle där bilismen minskar. Likaså att nationella och regionala transportinfrastrukturplaner ska bidra till att bilismen minskar samt att staten ska få medfinansiera

¹ <https://gronamobilister.se/pressmeddelanden/2022/miljodeklaration-av-bilar-bra-forslag-fran-energimyndigheten-kan-bli-annu-battare/>

² <https://gronamobilister.se/aktiviteter/vi-vill-veta/klimatdeklaration-av-resor/>



kommunala och regionala åtgärder som minskar behovet av vägbyggen, även detta i enlighet med klimaträttsutredningen.

Förslag som rör vägtrafiken

Angående avsaknaden av biogasens roll i omställningen

Gröna Mobilister tillstyrker vikten av att främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen och tillstyrker även förslaget att förlänga och utöka klimatpremien för tunga lastbilar och arbetsmaskiner enligt nuvarande definition på miljölastbilar. Vad som är anmärkningsvärt är dock att Trafikanalys inte verkar känna till att det inte bara finns flytande biodrivmedel och el som drivmedel. I båda dessa förslag saknas både information om och förslag kopplat till biogas. Utifrån det som Trafikanalys själva lyft i inledningen, det vill säga vikten av att skapa robusthet i omställningen, stärka drivmedelsförsörjningen, sprida riskerna och säkerställa att även andra miljö- och samhällsmål nås så är det problematiskt att klimatpremiens betydelse för fler tunga fordon på biogas inte nämns samt att de utmaningar som finns med att realisera en utökad inhemska biogasproduktion berörs. Situationen i Ukraina har fått hela EU att vakna och i planen REpowerEU³ lyfts vikten av en ökad biogasproduktion i EU fram i ett energisäkerhetsperspektiv. Att svenska myndigheter då inte ens berör detta drivmedel är anmärkningsvärt.

I den översiktliga genomgången av hållbara förnybara drivmedel på kort och lång sikt på sidan 25-26 nämns flytande biodrivmedel, vätgas och elektrobränslen. Utredningsläget, styrmedel och den ökande användningen av biogas i exempelvis tunga fordon nämns inte överhuvudtaget, trots att det är ett hållbart drivmedel som finns tillgängligt här och nu och som i dagsläget utvecklas i en betydligt högre omfattning än vätgas och elektrobränslen.⁴ Denna okunnighet hos nationella myndigheter gällande biogas är oroväckande. I samband med den remisshearing som arrangerades var det också tydligt att tjänstepersonerna i utredningen inte visste om att biogasfordon också omfattas av klimatpremien till tunga fordon. I hela utredningen nämns inte biogas en enda gång.

En viktig del i att främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen är att det stöd för biogasproduktion som nu har aviserats långsiktigt i regeringens budget också faktiskt kan bidra till ökade investeringar i biogasproduktion. I dagsläget är det dock så att EU:s statsstödsregler, och svenska myndigheters val av beräkningsmetodik och tillämpning, ger kortsiktiga och oförutsägbara beslut gällande stödet för biogasproduktion. Det gör att inga biogasproducenter har möjlighet att fatta investeringsbeslut med hjälp av biogasproduktionsstödet. Med tanke på de nya målen för biogasproduktion inom REpowerEU och att EU har identifierat biogasen som mycket viktig i ett energisäkerhetsperspektiv borde Sverige säkerställa en mer långsiktig förutsägbarhet kopplat till stödet.

³ https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/biomethane_en

⁴ Energimyndigheten *Drivmedel 2021* exempelvis

GRÖNA MOBILISTER

Det nämns i utredningen att det sker för lite forskning och utveckling jämfört med vad som är önskvärt utifrån ett samhällsperspektiv när det gäller hållbara och inhemskt producerade flytande biodrivmedel. Precis samma samhällsekonomiska marknadsmisslyckanden finns kopplat till alla de förslag som lagts fram i Biogasmarknadsutredningen⁵ och det är konstigt att detta inte nämns alls. Biogas är en decentraliserad, flexibel produktion av energi, drivmedel och växtnäring. Precis det som har blivit helt vitalt utifrån erfarenheterna i Ukraina som lett till brist på både metan och växtnäring i hela Europa. Inom detta område är Sverige världsledande när det gäller teknik för produktion av biometan och användande i transportsektorn.

Det råder därmed mycket goda förutsättningar för Sverige att bidra med export av både teknik, kunnande och biogas. Men frågan är obefintlig i de flesta myndighetsutredningar de senaste åren. Fortsatt investeringsstöd för inhemsk produktion inom Klimatklivet i kombination med ett funktionellt biogasproduktionsstöd, som blir pålitligt och förutsägbart likt i Danmark, är av stor vikt. Detta skulle precis som det som nämns för flytande biodrivmedel kraftigt främja en ökad försörjningstrygghet och skapa jobb och bidra till en regional utveckling. Detta område skulle till skillnad från förslaget om en kvot för avancerade biodrivmedel faktiskt kunna minska Sveriges territoriella utsläpp. Biogas är en lösning som är lätt att exportera till andra länder i hela världen eftersom de avfallsbaserade råvaror som nyttjas sällan konkurrerar med annan biodrivmedelsproduktion och det är avfallsbaserade råvaror som finns tillgängliga i alla länder och i alla samhällen. Den växtnäring som produceras i biogasanläggningarna och de vallgrödor som kan odlas som mellangrödor och nyttjas för biogasproduktion är något som främjar och ökar en hållbar livsmedelsproduktion, istället för de potentiella målkonflikter som lyfts fram kopplat till flytande biodrivmedel. Det vill säga det som efterfrågas i rapporten, styrmedel som minskar behovet av biodrivmedel från livsmedels- och fodergrödor. I kontexten behovet av en ökad inhemsk biodrivmedelsproduktion är de bristande förslagen kopplat till en ökad inhemsk biogasproduktion en stor svaghet.

Angående reduktionsplikten

Reduktionspliktens nuvarande utformning styr redan mot att främja flytande biodrivmedel med så hög klimatnytta som möjligt, vilket indirekt styr mot inhemskt producerade flytande biodrivmedel. Frågan är hur betydelsefullt det är att komplicera reduktionsplikten med även en kvot för avancerade biodrivmedel. Vidare utredning om reduktionsplikten är inte fel, men det finns redan fastställda kontrollstationer och ständigt nya förslag och utredningar kopplat till reduktionsplikten och om höginblandade drivmedel ska ingå eller inte sänder osäkerhetssignaler till näringslivet. Att utredningar och förslag kopplat till reduktionsplikten både ingår i Utfasningsutredningen samt denna rapport kan leda till förvirring. Så länge som det är möjligt förordar Gröna Mobilister att rena och höginblandade drivmedel inte inkluderas i reduktionsplikten då det blir väldigt otydligt för

⁵ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2019/12/sou-201963/>



konsumenter vad de betalar ett mervärde för i relation till vad som faktiskt redan bara är lagstadgat. Nuvarande kombination av reduktionsplikten som en lagstadgad miniminivå för alla, i kombination med möjligheten för konsumenter och kunder i framkant att välja och ställa upphandlingskrav på rena och höginblandade förnybara drivmedel ger en bättre omställning.

Angående Tillträde till laddning

Gröna Mobilister tillstyrker förslaget om en utredning gällande Tillträde till laddning. Vi anser dock att detta utredningsdirektiv i stället bör fokusera på tillträde till hållbar mobilitet istället för tillträde till varje enskild individs rätt att ladda sin egen elbil på sin egen parkering. Sveriges Allmännyttas har nyligen genomfört ett viktigt mobilitetsprojekt där just dessa frågor bemöts och där har de visat på vikten av att styra mot gemensamma och hållbara mobilitetslösningar, både i ett klimatomställningsperspektiv, likvärdighetsperspektiv (alla har inte körkort) och i ett kostnadseffektivitetsperspektiv. Utredningsdirektivet bör därmed ha Sveriges Allmännyttas viktiga slutsatser i åtanke.

Angående övriga förslag

Gröna Mobilister tillstyrker förslaget att dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar (tung och lätta) och bussar samt en för personbilar för att kunna säkerställa en mer ändamålsenlig tillämpning.

Gröna Mobilister ställer sig tveksamma till hur stor klimatnytta en skrotningspremie kan göra och att detta lyfts fram som ett prioriterat förslag. Inte minst då det inte ens kräver någon form av motprestation kopplat till en mer hållbar mobilitet. Att exempelvis byta ut en 16 år gammal bensin- eller diesebil mot en 14 år gammal bensin eller diesebil får anses ha högst begränsad klimatnytta och de positiva effekterna av den byteskedja som sägs kan förväntas uppstå bedöms som högst tveksamma. Den målgrupp som i dagsläget äger fordon som är äldre än 15 år lär sannolikt ha begränsade förutsättningar att exempelvis välja att köpa en ny elbil i stället.

Gröna Mobilister tillstyrker även samtliga förslag gällande ett transporteffektivt samhälle som; paket för att kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle, vi ser mycket positivt på sänkt hastighet till 30 km/h i tätbebyggda områden, att utreda möjligheter för statlig medfinansiering till steg 1 och steg 2 åtgärder, eliminera hinder för att underlätta distansarbete samt att göra stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter.

När det gäller sjöfart, luftfart och vägtrafik generellt ser Gröna Mobilister positivt på, och en stor vikt av, att staten föregår med gott exempel och i princip uteslutande ställer krav på och upphandlar hållbara fordon och drivmedel. Detta bör inte endast gälla flyg och sjöfart, utan exempelvis även i Trafikverkets stora entreprenadupphandlingar.

GRÖNA MOBILISTER

Åter igen, som slutord vill vi återigen poängtera att Gröna Mobilister med emfas välkomnar förslaget om att ett transporteffektivt samhälle ska bli en transportpolitisk princip.

För Gröna Mobilister

Jesper Johansson, ordförande