

REMISSYTTRANDE

2022-12-15

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Trafikanalys Rapport 2022:14 "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning", dnr M2022/01828

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över ovannämnda rapport enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Näringslivets Transportråd vill även hänvisa till innehållet i de remissyttranden som lämnas av organisationens huvudmän.

Sammanfattning

Näringslivets Transportråd framför sammanfattningsvis följande:

- Transporter bör kunna öka men utsläpp och andra negativa effekter av transporterna ska minska.
- Trafikanalys definition av transporteffektivitet avstyrks, eftersom den kan tolkas som att den indirekt syftar till minskad trafik.
- Trafikanalys förslag om att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip avstyrks.
- Trafikverket bör istället på uppdrag av regeringen utveckla vad transporteffektivitet är och hur utvecklingen kan mätas och följas upp. Det kan med fördel göras samtidigt som ett mål definieras för tillgänglighet och tillförlitlighet.
- Styrmedel för transportsektorn bör i möjligaste mån harmoniseras internationellt. Införande och utformning av styrmedel i klimathandlingsplanen bör avvakta resultat av förhandlingarna inom EU om Fit for 55-paketet.
- Förslaget om att omvandla reduktionsplikten till ett nationellt utsläppshandelssystem avstyrks.
- För att nå sektorsmålet krävs en omfattande utsläppsminskning från vägtrafiken som står för en överväldigande majoritet av de nationella utsläppen. Huvudfokus på åtgärder bör ligga på elektrifiering av vägtrafik.

- För att ytterligare minska utsläppen från transportsektorn behövs även åtgärder som riktar sig på transporteffektivitet, logistikoptimeringar, effektivare fordon, trafikslags-optimering genom exempelvis mer gods på järnväg och sjö, digitalisering och automatisering.
- Styrmedel riktade mot godstransporter måste koordineras bättre och internationella konkurrenskraften för industrin och handeln ska stärkas.
- Regeringen bör omgående påbörja ett arbete med att uppdatera Godstransportstrategin för att godstransporter ska fortsätta prioriteras politiskt och få förutsättningar till en hållbar klimatomställning.

Generella synpunkter

Transportsystemet står för ungefär en tredjedel av de totala växthusgasutsläppen i Sverige och omkring 50 procent av utsläppen i den icke-handlande sektorn. Det är därför naturligt att transportsektorn är i fokus för åtgärder inom klimatområdet.

Samtidigt har transporter en avgörande roll för svenska företag inom industrin och handeln. Sverige är ett litet handelsberoende land i Europas utkant, med företag i framkant i klimatomställningen, men med långa transportavstånd inom landet och till de viktigaste marknaderna. Valfungerande och konkurrenskraftiga logistikkedjor för både import och export är en viktig förutsättning för att företagen ska kunna både konkurrera på världsmarknaden och vara föredömen inom klimatområdet och således avgörande för välfärden i Sverige.

Transporter är ett resultat av många aktiviteter i ett välfärdssamhälle, och därmed i grunden något positivt. Transporter ska kunna öka men utsläpp och andra negativa effekter av transporterna ska minska. Beslut och åtgärder från samhället bör därför inriktas på att skapa förutsättningar för robusta, effektiva och hållbara transporter. Näringslivets Transportråd instämmer i att omställningen till fossilfria transporter måste påskyndas och för att vara i linje med det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045, behöver transportsystemets omställning stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg inklusive elektrifiering.

Näringslivets Transportråd anser vidare att en samordnad klimat- och transportpolitik måste utgå från följande principer:

- Hänsyn ska tas till industrin och handelns internationella konkurrenskraft.
- Mål och styrmedel ska i möjligaste mån harmoniseras internationellt.
- Effektivisering och teknisk utveckling ska prioriteras högt vid val av åtgärder.
- Spelreglerna bör vara långsiktiga för att företag ska våga satsa på nya lösningar.

Näringslivets Transportråd framför nedan övergripande synpunkter på förslagen som är relevanta för näringslivets godstransporter.

Hållbara förnybara drivmedel

Näringslivets Transportråd håller med Trafikanalys om att det redan finns flera styrmedel för klimatomställning implementerade i Sverige såsom drivmedelsskatter och reduktionsplikt för bensin och diesel. I dagsläget finns flera frågetecken kring dessa styrmedel, vilket i sig är negativt för godstransportköpare som behöver långsiktiga spelregler för att våga satsa på nya lösningar. Vidare instämmer Näringslivets Transportråd i att den viktigaste processen som pågår är de förslag EU-kommissionen har givit inom ramen för Fit for 55 och de förhandlingar som sker med anledning av dessa. Innehållet i nästa klimatomställningsplan kommer att bero på vad dessa förhandlingar slutligen landar i. Enligt Näringslivets Transportråd bör Sverige avvakta resultatet av förhandlingarna på EU-nivå innan beslut fattas om vilka styrmedel som ska ingå i klimatomställningsplanen och hur de ska utformas. Det gäller även en ytterligare utredning kopplat till reduktionsplikten. Näringslivets Transportråd avstyrker vidare förslaget om att omvandla reduktionsplikten till ett nationellt utsläppshandelssystem.

För att stödja en kostnadseffektiv klimatomställning som värnar svensk konkurrenskraft anser Näringslivets Transportråd att regeringen bör intensifiera arbetet med EU:s klimatomställningspaket Fit for 55 för att få på plats EU-gemensamma mål och styrmedel. Transporter är många gånger gränsöverskridande och internationella till sin natur. Styrmedel för transportsektorn bör därför i möjligaste mån harmoniseras internationellt. Sveriges medlemskap i EU innebär att många politiska beslut av betydelse inom områden som transporter, infrastruktur och klimatomställning av transportsektorn fattas på europeisk nivå. Den gemensamma hemmamarknaden inom EU möjliggör en konkurrensneutral utformning av lagar och regelverk och underlättar harmonisering/standardisering av villkoren, inte minst inom klimatområdet.

Ett transporteffektivt samhälle

Näringslivets Transportråd vill verka för en omställning av transportsektorn genom åtgärder som samtidigt värnar om både hållbarhet och Sveriges internationella konkurrenskraft. I det sammanhanget är ökad transporteffektivitet både önskvärdt och nödvändigt. Ett transporteffektivt samhälle är också mer motståndskraftigt för störningar i transportsystemet i kris- och krigstider. Näringslivets Transportråd tolkar dock Trafikanalys definition av transporteffektivitet som att den indirekt syftar till minskad trafik, vilket avstyrks. Transporteffektivitet är ett begrepp med många olika definitioner, vilket Trafikanalys också konstaterar, och det finns inte någon konsensus avseende betydelsen. Näringslivets Transportråd föreslår därför att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utveckla vad transporteffektivitet är och hur utvecklingen kan mätas och följas upp. Det kan med fördel göras samtidigt som ett mål definieras för tillgänglighet och tillförlitlighet. Trafikanalys förslag om att införa ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip avstyrks.

Näringslivets Transportråds medlemsföretag arbetar dagligen med att optimera logistik, öka fyllnadsgrader och hushålla med resurser. Automatisering, digitalisering, och elektrifiering kan effektivisera logistiksystem och samtidigt bidra till att stärka industrin och handelns konkurrenskraft. Samhället behöver skarpare mål för digitaliseringen inom transportsektorn och en rad tillhörande åtgärder. Att som regering verka för längre och tyngre fordon för både väg- och järnvägstransporter är ytterligare exempel på åtgärder som direkt skapar förutsättningar

för att vässa effektiviteten. Vidare lägger investeringar i en kapacitetsstark och tillförlitlig infrastruktur grunden för effektiva transporter. På längre sikt är forskning, ökat internationellt samarbete och internationell samordning av styrmedel viktiga delar av en samlad strategi för ökad transporteffektivitet.

Trafikslagen behöver utvecklas, ges möjlighet till ökad intermodalitet och underlätta byte av drivmedel. De olika trafikslagen kompletterar varandra. Lastbilens flexibilitet och tillgänglighet kan inte jämföras med sjöfartens kapacitet och räckvidd. Järnvägen och vägen samverkar genom att lastbilarna når ut på ett finmaskigt vägnät medan tågen kan ge en mer rationell transport för längre sträckor. Det är genom att förbättra och utveckla alla trafikslag som klimatmålet kan nås, inte genom att försöka ställa dem mot varandra och inte genom att öka kostnaderna.

Näringslivets Transportråd vill i sammanhanget betona vikten av regeringens Godstransportstrategi för godstransporter och föreslår att ett arbete med att uppdatera den nuvarande strategin påbörjas omgående för att godstransporter ska fortsätta prioriteras politiskt. Då ges också industrin och handeln bättre förutsättningar till en hållbar klimatomställning.

Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg

Inrikes transporter utgör en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Transporternas utsläpp kommer till största del från vägtrafiken, som står för 94 procent (2020) av sektorns utsläpp. Inrikesflyget står för 1 procent och inrikesjöfarten för 4 procent. Elektrifiering av vägtrafiken är därför den viktigaste åtgärden för att minska växthusgasutsläpp från transportsektorn. Om vägtrafiken kan elektrifieras och effektiviseras genom användning av längre och tyngre vägfordon kan dessutom de hållbara förnybara drivmedel som används inom vägtrafiken successivt frigöras för att användas inom sjö- och luftfart där stora delar av trafiken under överskådlig tid inte är möjlig att elektrifiera.

Eftersom elektrifiering av framför allt vägtrafiken är centralt för transportsektorns klimatomställning är det viktigt att utveckla och säkerställa en ändamålsenlig laddinfrastruktur. Inom ramen för den nationella strategin för elektrifiering, även kallad Elektrifieringsstrategin, har regeringen tagit fram en rad åtgärder som skulle kunna bidra till en sådan utveckling.

Näringslivets Transportråd anser att den kommande klimatpolitiska handlingsplanen ska fokusera på åtgärder som möjliggör och påskyndar elektrifieringen av vägtrafiken.

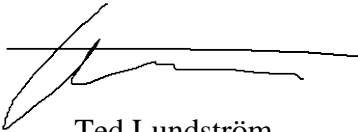
Analysera konsekvenserna av förslaget för företag inom industrin och handeln i Sverige

Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet med utgångspunkten att uppfyllande av klimat- och miljömål ska kunna kombineras med stärkt konkurrenskraft och balansen till de övriga transportpolitiska målen. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt försvagas näringslivets konkurrenskraft. Det skulle vara olyckligt både för samhällsekonomin och för klimatet.

Många styrmedel riktas idag mot transportsektorn och godstransporter men de behöver koordineras bättre för att uppnå en kostnadseffektiv styrning mot uppsatta samhällsmål. Allt som oftast saknas även en samlad kvantifiering av konsekvenserna för näringsliv och samhällsekonomi av dessa styrmedel. Näringslivets Transportråd menar att regeringen bör ge Konjunkturinstitutet i uppdrag att göra en sådan konsekvensanalys som även tar hänsyn till den internationella konkurrenskraften för industri- och handelsföretag. Sverige har redan idag en transportkostnadsnackdel eftersom avståndet både inom landet och till viktiga marknader, som EU, är jämförelsevis långt.

Avslutningsvis, sektorsmålet för transportsektorn är mycket ambitiöst, både vad avser målnivån och tidsperspektivet. För att nå målet krävs en omfattande utsläppsminskning från vägtrafiken som står för en överväldigande majoritet av de nationella utsläppen. För att nå målet till 2030 behöver den kommande klimatpolitiska handlingsplanen fokusera på en kraftig ökning elektrifiering av vägtrafiken, samt ha fokus på transporteffektivitet. Riktningen ska dock syfta till helst utsläppsfria fordon, drivna på el eller vätgas, för att nå målet till 2045.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD