

Miljödepartementet  
Klimatenheten, Nationellt  
Martin Larsson

## **SOU 2021:48 I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040**

### **Sammanfattning**

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Vi anser att utredningen har hanterat huvuduppgiften på ett bra sätt, dvs att ta fram förslag på utfasningsår av fossila drivmedel med analys av hur, och hur snabbt, det kan gå att genomföra utfasningen. Diskussionen kring ställningstagandena för de riksdagsbundna målen anser vi vara rimlig. Sverige ska vara ett föregångsland som även bidrar till att omställningen på EU-nivå påskyndas och genomförs till lägre kostnader. Utredningen innehåller flera förslag som berör Transportstyrelsens ansvarsområden, i synnerhet inom det internationella arbetet. Detta innebär ökad omfattning av arbetet och kräver därför ny finansiering för Transportstyrelsen, hur en sådan ska säkerställas har inte kommenterats i utredningen.

### **Sjö och luftfart**

Att fasa ut alla fossila drivmedel inom inrikes sjö- och luftfart till 2040 är utmanande, men bör inte vara omöjligt. Fossilfritt Sverige har tagit fram en färdplan med förslag på åtgärder för att kunna göra inrikesflyget fossilfritt år 2030.

En utveckling av ickefossila drivmedel är en förutsättning för att sjö- och luftfarten ska kunna minska sitt fossilberoende på kort sikt. Transportstyrelsen stödjer utredningens inriktning att elektrifiera vägtransporterna så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs till sjö- och luftfart samt arbetsmaskiner och tunga vägtransporter som är svåra att elektrifiera.

Vi vill uppmärksamma att EU-kommissionen den 14 juli presenterade ett förslag på kvotplikt för flygfotoget, det s.k. RefuelEU Aviation som är en del

av det övergripande paketet för att uppnå EU:s klimatmål till 2030 och 2050. Det är i dagsläget oklart hur förslaget kan komma att påverka den nyligen införda svenska reduktionsplikten för flygfotogen. Förhandlingar inleds under hösten 2021.

Vi stödjer utredningens förslag om att utöka satsningar på forskning, utveckling, demonstration och marknadsintroduktion av batterielektrisk drift och drift med bränsleceller inom sjö- och luftfart. Vi stödjer också att på EU-nivå driva på för teknikutvecklingen av avancerade bio- och elektrobränslen. För sjö- och luftfartens del vill vi även lyfta fram att det kan finnas fler alternativa drivmedel, t.ex. vätgas. Det finns därmed ett stort behov av forskning och utveckling inom området.

Vad gäller inrikes sjöfart bedömer Transportstyrelsen att en eventuell inrikes skatt eller koldioxidprissättning behöver utformas i relation till kostnaden för drivmedel för större fartyg (handelsystem för sjöfarten kommer eventuellt omfatta fartyg större än 5000 brutto) som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) för att undvika konkurrensackdelar.

Utredningens förslag behöver vidare analyseras tillsammans med den nationella godstransportstrategin för att inte förfela syftet med strategin.

### Liggetider i hamn

Utredningen (14.5.1) nämner att utsläpp generellt kan minskas genom minskade tider i hamn. Vi vill i detta sammanhang nämna att tillräcklig tid i hamn är av yttersta vikt för löpande underhåll av fartygets framdrivningsmaskineri och annan teknik som – om det blir eftersatt – kan leda både till större utsläpp och till allvarliga haverier. Tillräcklig tid i hamn är viktigt även för att besättningen ska hinna med lagstadgade övningar och för att undvika olyckor i samband med lastning och lossning. Vi förordar istället utveckling och premiering av landanslutning för fartygs energibehov i hamn.

### Elanslutning i hamn

Vi stödjer utredningens förslag om att ytterligare riktat stöd för laddning i hamn behöver övervägas. Avseende kommersiell sjöfart är riktat stöd viktigt och ibland avgörande för att rederier ska ta beslut för övergång till batteridrift. Vi vill uppmärksamma att Sverige har undertecknat en ministerdeklaration som syftar till att göra Östersjön till ett miljövänligt och attraktivt område för kryssningsfartyg, där stort fokus ligger på landanslutning av fartyg.

### Trafikverkets upphandling av flygtrafik och Gotlandstrafiken

Transportstyrelsen efterfrågar en utredning om huruvida tillgängligheten för passagerare kan påverkas på de statligt upphandlade flyglinjerna samt Gotlandstrafiken, om en snabb utfasning av fossila drivmedel leder till en

avsevärd högre kostnad för resor. Det kan finnas en konflikt mellan de transportpolitiska målen om tillgänglighet och miljö.

### Höghöjdseffekter

Avseende avsnitt 14.5.3 visar ny forskning visar att endast två procent av världens flygresor står för cirka 80 procent av de höghöjdseffekter som härrör från molnbildning<sup>1</sup>. Därmed är det inte säkert att det är klimateffektivt att lägga alla flygningar på en höjd under 8000 meter. Dessutom behöver höjdseparering ske av trafiksäkerhetsskäl inom luftrum med mycket trafik, vilket innebär att alla flygningar inte kan genomföras på samma höjd. Vissa typer av biojetbränslen har också visat sig minska utsläppen av partiklar, vilket minskar risken för höghöjdseffekter.<sup>2</sup>

### Järnväg

Transportstyrelsen har inga synpunkter avseende att se över om fossilt drivmedel till lok och motorvagnar ska omfattas av skatt och reduktionsplikt enligt kapitel 14.

Utredningen ser omfattningen av fossila drivmedel inom järnvägen som förhållandevis liten och bör generellt inte påverka järnvägstrafikens konkurrenskraft i någon större utsträckning. Transportstyrelsen anser att det saknas djup i utredningen vad gäller järnvägens möjligheter att bära ökade kostnader om skatt och reduktionsplikt skulle påföras den trafik som drivs av diesel. Främst godstransporter på järnväg är en marknad med låga marginaler som har svårt att bära ökade kostnader. Vi ser behovet av en konsekvensutredning som bl.a. belyser om högre kostnader för tågoperatörerna riskerar leda till att spårbunden trafik får minskad konkurrenskraft jämfört med övriga trafikslag. Detta skulle vara negativt ur ett klimatperspektiv och därmed inte leda till klimatnytta.

Vi noterar att det i kapitel 14 saknas några avsnitt för järnväg där motsvarande finns för sjö- och luftfart. Järnväg beskrivs inte specifikt i 14.3 om marknadsförhållanden och aktörer trots att marknadens struktur har betydelse även för järnvägen. I 14.6 om styrmedel saknas beskrivningar av redan existerande styrmedel för järnvägen som miljökompensation för godstransporter.

---

<sup>1</sup> Teoh et al 2020, Mitigating the Climate Forcing of Aircraft Contrails by Small-Scale Diversions and Technology Adoption, Environ. Sci. Technol. 2020, 54, 5, 2941–2950.

<sup>2</sup> <https://theconversation.com/contrails-from-aeroplanes-warm-the-planet-heres-how-new-low-soot-fuels-can-help-162779>

## Väg

### Arbetsmaskiner

Vi noterar att utredningen i 13.6.1 föreslår att Sverige ska verka för att avgaskraven på motorer till arbetsmaskiner även ska omfatta utsläpp av koldioxid från maskiner samt verka för att införa en definition av nollutsläppsmaskiner. Vi förstår syftet i båda förslagen men de kräver en ändrad inriktning i förordningen (EU) 2016/1628 från avgasutsläpp från förbränningsmotorer till att omfatta maskiner både med och utan utsläpp. Detta innebär alltså att förordningens omfattning ändras från motorer till motorer och maskiner. Det är tveksamt om detta kommer att kunna ske inom ramen för förordningen eftersom det blir en mycket stor förändring och en utökning av förordningens redan omfattande tillämpningsområde.

När det gäller miljözoner för arbetsmaskiner (13.6.6) är vår bedömning att en sådan åtgärd har en mycket begränsad effekt på koldioxidutsläppen totalt sett från arbetsmaskiner. Risken för att koldioxidutsläppen enbart flyttas till andra ställen är stor och förmodligen är det arbete som maskiner gör i nuvarande miljözoner totalt sett ganska litet.

### Motorcyklar och mopeder

Transportstyrelsen har inga synpunkter på att motorcyklar och mopeder undantas i de scenarier utredningen utgår från med motiveringen att de står för en såpass liten del av energianvändningen (6.4.5). Motorcyklar och mopeder finns inte beskrivna i någon av utredningens målformuleringar men hänsyn bör tas till att infrastrukturen ändå måste anpassas till dessa fordon och utvecklingen av dem. Första stycket i 6.4.5 beskriver motorcyklar och mc, vi antar att det är motorcyklar och mopeder som avses.

### Övrigt

I 8.2.1 beskrivs att majoriteten av nya dieseldrivna personbilar och tunga fordon numer är certifierade för användning av HVO100. Detta stämmer när det gäller tunga fordon, däremot certifieras inte personbilar idag för användning av HVO100. Tillverkare av personbilar kan däremot anpassa sina garantiåtaganden utifrån användning av drivmedlet. I arbete med en eventuell ny avgasnorm (Euro 7), diskuteras om avgaskraven ska vara teknikneutrala oberoende av drivmedel. Det innebär att fordon framöver kan komma att typgodkännas med alla typer av bränslen som de kan användas med.

I 11.3.9 under rubriken Svenska förhållanden anges i andra stycket att miljözoner klass 2 finns inrättade i flera av våra städer. För vår kännedom är det miljözon klass 1 som är inrättade i flera av våra städer.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sakkunnig Per Öhlund, sakkunnig miljö Isabella Svensson, enhetschef Pär Norling, sektionschef Janike Rudert samt utredare Kjell-Olof Matsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör