

m.remissvar@regeringskansliet.se

Regeringskansliet

Miljödepartementet

Remissvar Tillväxtanalys PM 2022:10 Näringslivets klimatomställning

Transportstyrelsen har tagit emot Tillväxtanalys rapport PM 2022:10 Näringslivets klimatomställning. Rapporten sammanfattar resultatet av regeringsuppdraget att ta fram underlag om näringslivets klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Transportstyrelsen framför här sina synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen lämnar synpunkter avseende förslag nummer 25 om miljözoner för arbetsmaskiner, förslag nummer 31 om en översyn och justering av de nationella klimatmålen och förslaget att justera tidsperioden för statistiksekretessen för miljö-, klimat-, och energirelaterad statistik, nummer 47.

3.6.5 Förslag och rekommendationer (arbetsmaskiner)

Förslag Nr. 25. Utred miljözoner för arbetsmaskiner

Rapporten rekommenderar en utredning om möjligheten att införa miljözoner eller på annat sätt reglera utsläpp från arbetsmaskiner inom tätort. Transportstyrelsen vill här påminna om följande synpunkter som vi lämnat till Naturvårdsverket tidigare i processen.

- EU-kommissionen driver inom olika forum diskussioner kring harmonisering av olika länders trafikbestämmelser för miljözoner med syftet att underlätta rörligheten inom unionen. En utredning om miljözoner för arbetsmaskiner måste ta hänsyn till detta arbete. Utifrån Transportstyrelsens kännedom skulle Sverige som vara den första nationen inom EU som inkluderar arbetsmaskiner i trafikregler.
- En utmaning är också att få till en enkel och tydlig övervakning. Polisen har indikerat att miljözonsövervakningen har låg prioritet då

man fokuserar på trygghets- och säkerhetsrelaterade ärenden. Transportstyrelsen har dock utrett en alternativ övervakning vilket dock ännu inte har implementerats. En speciell svårighet med övervakning av arbetsmaskiner i miljözoner är att de ofta används stillastående och utanför allmän väg.

- Trafikbestämmelserna om förande av fordon i miljözon gäller inte stillastående fordon och på enskild väg är det vägens ägare som avgör vilka fordon som får användas. På tomtmark är det andra bestämmelser som gäller. Vi ställer oss därför tveksamma till möjligheten att implementera miljözonsbestämmelser för arbetsmaskiner i trafikbestämmelserna.
- Ett alternativt lagrum som skulle kunna användas för reglering av användning av arbetsmaskiner skulle kunna vara i samband med bestämmelser om tomgångskörning. Det skulle därmed ske via miljöbalken och förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, där kommuner kan införa föreskrifter om tomgångskörning för motordrivna fordon. Detta behöver dock utredas, lämpligen av Naturvårdsverket.

4.1.3 Förslag och rekommendationer (EU-politiken som grundförutsättning)

Förslag 31. Se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter till och bidrar till EU:s klimatpolitik.

I rapporten föreslås Miljömålsberedningen få i uppdrag att se över och justera de nationella klimatmålen; det långsiktiga målet om netto-nollutsläpp för alla sektorer (utsläpp från både ESR och EU ETS) år 2045, etappmålen (utsläpp från ESR) för 2030 och 2040 liksom etappmålet till 2030 för den inrikes transportsektorn (exkl. flyget).

Sammantaget kan det konstateras att systemet med både nationella mål och EU mål är komplext och att förutsättningarna att ta ställning till Tillväxtanalys förslag *som helhet*, vilket innebär en annan klimatpolitisk styrning och en annan typ av ambition inte är kompletta. Förslaget innebär ett annat styrssystem där nya målformuleringar kommer få följd effekter för flertalet aktörer. Vi anser att förslaget behöver utredas djupare för att alla ingående delar ska kunna belysas ur ett bredare perspektiv.

Transportstyrelsen instämmer i att det sektorsspecifika etappmålet för transporter teoretiskt sett kan skapa sämre förutsättningar för kostnadseffektivitet i hur etappmålet för hela ESR sektorn nås. Men vi vill samtidigt påpeka att transportsektorn jämförelsevis har goda förutsättningar

att minska sina utsläpp, och anser att det är viktigt att de nationella ambitionerna hålls höga.

Beroende på vilka åtgärder som vidtas finns det också potential till synergier mellan minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn exempelvis minskat buller och luftföroreningar, vilka kan ge betydande positiva hälsoeffekter och minskade sjukvårdskostnader.

En omställning av transportsektorn kräver teknikutveckling och innovationer som kan bidra till stärkt svensk konkurrenskraft, och där är tydliga mål samt långsiktiga och stabila styrmedel och marknadsvillkor av vikt.

Inom EU pågår förhandlingar om att utöka antalet sektorer som ingår i ett EU gemensamt utsläppshandelssystem. Om sjöfarten, som idag står utanför ett handelssystem inkluderas i EU ETS anser Transportstyrelsen att det kan vara rimligt att se över det sektorsspecifika etappmålet till 2030 så att både flyg och sjöfart hanteras på samma sätt. Även Sveriges rådighet behöver beaktas. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma det nyligen beslutade långsiktiga målet om nettonollutsläpp 2050 för internationell luftfart (inom ICAO).

4.5.4 Förslag och rekommendationer (Utvidgade processer för lärande)

Rekommendation nr 47 om att utreda möjligheten att justera tidsperioden för statistiksekretessen för miljö-, klimat-, och energirelaterad statistik.

Transportstyrelsen ser positivt på förslaget om att utreda möjligheten att justera statistiksekretessen så att konfidentiella data blir tillgängliga efter en kortare tidsperiod än 20 år.

Ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen

Vår bedömning är att Transportstyrelsen kostnadsfritt främst skulle beröras av förslag (Nr. 21) om uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en nationell definition av begreppen lågutsläpp och nollutsläpp kopplat till arbetsmaskiner, och av rekommendation (Nr. 25) om ett uppdrag till Transportstyrelsen att utreda miljözoner för arbetsmaskiner.

Om ovan nämnda uppdrag ska inrymmas i befintliga anslagsramar innebär det att andra uppdrag behöver prioriteras ner. I annat fall krävs en resursförstärkning med utökade anslagsramar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Ingrid Cherfils, utredare Isabella Svensson och utredare Marie Malmenius, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör