

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Tågforetagens remissvar – Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

*Tågforetagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17.000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tågforetagen ingår i förbundsgruppen *Almega*, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.*

Tågforetagen har tagit del av rubricerat förslag och inkommer med remissvar enligt nedan.

Sammanfattning remissvar

- Tågforetagen saknar ett förslag på en tidsram på vilka åtgärder som behöver genomföras och när dessa ska vara klara för att vi ska kunna nå målen år 2030 och 2045. Trafikanalys förslag hade även kunnat fördjupas ytterligare och stärkas med till exempel kostnadsberäkningar och beräknad klimatnytta.
- Tågforetagen välkomnar förslaget att **transporteffektivt samhälle** införs som en transportpolitisk princip. Det är av största vikt att transportsektorn blir mer hållbar och att klimatomställningen påskyndas ytterligare.
- En översyn av **reduktionsplikten** liksom en potentiell inkludering av sjöfartens och järnvägens drivmedel i reduktionsplikten ser vi som positivt. Trots att utsläppen från järnvägen är mycket små kan järnvägen fortfarande bli bättre.
- Järnvägen har stor betydelse dels för klimatomställningen, dels för den gröna industriutvecklingen. För att lyckas med både nettonollutsläppen och med att bibehålla järnvägens konkurrenskraft behöver dock järnvägen rustas ytterligare samtidigt som politiken behöver, i samverkan med järnvägsbranschen, driva utvecklingen.
- Resonemang om järnvägen – till exempel övergångsregler vid eventuell inkludering av drivmedel för järnvägen i reduktionsplikten och tankar om offentlig upphandling med klimatkrav – hade kunnat fördjupas ytterligare. I detta remissvar blir det därmed svårt att på ett ingående sätt diskutera effekterna av detta på järnvägen.

Rapportens övergripande förslag

Trafikanalys har på uppdrag av regeringen tagit fram ett underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Detta underlag skall ligga till grund för nästa klimatpolitiska handlingsplan. Trafikanalys presenterar förslag utifrån olika trafikslag och åtgärdsområden:

- Ett transporteffektivt samhälle
- Hållbara förnybara drivmedel
- Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg

Rapporten grundar sig på scenarioanalyser som visar att vi kan nå klimatmålen år 2030 för inrikes transporter med dagens beslutade styrmedel – dock inte 2045-målet. Uppfyllelsen av 2030-målet förutsätter dock att det finns ändamålsenlig laddinfrastruktur samt hållbara förnybara drivmedel att tillgå. Trafikanalys ser därmed behov av ytterligare styrmedel samt åtgärder – främst med sikte på nettonollutsläpp från transportsektorn år 2045 – för att nå målen på ett hållbart, kostnadseffektivt och robust sätt.

Trafikanalys lyfter fram i rapporten att det behöver genomföras åtgärder inom Elektrifieringsstrategin, framför allt när det kommer till vägtrafiken som har en central roll i transportsektorns klimatomställning (ändamålsenlig laddinfrastruktur). Rapporten ska betraktas som ett komplement till strategin. Trafikanalys konstaterar också att vi redan har flera viktiga styrmedel för klimatomställningen på plats, bland annat drivmedelsskatter, reduktionsplikt samt EU:s utsläppskrav för lätta fordon. Arbetet framöver handlar därmed om att justera och komplettera dessa styrmedel i relation till regleringar på EU och internationell nivå.

Styrmedel för järnvägen

Vad gäller järnvägen konstaterar Trafikanalys att resor och transporter med tåg genererar låga utsläpp av växthusgaser då järnvägstrafiken i Sverige till största del är elektrifierad. Dagens styrmedel fokuserar därmed främst på överflyttningen av transporter från bil, lastbil och flyg till järnväg. Järnvägstransporterna står i dag för mindre än 1 procent av växthusutsläppen och givet målet om nettonollutsläpp år 2045 väljer Trafikanalys att analysera hur järnvägstransporter kan bli än mindre klimatpåverkande.

I rapporten presenteras en studie där tre tänkbara styrmedel för järnvägen behandlas:

- Att en reduktionsplikt skulle införas även för drivmedel som används inom järnvägen.
- En snabbare utfasning av dieselbränsle i upphandlad trafik.
- Investeringsstöd för elektrifiering av industrispår, godsterminaler och hamnar (det kapillära nätet).

Tågföretagens synpunkter

Tåg företagen har tagit del av Trafikanalys rapport och välkomnar rapportens slutsats att omställningstakten behöver öka för att vi ska kunna nå målet till 2030 och även 2045. I den takten som omställningen bedrivs nu och givet de utmaningar som samhället står inför, lutar mycket åt att vi inte kommer nå målet 2030 – trots att styrmedel finns.

Det vore därmed välkommet om Trafikanalys lämnade ett förslag på en tidsram när alla åtgärder som behöver genomföras ska vara klara. Trafikanalys förslag hade även kunnat fördjupas ytterligare och stärkas med till exempel kostnadsberäkningar och beräknad klimatnytta.

Ett transporteffektivt samhälle och hållbara förnybara drivmedel

Trafikanalys föreslår ett införande av ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip där transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt. Utredningen föreslår även att regeringen, under nuvarande mandatperiod, ska ta ett brett grepp kring reduktionsplikten och utreda huruvida ytterligare drivmedel och trafikslag skulle kunna inkluderas i reduktionsplikten fram till år 2030. Detta handlar främst om drivmedel för sjöfart, järnväg samt elektricitet och andra drivmedel.

Tåg företagen välkomnar förslaget att **transporteffektivt samhälle** införs som en transportpolitisk princip. Det är av största vikt att transportsektorn blir mer hållbar och att klimatomställningen påskyndas ytterligare. Genom att ett transportpolitiskt samhälle blir en vägledande transportpolitisk princip kan den generella beteendeförändringen i samhället gentemot mer hållbara och klimatvänliga alternativ öka ytterligare – till exempel genom att det för företag blir en självklarhet att flytta över godstransporter från väg och luftfart till järnvägen i så stor utsträckning som möjligt. En viktig diskussion kopplat till överflyttningen av gods är längre och tyngre tåg samt lastbilar. Detta är en viktig komponent för både näringslivets och transportsektorns klimatomställning – som på olika sätt går hand i hand. Längre och tyngre tåg (och lastbilar) är bra för Sveriges konkurrenskraft och är också någonting som ses över på EU-nivå inom TEN-T. Detta optimerar användningen av infrastrukturen när ledig kapacitet är en bristvara. En annan konkret förutsättning för mer järnvägstransporter är utbyggnad av industrispår i anslutning till terminaler, lager och industrier.

Vi kan även se att intresset för klimatvänliga transportalternativ ökar i samhället, därmed bör det vara självklart att ett transporteffektivt samhälle är en del av transportpolitiska principerna.

Vi välkomnar även förslaget att stadsmiljöförordningen görs tillämplig för hållbara godstransporter samt att alla nivåer, alltså kommuner, regioner och staten, föreslås att gemensamt ta fram och vidta åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle.

Det hade dock varit intressant om Trafikanalys även tittade på hur till exempel miljökompensationen, ekobonus och skatt/avgift på vägsplitage (eurovignette) hade

kunnat användas långsiktigt och kopplas till de förslag som presenteras för att generera ytterligare incitament för ett transporteffektivt samhälle.

Tågföretagen anser att förslaget **att utreda reduktionsplikten** och eventuellt inkludera sjöfartens och järnvägens drivmedel i den är positivt. Trots att utsläppen från järnvägen är mycket små kan detta fortfarande bli bättre. Nettonollutsläpp är något som alla trafikslag ska eftersträva och något som man inom järnvägsbranschen ser som ett mål. Genom att till exempel bygga om diesellok till vätagaslok och genom ytterligare elektrifiering pågår redan stora utvecklingsåtgärder inom järnvägssektorn.

Järnvägen har stor betydelse dels för klimatomställningen, dels för den gröna industriutvecklingen. För att lyckas uppnå nettonollutsläpp och för att bibehålla järnvägens konkurrenskraft behöver dock järnvägen rustas ytterligare samtidigt som politiken behöver, i samverkan med järnvägsbranschen, driva utvecklingen.

Tågföretagen ställer sig dock frågande till resonemanget att inkludera elektricitet i reduktionsplikten. El som drivmedel skiljer sig stort från de vätskeformade drivmedlen och kan inte blandas med fossila bränslen.

Bristande förslag kopplat till järnvägens roll i transportsystemet

Tågföretagen tycker att resonemangen som berör järnvägen är intressant och en viktig diskussion att föra framgent. Dock saknar resonemangen en djupare förankring och hade därmed kunnat breddas och fördjupas ytterligare, likt de förslag som berör övriga trafikslag. Det som lyfts upp i utredningen, till exempel övergångsregler vid eventuell inkludering av drivmedel för järnvägen i reduktionsplikten och tankar om offentlig upphandling av klimatkrav, hade vid ett verkställande haft betydande påverkan på järnvägen. Diskussionen hade således gynnats av en mer djupgående analys i utredningen.

För Tågföretagen, den 15 december 2022

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic
Näringspolitisk expert