



Datum  
2022-10-17  
Adress

## Yttrande

Diarienummer  
TN-2022-1991

Till  
Kommunstyrelsen

### **Remiss från Miljödepartementet - Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning [STK-2022-1166]**

#### **Sammanfattning**

Regeringen gav 2021 Trafikanalys i uppdrag att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan och bidra till att de nationella och globala klimatmålen nås på ett långsiktigt hållbart och kostnadseffektivt sätt. I uppdraget ingick inte att lämna förslag inom skatteområdet. Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen ta fram en ny klimatpolitisk handlingsplan vart fjärde år. För att ta fram underlag till nästa klimatpolitiska handlingsplan (2023-2026) gav regeringen i mars 2021 tre parallella uppdrag, att redovisa och sända ut på remiss senast 15 september 2022. Denna remiss är ett av dessa parallella uppdrag.

Tekniska nämnden ställer sig generellt positiv till rapporten och åtgärderna. Statliga och nationella styrmedel och regelverk är en förutsättning för kommuners möjlighet att tillämpa lokala regleringar och åtgärder som styr mot minskade växthusgasutsläpp från transporter. I vissa avseenden upplevs rapporten som svår att ta ställning till då det inte alltid går att utläsa vad vissa åtgärder förväntas ha för effekt för de klimatpolitiska målen samt vad åtgärden egentligen innebär.

#### **Yttrande**

##### **Generella synpunkter**

I grunden är utredning och förslag bra men rapportens ansats att ta ett helhetsgrepp över transportsektorn faller i att vissa förslag inte utretts djupare. Det är också otydligt om det finns konkreta åtgärder som ingår i andra förslag på annat håll och därför motiverar varför de saknas i rapporten. Detta försvårar möjligheten till ställningstagande om en åtgärd är

tillräckliga eller om delar saknas eller endast har uteslutits på grund av att de hanteras i andra befintliga eller pågående utredningar.

En längre tidshorisont för planering och genomförande än föreslagna år 2023–2026 hade underlättat långsiktiga, tydliga och stabila spelregler för alla de aktörer som är med och förverkligar klimatomställningen.

Det är bra att utredningen lyfter fram vikten av forskning och innovation, samt vikten av uppföljning. Det hade varit bra att även tänka in demonstration, dvs. att visa på möjliga tillvägagångssätt, som en viktig form av styrning i detta sammanhang, och ge mer konkreta förslag på hur forskning och finansieringsprogram skulle kunna koppla an till styrningen mot klimatomställning ur perspektivet ökad måluppfyllelse. Klimatomställningen på kommunal nivå kan på så sätt bli ett tillfälle att minska klyftan mellan forskning och praktik, samt styra mot än mer handlingsorienterad forskning och därmed ökad klimat- och samhällsnytta.

Avsnittet om parkeringsavgifter kan upplevas missvisande (sida 107–108). Nuvarande parkeringsavgifter enligt KAL har inte fastslagits vara skatt. Att skatteregler har hindrat kommuner från att avgiftsdifferentiera baserat på miljöegenskaper stämmer inte. Promemorian från SALC Advokatbyrå AB innehåller referenser till utredningar och propositioner som inte styrker en så fastställd slutsats, vad som är avgift och vad som är skatt har diskuterats men det är bara trängselskatt som utan tvivel inte kunnat betraktas som nåt annat än skatt, resten är fortfarande osagt. Tidigare utredningar har utrett möjligheterna till ändringar för att kunna avgiftsdifferentiera utefter miljöegenskaper. Slutsatsen har varit att sådana ändringar riskerar att det definitionsmässigt blir fråga om skatt och inte avgift. Tekniska nämnden motsätter sig att eventuella åtgärder eller författningsförslag (SALC Advokatbyrå, 2022f) genomförs, som påverkar eller ersätter KAL, utan att frågan och konsekvenserna av förslaget har utretts mer grundligt.

## **Kommentarer utifrån förslagen**

### **4. Trafikövergripande förslag**

Den breda utredningen som regeringen förslås ge Energimyndigheten i uppdrag om vilka ytterligare bränslen och trafikslag som kan ingå i reduktionsplikten fram till år 2030 syftar till att ta fram system som fasar ut de fossila drivmedlen och som leder till att nå målet om nollutsläpp från transporter senast 2045. I teorin skulle det räcka med ett sådant system för att nå målet. Men för att minska den samhällsekonomiska kostnaden för omställningen samt för att skapa en robusthet i klimatomställningsarbetet i en värld där förutsättningar snabbt kan förändras är det viktigt med andra kompletterande styrmedel. Exempelvis stöd till ny typ av infrastruktur, teknikutveckling, innovation och forskning.

Angående ”Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt.” Förslaget är bra för att det tydliggör frågans relevans för

klimatombställningsarbetet. Dock är det viktigt att bredda begreppet ”transporteffektivt” utifrån ett helhetligt samhällsplaneringstänk. Ytor och markanvändning är nyckelfaktorer för en hållbar stad. Då räcker exempelvis inte en omfattande elektrifiering av vägtransporterna för att uppnå klimat och hållbarhetsmål. Det är snarare kombinationen av åtgärder för att stärka yteffektiva transportslag (inklusive delningsfordon) som tillsammans med tillämpning av lokala regleringsverktyg, satsningar på beteendepåverkande åtgärder för ändrade resvanor och en yteffektiv trafik- och samhällsplanering som kan leda till ändrade resmönster, färre antal bilar per capita och en minskad klimatpåverkan. Detta behöver löpa som en röd tråd parallellt med elektrifieringen.

I rapportens resonemang om transporteffektivt samhälle saknas tankegångar kring yteffektivitet i städer med växande befolkning. I detta sammanhang spelar delningsekonomi, och mer specifikt delningsfordon, en viktig roll för minskat behov av privat bilägande. Fortsatt forskning, innovation och demonstration kommer ha stor betydelse för utvecklingen i städer och för att styra mot nödvändiga beteendeförändringar, till exempel gällande resvanor, som är avgörande för en klimatomställning.

För en utveckling mot ökad mängd delningsfordon i städer är samverkan mellan statliga och kommunala aktörer viktig. Utredningen saknar fokus på detta som precis som övrig styrning bygger på ett intresse från statens sida kring åtgärder som kan göra skillnad och möta utmaningarna med klimatomställningen.

Under kapitlet med målkonflikter och utmaningar nämns att den elektrifiering av vägtransporterna som eftersträvas på sikt kan leda till låga driftskostnader med följden att trafiken på längre sikt ökar. Det är en viktig aspekt som tydligare kan lyftas fram och adresseras lösningar på. Malmö kan inte hantera en större ökning av fordon i staden, så även om fordonen blir mer energieffektiva kan inte fordonsflottan öka utan att förflytta transporter till mer ytsnåla färdmedel.

## 5. Vägtrafiken

Även om alla tre åtgärdsområden har bäring på kommuners arbete för klimatomställning, är det för kommuners del framför allt åtgärdsområdet Transporteffektivt samhälle, som transportpolitisk och tillika planeringsmässig, har stor betydelse för att måluppfyllelse ska vara möjlig. Inom detta område har kommuner störst rådighet att jobba med olika styrmedel lokalt. Detta återspeglas i förslaget för styrmedel rörande vägtrafiken, till exempel i *Paket för effektivitet* där kommuner, regioner och stat föreslås att gemensamt vidtar åtgärder genom överenskommelser. Samt i förslaget *Sänkt bashastighet i tätbebyggt* och *Statlig medfinansiering av steg 1 och 2-åtgärder*

### 5.2 Förslag rörande ett transporteffektivt samhälle

Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle

Förslaget upplevs som svår att greppa som helhet då flera faktorer nämns i förbifarten och inte verkar vara vidare utredda. Här lyfts också skatter som ett styrmedel trots att rapporten avgränsats till att inte innehålla skattetekniska styrmedel.

Inom trafik- och mobilitetsområdet har Malmö stad erfarenhet av att arbeta med både tekniska lösningar och beteendepåverkande insatser. Lärdomarna från detta arbetssätt är att det är just *kombinationen av olika styrmedel* (ekonomiska, regleringar, administrativa, informativa, planering och infrastruktur) som är avgörande för att skapa bestående förändringar. Tekniska nämnden anser därför att det är bra med fortsatt fokus på kombinerade styrmedel för att öka styrfarten i klimatomställningen, för städer såväl som landet som helhet. Dessa ”styrmedelspaket” bör, precis som utredningen föreslår, förhandlas fram mellan stat och kommun, där kommuners samlade erfarenhet och kompetens i samhällsplanering och omställningsarbete bör tas tillvara och tillåtas vara vägledande för att identifiera vilka åtgärder som är mest lämpliga i den kommunala kontexten

#### Sänk hastigheten i tätbebyggt område

Malmö stad har en basthastighet på 40km/h i tätbebyggt område. Att sänka hastigheten ytterligare bedöms inte som effektivt utan att där har mer utformningsmässiga grepp större effekt för ökat aktivt resanden och lägre tempo.

#### Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

Det är positivt att utredningen föreslår statligt stöd genom medfinansiering av Steg 1 och 2-åtgärder.

Utredningen tar steg mot ett mer harmoniserat styrmedelsarbete lokalt/regionalt/nationellt, där kostnaderna också fördelas ömsesidigt över dessa nivåer, vilket är positivt. Risken är annars att klimatomställningen tappar styrfart till följd av att kommuner till stor del ensam får bära kostnaderna för omställning och därför undviker att vidta nödvändiga åtgärder.

I scenarioanalyser genomförda inom Klimatomställningsarbetet i Malmö synliggörs att minskningen av växthusgasutsläpp i ett business as usual- scenario (bland annat baserat på reduktionsplikt och energieffektiviseringar som förväntas ske även om inte Malmö arbetar aktivt vidtar insatser) uppnås endast 12 procent utsläppsminskning till 2030. En av slutsatserna i arbetet med scenarioanalyser för Malmö stads klimatomställning är att klimatinvesteringar ger mer besparingar och nyttor än kostnader. Och att åtgärder kopplade till beteendeförändringar har lägst investeringsbehov och högst samhällsekonomiskt nytto- och besparingspotential.

#### Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter

Det är positivt att Stadsmiljöförordningens tillämpningsområde avseende hållbara godstransporter görs tydligare. Stödet ska utformas så att det inte kan bli fråga om statsstöd i EU-rättslig mening så att stöd ska fortsatt kunna ges till kommuner och regioner och bland

annat avse väg, gata eller spåranläggning som skapar förutsättningar för effektiv logistik och terminalverksamhet.

### Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Tekniska nämnden ser positivt på att öka möjligheten för flera att minska sin arbetspendling och därmed bidra till minskad trafik. Viktigt att tänka på att det endast är en privilegierad grupp som kan ha den möjligheten. Sjukvård, hemtjänst, industrin, servicesektorn har inte alla den möjligheten och det är en stor del av befolkningen. För dem är det viktigare att kunna ta sig till arbetsplatsen på ett miljövänligt sätt.

## **5.3 Förslag rörande energieffektiva vägfordon**

### Underlätta hemmaladdning – Utred Tillträde till laddning

Tillträde till laddning<sup>30</sup> innebär en förstärkt rätt för dem som idag inte har egen rådighet över att installera en laddplats, exempelvis boende i bostads- eller hyresrätter, att kunna installera laddinfrastruktur för hemmaladdning.

Ett generellt antagande är att måluppfyllelsen till stor del är beroende av elektrifiering av vägtrafiken, varför även stort fokus hamnar på ändamålsenlig laddinfrastruktur. Här hänvisas till Elektrifieringsstrategin, dock utan en sammanfattning av vad den strategin i huvudsak går ut på. Detta är ett exempel på en generell brist i hela utredningsunderlaget, dvs att det saknas korta beskrivningar av de tidigare eller pågående utredningar som har beröring på innehållet i det utskickade förslaget utredningen och som kan underlätta för läsaren.

Det kan finnas en risk i ett tvingande förfarande för kommuner att tillåta eller inrätta laddplatser utan hänsyn till den specifika platsens funktion i staden. I den tätbebyggda hållbara staden är det av stor vikt att vara strategiska i markplaneringen och använda varje plats till den funktion där den ger mest nytta till flest. Självklart ska det vara möjligt för den som har stort behov av bil att kunna välja en emissionsfri sådan men som boende i en tät och hållbar stad kan laddmöjligheten finnas i ett närliggande mobilitetshus hellre än på gatan utanför din dörr. Tillgång till emissionsfri bil plus effektiv användning av mark tillgodoses också genom ökad tillgång till elektrifierad bilpool. Detta ger också en mer rättvis omställning där inte endast de som har råd att köpa bil samt installera laddplats får tillgång till bil när behov finns.

### Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå

Tekniska nämnden ställer sig positiva till att stödja marknaden att ställa om och bedömer förslaget att dagens klimatpremie till miljölastbilar förlängs och eventuellt ökas som bra för att ytterligare öka takten i omställningen.

### Dela upp Miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar

Dagens *Miljözon klass 3* delas upp i en för tung trafik och en för personbilar. En uppdelning underlättar för kommuner som vill införa miljözonklass 3. Införandet av miljözon klass 3 minskar framför allt luftkvalitets- och bullerproblem lokalt i städer.

Positivt att det uppmärksammats att miljözon 3 är svårtillämpad, men lösningen är något otillfredsställande. Det som gör bestämmelsen svårtillämpad är risken för starka reaktioner från delgrupper inom fordonsslagen. Exempelvis boende eller mindre näringsidkare som blir utestängda från sitt boende- eller verksamhetsområde. Nuvarande förslag är en allt eller inget lösning, där alla personbilar undantas trots att personbilar orsakar mest utsläpp. Det hade varit bättre att mer riktat kunna undanta vissa grupper på samma sätt som för andra bestämmelser (tex motorfordonstrafik förbjuden, gågata, parkering etc). Det behövs ingen ändring i miljözonsbestämmelserna, utan endast en mindre justering i TrF 10 kap som gör i TrF 10 kap 2 § tillämplig för regleringen. Ej behöriga personbilar måste då följa bestämmelsen, vilket är bättre än att undanta samtliga.

#### Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner

Att införa en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner som äger och nyttjar en äldre personbil. Styrmedlet gynnar dem som har äldre bilar och som inte har råd att köpa en fabriksny bil, det vill säga en annan grupp än de som gynnas av inköpssubventioner. Tekniska nämnden ställer sig positiva till att påskynda utfasningen av äldre bilar.

## **6. Sjöfart**

Tekniska nämnden instämmer med om att vägtrafiken ska elektrifieras först för att frigöra biobränsle till sjöfarten som står inför större investeringar och risker i omställningen. Sverige kan inte driva sjöfartens omställning själva utan att det krävs EU-stöd för att uppnå den omställningstakt som krävs. Det är ett bra signalvärde att starta med myndigheters egen fartygsflotta men växthusgasutsläppsminskningen bedöms som liten.

## **7. Luftfart**

Tekniska nämnden inte tagit ställning till Luftfartssavsnittet.

## **Övrigt**

Tekniska nämnden förbehåller sig resonemanget om trafikreglering centrerar avgiftsdifferentiering. Trafikreglering som upplåtelseform, dvs vilken trafik som tillåts, bör diskuteras mer eftersom det är betydligt enklare att genomföra. Exempelvis genom tillägg så att föreskrifter (förbud, parkering etc) får avse viss miljöklass enligt bestämmelser om miljözon.

Ordförande

.....  
[Förnamn Efternamn]  
.....

[Fyll i titel]

.....  
[Förnamn Efternamn]  
.....

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]