

Miljödepartementet
M2022/01828

Mobility Swedens yttrande om Trafikanalys rapport 2022:14 - Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att till Miljödepartementet inkomma med synpunkter om Trafikanalys rapport 2022:14 för transportsektorns omställning.

Sammanfattning

Mobility Sweden står bakom Parisavtalet och arbetar aktivt för att nå klimatmålen i Sverige och i EU. Svensk fordonsindustri är mitt inne i en grön omställningsfas och för att nå klimatmålen är det avgörande att hela samhället ställer om. Det i sin tur ger globala exportfördelar för svensk industri och gynnar svensk konkurrenskraft i världen. Med elektrifierade fordon kan svensk fordonsindustri som är Sveriges största exportgren bidra till klimatomställning både i EU och globalt.

Trafikanalys rapport fokuserar på nya förslag till styrmedel som ämnar leda till transportsektorns klimatomställning. Trafikanalys har dock utgått ifrån att befintliga styrmedel beslutade fram till 1 mars gäller. Förutsättningarna har tyvärr förändrats då klimatbonusen för personbilar och lätta lastbilar skrotats, reduktionsplikten för bensin och diesel pausas från 2024 och drivmedelsskatten för bensin och diesel sänks från årsskiftet.

Mobility Sweden stödjer myndigheternas syn på att klimatarbetet står på tre ben, ett transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Det krävs åtgärder och styrmedel inom respektive åtgärdsområde som är teknikneutrala, långsiktiga och förutsägbara. De prioriterade styrmedel som myndigheterna gemensamt har kommit fram till är tyvärr inte tillräckliga för att klimatmålen ska nås och på flera områden saknas nu styrmedel. Det innebär risker både för svensk fordonsindustris möjligheter för Sverige som stark hemmamarknad med möjligheter att tidigt testa ny teknik i Sverige, nära vår egen forskning och utveckling. Det skapar också frågetecken kring hur Sverige ska bidra till EU:s klimatmål.

Mobility Swedens övergripande synpunkter på förslagen

Den gröna omställningen äger rum här och nu och hela samhället måste kraftsamla och bidra i det arbetet. Fordonsindustrin har här en viktig roll inte minst i ljuset av den elektrifiering som pågår. Här har Sverige en unik position och står i framkant i världen vad gäller ny teknik för att hantera klimatutmaningarna i vägtrafiken. Om regeringen och

transportsektorn arbetar tillsammans och på rätt sätt och med rätt åtgärder kan Sverige stärka sin globala konkurrenskraft samtidigt som utsläppen minskar.

Mobility Sweden och 21 andra branscher har tagit fram färdplaner för fossilfri konkurrenskraft inom ramen för Fossilfritt Sverige. Det finns ett antal hinder som riskerar att fördröja genomförandet av våra färdplaner vilket i slutändan påverkar ekonomin och sysselsättningen i Sverige negativt samtidigt som vi inte når våra klimatmål. Därför är det oerhört viktigt att den klimathandlingsplan som nu tas fram av regeringen visar på handlingskraft.

Mobility Sweden vill betona att de största hindren idag är väl kända utifrån analyserna i de 22 färdplanerna som branscherna tagit fram och överlämnat till regeringen och det handlar om styrmedel, att få tillgång till fossilfri el samt elnät i rätt tid och på rätt plats och att tiden för olika tillståndsprocesser måste halveras för att nämna några stora och generella hinder för de flesta branscher, inte minst fordonsindustrin.

Att så många av förslagen i underlagsrapporterna just är förslag på ytterligare utredningar är också oroväckande, när andra länder nu börjar satsa på grön industrialisering har vi inte råd att vänta flera år på nya utredningar. Nu krävs konkreta förslag på regelförändringar och styrmedel. Enligt vår bedömning är förslagen i underlagsrapporterna otillräckliga för att undanröja de generella hinder som idag försenar omställningen till ett fossilfritt och konkurrenskraftigare näringsliv.

Allmänt om utformning av styrmedel

Mobility Sweden delar Trafikanalys uppfattning att det finns ett fortsatt behov av ytterligare styrmedel. Många av förslagen är dessutom beroende av utgången av pågående förhandlingar av olika direktiv och förordningar inom ramen för EU-kommissionens klimatpaket "Fit for 55".

Styrmedel ska på ett effektivt sätt bidra till att sänka koldioxidutsläppen för personbilar, lastbilar och bussar och på sikt styra mot en fossilfri transportsektor. Styrmedlen måste också vara teknikneutrala, långsiktiga och i harmoni med gällande regelverk i EU. Kortsiktiga förändringar bromsar den utveckling vi sett de senaste åren när det gäller att minska klimatpåverkan från transportsektorn. När nya styrmedel tillkommer måste det tydligt framgå vilken effekt som ska uppnås, när styrmedlet fasas in och när styrmedlet ska fasas ut. Långsiktighet och god framförhållning är ledord som behöver beaktas i sammanhanget.

Med tanke på en föränderlig omvärld och det instabila geopolitiska läget måste en regelbunden uppföljning och utvärdering göras i takt med marknadsutvecklingen så att ändrade förutsättningar beaktas, utan att ge avkall på de långsiktiga målen och mesta möjliga stabilitet. Det måste finnas kontinuitet för alla aktörer annars riskerar önskade åtgärder att utebli. Styrmedel är nödvändigt från ett systemperspektiv tills det råder kostnadsparitet mellan fossilfria och fossila alternativ. De prioriterade styrmedel som tas upp i Trafikanalys rapport är viktiga men i och med att rapporten togs fram innan den nya regeringen presenterat sin nya politik behöver prioriteringen göras om.

Styrmedel behövs under överskådlig framtid

Mobility Sweden har valt att inte kommentera varje enskilt förslag i Trafikanalys rapport eftersom dessa inte utgör de viktigaste pusselbitarna för att klimatmålen ska nås. Mobility Sweden anser att regeringen bör jobba med att fasa ut fossila drivmedel, satsa på en accelererad elektrifiering genom nya styrmedel som effektivt bidrar till att ställa om fordonsflottan. För tunga fordon bör inte heller biodrivmedlens framtid glömmas bort, även om utvecklingen går snabbt nu och det börjar finnas fler elektriska lastbilar på plats är biodrivmedel en viktig här- och nu lösning för att säkra minskad klimatpåverkan för den rullande flottan. Myndigheterna bör därför få ett förlängt uppdrag att se över hur klimatmålen kan nås utifrån det nya politiska läget. Oavsett vilka beslut som tas kring reduktionsplikten är

tillgången till höginblandade drivmedel viktig. HVO 100 kan ofta användas i den rullande flottan av dieselfordon, De allra flesta tunga dieselfordon i Sverige från 2009 och framåt är anpassade för HVO100. Biogasen kommer vara fortsatt viktig för tunga särskilt i transportupplägg som är svåra att elektrifiera. Det är därför positivt att EU-kommissionen nu gett Sverige rätt att skattebefria höginblandade biodrivmedel till och med 2026.

För att Sverige ska nå klimatmålen är samverkan mellan myndigheterna avgörande. I dagsläget är regelverk och styrmedel fragmenterat och hanteras av olika myndigheter med olika processer. Många frågor hanteras isolerat och utan relevant och övergripande sammanhang. En mer övergripande och konkret plan för hur klimatmålen ska uppnås är nödvändig. För att transportsektorns klimatomställning ska lyckas måste roller och ansvar förtydligas och styrmedel koordineras över många politikområden för att kunna öka omställningstakten.

Sverige kommer under EU-ordförandeskapet första halvåret 2023 att ha en avgörande roll för fler viktiga lagstiftningsärenden som har direkt påverkan både på EU:s klimatomställning och konkurrenskraften för svensk fordonsindustri. Mobility Sweden vill även betona att utfallet av EU förhandlingarna av Fit for 55 paketet är helt avgörande för den kommande klimathandlingsplanen och ser fram emot fortsatt dialog med regeringen i frågor om hur fordonsbranschen kan medverka i skapandet av ett fossilfritt samhälle.

Stockholm den 15 december 2022

Mobility Sweden

Emmi Antonsson
Chef för kommunikation och samhällskontakter