



Energimyndigheten
transportstrategi@energimyndigheten.se

Synpunkter till strategi för en fossilfri transportsektor

Länsstyrelsen Skåne välkomnar att Energimyndigheten får en tydlig nationell samordningsroll för att skapa en fossilfri transportsektor.

Länsstyrelsen Skåne anser att transportsektorn är det mest prioriterade åtgärdsområdet för att minska fossilanvändandet och klimatutsläppen. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att Energimyndigheten synkar sitt arbete med andra myndigheters arbete och miljömålsberedningens förslag till klimatpolitiskt ramverk. Det behöver snarast beslutas om etappmål, som är uppföljningsbara och ambitiösa för transportsektorn och styrmedel som säkerhetställer att dessa mål nås för transportsektorn. Det behövs ett långsiktigt styrmedelsystem för transportersektorn så att rätt investeringsbeslut tas. Styrmedelsystemet bör utformas robust så att det är oberoende av EU:s regelverk och utsläppsambitioner. Länsstyrelsen efterlyser bättre tillämpning av plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken och föreslår också styrmedelförändringar som möjliggör ett förstärkt arbete på regional och lokal nivå.

Styrmedel kring drivmedel, fordon och trafikslag

Förstärk järnvägskapaciteten

För att åstadkomma en minskning av transportsektorns fossilberoende måste järnvägskapaciteten förstärkas samt systemet med kombiterminaler och regionala logistikcenter byggas ut. Detta bör särskilt beaktas i samband med beslut om trafikverkets kapacitetsutredning.

Ändra miljöbilsdefinitionen

Miljöbilsdefinitionen bör utformas så att hänsyn tas till de faktiska utsläppen som våra fordon genererar, dvs. att koldioxidutsläpp uppmätta med certifieringsbränsle för fordon som körs på förnybara drivmedels inte ska likställas med de fossila drivmedlens koldioxidutsläpp. Bilens faktiska klimatpåverkan, well-to-wheel, med



hänsyn till förnybara drivmedels klimatnytta bör därför användas. EU:s officiella utsläppsvärden enligt förnybarhetsdirektivet bör användas. På så sätt kan vi fortsätta att utveckla bl.a. biogasen som en delösning för minskat fossilberoendet. Det är viktigt att behålla det reducerade förmånsvärdet för de tjänstebilsförare som väljer gasbil efter 2019, parallellt med ett bonus-malus-system. Det är även viktigt att miljöbilsdefinitionen inte premierar tunga fordon utan att definitionen tar fasta på de faktiska utsläppen oavsett vikt på fordonet.

Föreslå en nationell miljölastbilsdefinition med tillhörande premie.

För att påskynda omställningen av fossilfria lastbilar bör en nationell miljölastbilsdefinition med tillhörande premie utvecklas. Definitionen kan ligga till grund för upphandlingar och påskynda utvecklingen mot fler miljölastbilar.

Inför investeringsstöd för morgondagens fossilfria drivmedel

Inför ett investeringsstöd för produktion av avancerade biodrivmedel. Detta skulle gynna bl.a. biogas genom förgasning eller rötning av skogsavfall som är en framtidslösning men som idag inte är ekonomiskt lönsam.

Inför styrmedel för fyllda gods- och varutransporter och samdistribution

Kostnaderna för att transportera varor måste öka för att transporter enligt "just in time" principen ska minska. Det måste kosta att inte köra med full last för att premiera närproducerat, kombiterminaler, regional transportoptimering etc. Trafikverket bör ta initiativ till att det inrättas regionala logistikcenter för optimering och samordning av transporter och förbättrad leveranssäkerhet för regionen.

Utse Skåne till testregion för kilometerskatt för tyngre fordon

Åtgärder för att effektivisera godstransporterna och minska de negativa effekterna av transittrafiken genom Skåne bör ges ökad uppmärksamhet. Länsstyrelsen anser att Skåne bör utses till testregion för kilometerskatt för tyngre fordon. Uppdraget bör koordineras och stämmas av internationellt för att samordnas med liknande arbete inom EU.

Förändra skattereglerna för reseavdrag och förmånsbeskattning

Reglerna för kostnader av resor kan förändras så att systemet blir transportslagsneutralt, eller premierar kollektivtrafikresande och cykelresande istället för att som idag gynna bilresande. En annan möjlighet är att anställdas kollektivtrafikkort förmånsbeskattas (t ex. i likhet med regler för friskvård).

Tillståndsprövning för transportintensiva verksamheter

Verksamhetsetableringar som förväntas alstra betydande mängder trafik bör vara tillståndspliktiga enligt miljöbalken. Det skulle innebära andra möjligheter att ställa



krav, exempelvis beträffande p-avgifter samt kollektivtrafikanslutning och anpassning vid externhandelsetableringar. Lokalisering av kombiterminaler och andra logistikcentraler bör tillståndsprövas. Syftet med detta är att koppla den rumsliga lokaliseringen av dessa verksamheter till infrastrukturplaneringen på ett starkare sätt.

Hållbar samhällsplanering

Länsstyrelserna har en central och viktig roll som regional aktör i den fysiska planeringen. Länsstyrelsen kan konstatera att PBL som är regelverket kring fysiska planeringen fungerar. Detta har även konstaterats av flera utredningar. Tillämpningen av regelverket behöver dock utvecklas för att stärk möjligheterna för kommunerna, regionala och nationella myndigheter att använda den fysiska planeringen på avsett sätt.

Utveckla länsstyrelsen roll

Länsstyrelserna har på regional nivå en central och viktig roll inom samhällsplanering. Den går att vidareutveckla exempelvis genom att utveckla Länsstyrelsens roll som samordnare av statliga intressen. ÖP-resan¹, där Länsstyrelsen Skåne var delprojektledare, pekar på vikten av nationell samordning.

Länsstyrelsen bör få tydligare uppdrag från regeringen att ta fram regionala planeringsunderlag som tydligare redovisar statens syn och bör i en fortsättning på stadsmiljöavtalen vara statens avtalspart. Det är viktigt att få en tydligare koppling till fysiska planeringen och hur man utvecklar ett hållbart och klimatsmart byggande. För att axla denna roll och för att i ökad utsträckning arbeta med vägledning, kunskapsstöd och ärendehandläggning i en takt som påskyndar genomförandet av energi- och klimatomställningen behövs mer resurser.

MKB-instrumentet behöver revideras

Planer och program som kan ge betydande miljöpåverkan ska enligt miljöbalken miljöbedömas. Vägledning finns – men i praktiken fyller inte miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) idag sitt syfte som funktionellt beslutsunderlag inför kommunala beslut. MKB-instrumentet behöver revideras (förenklas/stärkas) och statens vägledning utvecklas. Länsstyrelsen Skåne kan konstatera att MKB inte används som processinstrument för synliggöra och analysera markanvändningskonflikter och miljöfrågorna i länets översiktsplaner, såsom ökad energianvändning.

¹ <http://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2014/op-resan/>



Uppföljning på regional och lokal nivå

Bättre underlag för regional och lokalt arbete inom transportsektorn

Länsstyrelsen Skåne välkomnar ett tydligt och synkroniserat arbete för uppföljning av nationell klimat- och energistatistik på transportområdet. Detta system bör dock utformas så att de ger lokal och regional nivå tillgång till aktuell klimat- och energistatistik. Detta skulle ge mer tid till faktiskt åtgärdsarbete på regional och lokal nivå. Dagens system har stora brister på regional och lokal nivå. Det är bl.a. viktigt med årliga uppdateringar av trafikarbetet som underlag för att säkra en god kvalitet på utsläppsuppgifterna. I Skåne finns det inom miljömålsystemet regionala mål för minskade klimatutsläpp från transporter som är kommunicerade och förankrade. Med dagens system med uppgifter som baseras på RUS databas är detta mål väldigt svårt att följa upp med någon större kvalitet

Strategiskt klimat- och energiarbete på lokal och regional nivå

Tydliggör de offentliga aktörernas roller för utfasning av fossila bränslen

Länsstyrelsen hoppas att en analys av lämplig rollfördelningen mellan statliga, regionala och kommunala institutioner samt vissa andra aktörer inom energi- och klimatområdet kommer bli en del av den nationella strategin för en fossilfri transportsektor. Det är av största vikt att ordenligt utreda och sedan fatta beslut om hur en modern och effektiv reglering bör utformas. En del av detta klagörande, som Länsstyrelsen ställer sig bakom, är Energimyndighetens förslag om att tillskriva länsstyrelserna en operativ tillsynsroll enligt lagen om kommunal energi- och klimatplanering. Länsstyrelsen välkomnar ett förtydligt uppdrag där länsstyrelserna följer upp, synliggör och vägleder det kommunala klimatarbetet med bl.a. minskat fossilberoende i transportsystemet. Förslaget skulle öka möjligheterna för lokalt genomförande av den nationella politiken inom till exempel hållbar samhällsplanering där det lokala energi- och klimatstrategiska arbetets status behöver öka för att dessa frågor i högre utsträckning ska beaktas i översikts- och detaljplanearbete. I Skåne finns många positiva erfarenheter från arbetet med statligt stöd för strategiskt arbete med energieffektivisering i kommuner och landsting. Detta har varit en stor tillgång och möjliggjort att många kommuner och landsting fått kontroll på sin egen energianvändning, arbetat fram rutiner för insamling av energistatistik och fått igång ett systematiskt genomförande av olika energisparande åtgärder samt utfasning av fossila drivmedel. Arbetet har inneburit många positiva effekter inte minst för mindre kommuner som tidigare inte haft kapaciteten att själva prioritera dessa frågor. Energi har återigen kommit högt upp på agendan i många skånska kommuner. Länsstyrelsen förordar därför en kombination en lagstadgad kommunal skyldighet på energiområdet med ett stödssystem. Även Länsstyrelserna behöver en långsiktig finansiering för att kunna tillhandahålla det stöd och kompetens som behövs. För mer information om Länsstyrelsens



synpunkter över en ny energiplanelagstiftning se *Bilaga 1 - Yttrande över remiss av rapporten aktualisering av lagen om kommunal energiplanering.*

Stöd regionala initiativ för ett fossilfritt transportsystem

Länstyrelsen arbetar tillsammans i Klimatsamverkan Skåne (Länstyrelsen, Region Skåne och Kommunförbundet Skåne) med uppropet 100 % fossilbränslefritt Skåne 2020². Uppropet driver vi sedan 2009 för att få kommuner, organisationer, företag och privatpersoner i Skåne att minska sin fossilanvändning och påverkan på klimatet. Genom att skriva på uppropet åtar man sig att intensivt arbeta med att till år 2020 vara fossilbränslefri. Det innebär:

- Ingen fossil energianvändning i byggnader.
- Inget fossilt bränsle i transporter.
- Ingen användning av fossil el.

Det är totalt ett 80-tal företag och organisationer som har anslutit sig uppropet. Av Skånes 33 kommuner har 18 anslutit sig, bland annat länets fyra största kommuner – Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad. Totalt har de organisationer, som har anslutit sig till uppropet, över 105 000 anställda i Skåne och en betydande fossil energianvändning, speciellt för transporter. Den fossila energianvändningen hos anslutna aktörer kommer att upphöra till 2020, enligt de åtagande som är gjorda.

Länstyrelsen anser att det bör införas ett långsiktigt stöd till denna typ av initiativ för att öka samverkan och fart i omställningen till fossilfritt transportsystem.

² <http://www.klimatsamverkanskane.se/projekt/100-fossilbranslefritt-skane-2020>



Bilaga

1. Yttrande över remiss av rapporten aktualisering av lagen om kommunal energiplanering