

**Er ref:** Miljödepartementet m.remissvar@regeringskansliet.se  
**Diariernr:** M2022/01828  
**Vår ref:** Karolina Boholm karolina.boholm@skogsindustrierna.se  
**Vårt diariernr:** R:2022-44 070-202 98 69

## Remissyttrande över Trafikanalys rapport 2022:14 om förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikanalys förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Skogsindustrierna instämmer också i det remissyttrande som Näringslivets transportråd har lämnat.

### Sammanfattning

De viktigaste åtgärderna framåt för regeringen med koppling mot godstransporter, och för transportsektorns omställning, anser Skogsindustrierna vara att:

- Godstransportstrategin bör uppdateras och förnyas med ett nytt regeringsbeslut och ett kansli på Infrastrukturdepartementet
- Trafikverket får i uppdrag, av regeringen, att definiera hur begreppet transporteffektivitet ska tolkas och kvantifieras
- Trafikverket bör få i uppdrag att formulera ett uppföljningsbart mål om tillgänglighet, eftersom det är det övergripande transportpolitiska målet

Skogsindustrierna 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
- Styrmedel för transportsektorn bör i möjligaste mån harmoniseras internationellt
- Införande och utformning av styrmedel i den svenska klimathandlingsplanen bör avvakta resultat av förhandlingarna inom EU om Fit for 55-paketet
- För att nå sektorsmålet krävs en omfattande utsläppsminskning från vägtrafiken genom elektrifiering, eftersom 94 procent av utsläppen sker där
- För att ytterligare minska utsläppen från transportsektorn behövs även åtgärder som riktar sig på transporteffektivitet, logistikoptimeringar, effektivare fordon, trafikslagsoptimering genom exempelvis mer gods på järnväg och sjö, digitalisering och automatisering
- Styrmedel riktade mot godstransporter ska bidra till att stärka internationella konkurrenskraften för industrin och styra mot samma mål

## Skogsindustriernas yttrande

### Bakgrund

Regeringen gav i mars 2021<sup>1</sup> ett uppdrag till Trafikanalys att inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (2023–2026) ta fram ett underlag med analyser och förslag som bidrar till transportsektorns klimatomställning<sup>2</sup>. En handlingsplan för att nå Sveriges klimatomställning (också kallat en klimatpolitisk handlingsplan) ska Regeringen lämna vart fjärde år till Riksdagen. Planen beskriver åtgärder för utsläppsminskningar och i vilken grad beslutade och planerade åtgärder förväntas bidra till att de nationella och globala klimatomställningarna nås. I december 2019 presenterade regeringen Sveriges första klimatpolitiska handlingsplan. Regeringen har i fyra olika uppdrag gett ett antal myndigheter i uppdrag att ta fram underlag till nästkommande handlingsplan som enligt klimatlagen ska lämnas till riksdagen under 2023. Det är till den nästkommande handlingsplan (2023) som den nu remitterade rapport från Trafikanalys ska ingå som underlag.

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, varav personbilar står för 63 procent av dessa utsläpp och tunga lastbilar står för 20 procent. Inrikesflyget står för 1 procent och inrikesjöfarten för 4 procent. Utsläppen kopplade till transporter utgör omkring 50 procent av utsläppen i den icke-handlande sektorn (kallad ESR). Det är därför naturligt att transportsektorn är i fokus för åtgärder inom klimatområdet.

### Allmänna synpunkter

Handel är grunden för välbefinnande och tillväxt, men utan fungerande transporter är handel inte möjligt. Godstrafik betyder därmed arbetstillfällen. Motivet för staten att ha arbetat med transportpolitik och ha stora anslag till infrastrukturen är att det är en kollektiv nytta som bidrar till konkurrenskraft, jobb och till att nå miljömålen. Att staten tar detta ansvar är för att infrastruktur behöver hänga ihop i ett nationellt perspektiv men också för att transporter och infrastruktur binder ihop nationen. Tillväxt, handel och transporter hänger ihop.

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande logistikkedjor, en effektiv transportnäring och funktionell infrastruktur. Godstrafik berör flera politikområden som näringspolitik, miljöpolitik, arbetsmarknadspolitik, skattepolitik etcetera. Det är mycket glädjande att konstatera att Sveriges första godstransportstrategi antogs av regeringen 2018 där godsets betydelse tydligt betonas och där behov av kapacitetsstarka, effektiva och fossilfria godstransporter lyfts. Samtidigt är det fortsatt många viktiga frågor och åtgärder som kvarstår varför Skogsindustrierna uppmanar regeringen att besluta om en ny uppdaterad godstransportstrategi.

Sverige står inför många utmaningar både vad gäller effekter efter Rysslands krig i Ukraina, effekter av den fortsatt pågående pandemin och den klimatomställning hela samhället ska

---

<sup>1</sup> Regeringsuppdraget kan läsas i sin helhet på [Trafikanalys hemsida](#).

<sup>2</sup> Rapporten och alla underlagsrapporter går att läsa på [www.trafa.se/klimatuppdrag](http://www.trafa.se/klimatuppdrag)

genomföra. Samtidigt visar både Trafikanalys och Trafikverket att flera beslutade transportpolitiska mål inte kommer att uppnås. I underlaget till den nyligen beslutade Nationella planen för infrastruktur för perioden 2022–2033 anger Trafikverket att det är svårt att upprätthålla dagens funktionalitet i transportsystemet inom de befintliga ramarna. Bristande underhåll, som främst drabbar det låg- och medeltrafikerade väg- och järnvägsnätet, leder också till sämre trafiksäkerhet och ökade geografiska skillnader inom Sverige. Det behövs en större ekonomisk ram för vidmakthållande för att säkerställa robusthet och tillförlitlighet i transportsystemet.

Sverige ska vara en fossilfri välfärdsnation. Välfärd förutsätter en konkurrenskraftig industri som motorn i Sveriges tillväxt. Ökad industriproduktion är en förutsättning för tillväxt och innebär ett ökat transportarbete. För att klimatmålet ska nås måste transportarbetet för gods öka samtidigt som det blir högre transporteffektivitet och lägre utsläpp. Effektivare transporter innebär att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder mer gods med färre fordonsrörelser för alla trafikslag. Ökande transportefterfrågan är därför bra och viktigt för att Sverige ska kunna vara en fossilfri välfärdsnation.

Skogsindustrierna anser 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.

### **Regeringen bör besluta om en ny uppdaterad godstransportstrategi**

Regeringen beslutade om en Nationell godstransportstrategi i juni 2018. Strategin samlar många av de åtgärder industrin och handeln anser behövs för att godstransporter i Sverige ska kunna fortsätta att utvecklas och effektiviseras, samtidigt som konkurrenskraft för svenska företag förbättras. Skogsindustrierna konstaterar att flera åtgärder genomförts i strategin och att strategin också behöver uppdateras med nya förutsättningar. Skogsindustrierna saknar alltså de viktigaste åtgärderna som behövs för att på riktigt vässa transportsystemet och stärka svensk industris och handels konkurrenskraft. Det gäller frågor som kopplar till godstransporternas effektivitet och även omställning bland annat genom elektrifiering. Med en uppdaterad strategi kan dessa frågor lyftas tydligt. Ett kansli med en kanslichef bör finnas för att följa myndigheters och Regeringskansliets arbete med godstransportstrategin. Dock bör denna funktion finnas på departementet och inte på Trafikverket, för att tydligare kunna styra flera myndigheter och koordinera arbetet i Regeringskansliet.

### **Transporteffektivitet är ett centralt begrepp som bör definieras av Trafikverket**

Trafikanalys har flera intressanta och kloka resonemang om transporteffektivitet.

Skogsindustrierna anser att det finns många åtgärder som kan och borde genomföras för att få högre transporteffektivitet, men som ändå inte prioriteras av olika anledningar.

Skogsindustriernas 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. Dock är transporteffektivitet ett begrepp utan tydlig definition, vilket Trafikanalys rapport också konstaterar. Det går att hitta definitioner i dokument från regeringen (Godstransportstrategin, Budgetpropositionen för 2020, Klimathandlingsplanen 2019 osv), ytterligare definitioner finns i underlag som tagits fram till regeringen (Klimatpolitiska rådet, olika utredningar dvs SOU, etc) och dessutom har myndigheter egna utredningar och definitioner de arbetar med. Trafikanalys förslag är att styra mot transporteffektivitet men ändå inte definiera det. Grundproblematiken kvarstår dock, vad betyder egentligen transporteffektivitet? Det går inte att ha olika myndigheter och utredningen, den senaste Klimaträttsutredningen, som föreslår olika saker och hävdar att deras definition av transporteffektivitet är det riktiga. Klimaträttsutredningen likställer felaktigt transporteffektivitet och minskande trafikarbete.

Sverige ska vara en fossilfri välfärdsnation. Välfärd förutsätter en konkurrenskraftig industri som motorn i Sveriges tillväxt. Ökad industriproduktion är en förutsättning för tillväxt och innebär ett ökat transportarbete. För att klimatmålet ska nås måste transportarbetet för gods öka samtidigt som det blir högre transporteffektivitet och lägre utsläpp. För industrin innebär effektivare transporter att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder mer gods med färre fordonsrörelser för alla trafikslag. Ökande transportefterfrågan är därför bra och viktigt för att Sverige ska kunna vara en fossilfri välfärdsnation.

Klimatpolitiska rådet har<sup>3</sup> för 2022 rekommenderat förstärkt styrning för ett transporteffektivt samhälle. Skogsindustrierna anser inte att det går att införa ett begrepp som inte har någon konsensus avseende betydelsen. Skogsindustrierna anser att Trafikverket har bäst möjlighet att ta fram en tydlig definition av transporteffektivitet som också gör begreppet mätbart. Det skulle kunna vara föremål för ett separat regeringsuppdrag till Trafikverket. Trafikverket bör även få i uppdrag att formulera ett uppföljningsbart mål om tillgänglighet, eftersom det är det övergripande transportpolitiska målet. Trafikverket har tre måldirektörer för att följa målen om tillgänglighet, trafiksäkerhet och klimat, men måldirektören för tillgänglighet är den enda som inte har ett mätbart mål att följa upp arbetet med.

### **Hållbara förnybara drivmedel**

Skogsindustrierna 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. Vidare instämmer Skogsindustrierna 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 klimatpolitiska handlingsplan kommer att bero på vad dessa förhandlingar slutligen landar i. Enligt Skogsindustrierna bör Sverige avvakta resultatet av förhandlingarna på EU-nivå innan beslut fattas om vilka styrmedel som ska ingå i klimathandlingsplanen och hur de ska utformas. Det gäller även en ytterligare utredning kopplat till reduktionsplikten. Just nu

<sup>3</sup> <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2022/03/klimatpolitiskaradetrapport2022.pdf>

pågår även Bioekonomiutredningen<sup>4</sup> där utredningen inledningsvis bara fokuserar på biodrivmedel så som förutsättningar att få till mer biodrivmedelsproduktion i Sverige och föreslagna styrmedel så som avancerad kvot, investeringsstöd etc. Skogsindustrierna vill avvakta ställningstaganden i väntan på Bioekonomiutredningens publicering av delrapport om biodrivmedel den 15 februari 2023.

För att stödja en kostnadseffektiv klimatomställning som värnar svensk konkurrenskraft anser Skogsindustrierna att regeringen bör intensifiera arbetet med EU:s klimatpaket 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.

### **Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg**

Elektrifieringen av vägtrafiken är den viktigaste åtgärden för att minska växthusgasutsläpp från transportsektorn eftersom utsläppen till 94 procent kommer från vägtrafiken. Om vägtrafiken kan elektrifieras och effektiviseras genom användning av längre och tyngre vägfordon kan dessutom de hållbara förnybara drivmedel som används frigöras för att användas i de vägtrafiksegment som har svårast att ställa (så som tunga godstransporter) samt 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. Skogsindustrierna 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 i Sverige**

Näringslivet bejaktar 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. Skogsindustrierna menar att regeringen bör ge Konjunkturinstitutet i

---

<sup>4</sup> Bioekonomiutredningen eller egentligen "En nationell bioekonomistrategi – ett verktyg för den gröna industriella omställningen" <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2022/06/dir.-202277>

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.

## Skogsindustriernas utgångspunkt

Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bioekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt. De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etcetera. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossil energi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara och cirkulära.

För att framtidsavsättningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft. Skogsindustrin exporterade år 2021 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 70 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla trafikslag utom flyg ingår. Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige.

Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av trafikslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av trafikslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande trafikslaget för rundvirke (ca 65 procent), flis (ca 85 procent) och sågade trävaror (ca 85–90 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (ca 60-65 procent) och för papper (ca 85 procent).

Stockholm

2022-12-15

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm  
Transportdirektör