

Remissyttrande
Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
070-699 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER TRAFIKANALYS RAPPORT 2022:14 FÖRSLAG SOM LEDER TILL TRANSPORTSEKTORNS KLIMATOMSTÄLLNING

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 000 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Bakgrund

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges klimatpåverkan. Trafikanalys redovisar i rapporten förslag på styrmedel som kan påskynda transportsektorns omställning så att de klimatpolitiska målen kan uppnås.

I sin analys utgår Trafikanalys från att befintliga styrmedel beslutade fram till första mars 2022 gäller. Sedan dess har förutsättningarna förändrats, exempelvis har klimatbonusen för personbilar och lätta lastbilar tagits bort, energiskatten på bensin och diesel har beslutats att sänkas med 80 öre per liter från och med årsskiftet och regeringen har aviserat en sänkning av reduktionsplikten till EU:s miniminivå.

Trafikanalys konstaterar att om reduktionspliktsnivåerna eller drivmedelsbeskattningen sänks krävs andra styrmedel eller åtgärder för att

kompensera för utebliven utsläppsminskning men att det inte är något som identifierats inom uppdraget.

Trafikanalys skriver: "Ett eventuellt beslut om till exempel sänkta drivmedelsskatter eller reducerade reduktionsplikts-nivåer innebär att det måste fram andra styrmedel eller åtgärder för att kompensera för utebliven utsläppsminskning. Vi har dock inte identifierat några sådana styrmedel inom ramen för detta uppdrag."

Flera av förslagen påverkas dessutom av EU:s klimatpolitik, inte minst pågående förhandlingar av direktiv och förordningar inom ramen för EU-kommissionens klimatpaket "fit for 55". Därmed kan vissa förslag komma att behöva justeras utifrån de nya förutsättningar som EU:s klimatarbete ger upphov till.

Trafikanalys bedömer att klimatomställningen inom transportsektorn bör vila på tre ben; ett transporeffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg.

Allmänna synpunkter

Sveriges Åkeriföretag står bakom Sveriges klimatpolitiska mål och delar Transportanalys bedömning att det krävs ytterligare åtgärder för att målen ska uppnås. De föreslagna styrmedel som myndigheterna redovisar i underlagsrapporterna till den klimatpolitiska handlingsplanen är dock inte tillräckliga för att säkerställa detta. Det krävs teknikneutrala, långsiktiga och förutsägbara åtgärder och styrmedel inom flera områden som tillsammans bidrar till att effektivt minska klimatpåverkan från transportsektorn utan att hämma svensk konkurrenskraft. Det är viktigt att hänsyn tas till andra initiativ och processer som pågår inom klimatområdet, i omvärlden och inom EU. Styrmedel som införs måste också regelbundet följas upp och utvärderas för att beakta ändrade marknadsförutsättningar och oförutsedda händelser i vår omvärld.

Nya beslut och förslag från nuvarande regering påverkar de förutsättningar som Trafikanalys utgått ifrån i sitt uppdrag från tidigare regering och därmed påverkas flera av slutsatserna i rapporten. Sveriges Åkeriföretag anser att uppdraget därför bör förlängas och uppdateras med utgångspunkt utifrån nuvarande förutsättningar.

Det finns ett flertal olika skatter och avgifter som påverkar transportnäringen men det saknas ett helhetsgrepp kring hur en skatteväxling kan göras till ett nytt avgiftssystem med tydlig styrning mot lägre utsläpp och där kostnadsskillnaderna mellan inhemska och internationella åkeriföretag utjämnas. Intäkterna från drivmedelsbeskattning kommer också att minska i takt med att andelen elfordon växer och användningen av fossila drivmedel minskar. Ett nytt avgiftssystem behöver ta hänsyn till detta. Trafikanalys har enligt regeringens direktiv inte haft i uppdrag att lämna förslag inom skatteområdet men lyfter ändå vissa perspektiv kopplat till att utformningen av skatter har en viktig roll att spela för att styra mot minskad klimatpåverkan i transportsektorn. Sveriges Åkeriföretag anser därför att det bör tillsättas en utredning som tar ett helhetsperspektiv kring skatter och

avgifter i hela vägtransportsektorn för såväl lätta som tunga fordon. Utformning av skatter eller avgifter i vägtransportsektorn bör beaktas även i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 branscher tagit fram färdplaner för fossilfri konkurrenskraft. I de färdplanerna listas ett antal hinder som riskerar att bromsa möjligheterna att nå klimatmålen. Förslag på styrmedel för att påskynda omställningen presenterats också. Färdplanerna har överlämnats till regeringen. Dessa förslag bör också beaktas i den klimatpolitiska handlingsplanen.

Förslag inom hållbara förnybara drivmedel

Trafikanalys identifierar att en omställning som bygger på att Sverige köper upp stora delar av världsmarknaden för biodrivmedel inte är en hållbar modell som kan exporteras till andra länder och att det därför krävs ytterligare styrmedel som främjar den inhemska biodrivmedelsproduktionen om vi ska nå de uppsatta klimatmålen på ett hållbart sätt. Sveriges åkeriföretag delar Trafikanalys bild och håller med om att det utöver stimulans för användning av fossilfria drivmedel också finns behov av kompletterande styrmedel som kan leda till en ökad inhemsk produktion av förnybara drivmedel. Hänsyn måste även tas till att säkerställa tillgången på drivmedel och tillförlitlig teknik för civilsamhälle och försvarets behov vid samhällsstörningar och krig.

Då regeringen har aviserat en ambition om att sänka reduktionsplikten till ”EU:s miniminivå” från den första januari 2024 och sedan bibehålla denna nivå under hela mandatperioden innebär det att de förslag som Trafikanalys lämnar inom området hållbara förnybara drivmedel inte längre synes vara aktuella i sin helhet under innevarande mandatperiod. Förslag inom hållbara förnybara biodrivmedel bör därför omarbetas och utgå ifrån de nya politiska förutsättningarna. Styrmedel inom detta område bör också invänta slutsatserna från pågående utredning om ”En nationell bioekonomistrategi – ett verktyg för den gröna industriella omställningen, Dir. 2022:77”.

Trafikanalys föreslår en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem. Sveriges Åkeriföretag välkomnar en bred utredning kring om reduktionsplikten kan ersättas med ett handelssystem med utsläppsrätter för transportsektorn. Ett handelssystem med utsläppsrätter kan ge en säkrare måluppfyllnad till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad eftersom incitamenten till elektrifiering, transporteffektivisering och ökad inblandning av biodrivmedel likställs när utsläppen prissätts genom utsläppsrätter. Sverige bör sträva mot styrmedel i linje med resten av EU, och ett utsläppshandelssystem bör därför utformas för att kunna anpassas till EU-kommissionens förslag om ett utsläppshandelssystem (EU ETS2) för transporter och bostäder inom ramen för klimatpaketet ”fit for 55”. Ett europeiskt handelssystem för koldioxid i

transportsektorn skulle även kunna minska den konkurrensnackdel som svenska åkerier idag har på grund av att reduktionsplikten drivit upp priserna på drivmedel högre i Sverige än i våra grannländer.

Sveriges Åkeriföretag anser att om ett handelssystem med utsläppsrätter för vägtransporter införs så måste detta ersätta relevanta nationella styrmedel som exempelvis reduktionsplikten, inte komplettera dessa. Sveriges Åkeriföretag avvisar dubbel- och trippelbeskattning inom vägtrafik och anser att en skatteväxling inte bör leda till ett högre uttag av skatter och avgifter.

Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Sveriges Åkeriföretag håller med om att transporteffektivitet är en viktig del i att minska transportsektorns utsläpp men vill också framhålla att det är nödvändigt att transporterna sätts i relation till den samhällsnytta som de bidrar till.

Lastbilstransporter är en del i en varukedja och bidrar till stor samhällsnytta genom leveranser av exempelvis fossilfritt stål från svensk industri, livsmedel till matbutiker, mediciner till apotek och sjukhus, bortforsling av avfall med mera. Dessa transporter ska givetvis ske så effektivt som möjligt men kan inte rationaliseras bort. Majoriteten, mer än 90 procent, av lastbilstransporterna är kortare än 30 mil och kör direkt mellan leverantör och kund och därför inte omvägar via hamnar och järnvägsterminaler. Potentialen för överflyttning till andra transportslag är därför mycket begränsad.

Att införa ett mål för ett transporteffektivt samhälle i linje med det förslag som presenterades i som Klimaträtsutredningens slutbetänkande ”Rätt för klimatet” (SOU 2022:21) där det föreslås att trafikarbetet med lastbil ska minska är därför orimligt eftersom hänsyn inte tas till nyttan som lastbilstransporterna bidrar med. När svenskt näringsliv ställer om för att uppnå de mål som är uppsatta i de olika branschernas färdplaner för fossilfri konkurrenskraft kan dessa produkter bidra till stor klimatnytta även om det på grund av hög efterfrågan av produkterna leder till ett ökat behov av effektiva lastbilstransporter. Ökad återvinning av exempelvis plast innebär sannolikt fler lastbilstransporter samtidigt som import av olja kan minska, vilket totalt sett leder till betydligt lägre växthusgasutsläpp i hela kedjan. Infångning av koldioxid via CCS kan leda till ett ökat behov av lastbilstransporter för att transportera koldioxiden. Därmed bör inte olika transportslag ses som olika bra och ställas mot varandra utan i stället ses utifrån hur de kan samverka på bästa möjliga sätt för att minimera klimatpåverkan i hela kedjan. Utan hänsyn till detta uppnås inte ett transporteffektivt samhälle utan snarare ett ”transportsnålt samhälle” som hämmar näringslivets konkurrenskraft, vilket är inte eftersträvansvärt.

Längre och tyngre fordon är en av de lägst hängande frukterna för att minska utsläppen från godstrafik på väg och skulle effektivisera lastbilstransporterna avsevärt till en låg samhällsekonomisk kostnad. Idag kan 74 tons lastbilar bara köra på en väldigt begränsad del av det svenska vägnätet och skillnaderna mellan olika län är stora när det gäller andelen BK4 av det utpekade strategiska vägnätet. Vägnätet för bärighetsklass 4 behöver därför utökas så att hela BK1 vägnätet klassificeras om till BK4 redan år 2025. De fåtal broar som inte hunnit uppgraderas till BK4 år 2025 kan då skyltas med aktuell begränsad bärighet. Förutom en höjd viktbestämmelse skulle en högre tillåten längd bidra till stor klimatnytta inom åkerinäringen eftersom en stor andel av godstransporterna är volymbaserade. Beslut om införande av längre fordon upp till 34,5m har tagits vilket är mycket positivt, men fortfarande finns det osäkerheter kring hur snabbt implementeringen kommer att gå och hur stor del av vägnätet som kommer att vara möjligt att framföra dessa längre fordon på.

Förslaget att göra stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter är bra då det skulle kunna underlätta implementeringen av såväl längre som tyngre fordon genom att kommuner och regioner ges möjligheter att erhålla stöd för åtgärder som skapar förutsättningar för effektiv logistik och terminalverksamhet som exempelvis att uppgradera allmän väg/broar för att tillåta högre axellaster och därigenom förkorta körsträckan till terminal och möjliggöra mer effektiva fordon.

Förslag för energieffektiva vägfordon

Sveriges Åkeriföretag delar Trafikanalys bild av att elektrifieringen kommer att vara en viktig pusselbit för att öka energieffektiviteten hos vägfordon och minska klimatpåverkan från transportsektorn. Eldrivna lastbilar är idag ca 3 gånger dyrare än motsvarande dieseldrivna alternativ. Investeringsstöd för att minska kostnadsskillnaden är därför ett bra incitament för att påskynda utrollningen av eldrivna lastbilar. Klimatpremien för miljölastbilar är därför ett viktigt styrmedel även om vi delar Trafikanalys slutsatser om att stödnivån per fordon i dagsläget inte är tillräckligt hög för att ge en större effekt i nyförsäljningen av eldrivna lastbilar. Sveriges Åkeriföretag stödjer Trafikanalys förslag om att förlänga klimatpremien för tunga miljölastbilar till att även gälla 2025-2026 samt att dagens stödnivå bör höjas i linje med stödnivåerna i flera andra EU-länder.

Trafikanalys föreslår att dagens miljözon klass 3 ska delas upp i en zon för lastbilar och bussar och en för personbilar, argumentationen för förslaget haltar dock. De bedömer dagens miljözon klass 3 som svår att tillämpa i praktiken då elektrifieringen av olika fordonssegment befinner sig i olika faser. Elektrifieringen av personbilar har kommit betydligt längre än elektrifieringen av såväl lätta som tunga lastbilar. Trots detta argumenterar Trafikanalys för att miljözon klass 3 ska kunna införas senare för personbilar än för lätta lastbilar, lastbilar och bussar på grund av att miljözon klass 3 för personbilar riskerar att stänga ute delar av

befolkningen som inte har råd med elbil och att samma problematik inte finns för bussar och lastbilar då ett fåtal av dem ägs av privatpersoner. Sveriges Åkeriföretag menar att det samma gäller även för en huvuddel av åkerier och hantverkare som bara har något eller några enstaka fordon. De företag som inte har råd eller av andra anledningar möjlighet att byta till fordon som klarar kraven i miljözon klass 3 stängs därmed också ute från delar av staden.

Miljözonerna är i grunden inte utformade utifrån att styra mot minskad klimatpåverkan utan för att minska lokala emissioner som ger negativa effekter på luftkvaliteten. Miljözon klass 3 kan bidra till att påskynda omställningen till el- och gasfordon men eftersom styrmedlet inte är teknikneutralt stängs vissa fordon ute trots att de drivs med förnybara drivmedel som också minskar klimatpåverkan. Sveriges Åkeriföretag anser att Miljözon klass 3 successivt kan bli ett relevant verktyg för att förbättra luftkvalitet, minska buller och bidra till klimatmålen men vid eventuellt införande av miljözon klass 3 bör dessa vinster bedömas i förhållande till de högre transportkostnader som införandet av zonen kan leda till.

För att förbättra förutsättningarna till bibehållen transporteffektivitet vid införande av miljözon klass 3 anser Sveriges Åkeriföretag att det är viktigt att implementera möjligheten för förare med B-körkort att framföra lätta lastbilar med en vikt på upp till 4,25 ton under förutsättning att den extra vikten motiveras av alternativa drivmedel i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645. Detta på grund av att gas- och eldrivna lätta lastbilar tappar upp till 30-60 procent av sin lastförmåga jämfört med en traditionell dieseldriven lätt lastbil.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Miljödepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig