

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

Stockholm 2022-12-15

Ref M2022/01828

## **Remissyttrande över Trafikanalys rapport ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning” (Rapport 2022:14)**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportnäringen. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag inom transportnäringen.

Transportföretagen har haft möjligheten att träffa Trafikanalys och diskutera uppdraget och vi upplevde en väldigt positiv och konstruktiv dialog. Transportföretagen skickade också ett omfattande skriftligt underlag i mars till Trafikanalys efter den öppna hearingen.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad rapport och vill framföra följande synpunkter.

### **Transportnytta, klimatutmaningen och kostnadseffektiva klimatstyrmedel**

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling och en växande befolkning leder till ökade transporter över allt större avstånd. Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundförutsättning, inte minst eftersom ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv är centralt för att skapa de resurser som behövs för att ställa om till ett hållbart samhälle.

Samtidigt påverkar transporter på olika sätt vår miljö och klimat. Transportsektorn bejaktar och driver hållbarhetsarbetet och arbetar på olika sätt aktivt för att minimera sin klimatpåverkan.

Klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft. Då behövs balans mellan de transportpolitiska målen, att arbetet sker med en realistisk tidshorisont och med förståelse för Sveriges generella beroende av den internationella utvecklingen, i stort men också på transportområdet.

Ur ett klimatperspektiv finns inga nationsgränser. Klimatutmaningen är global och där är FN:s arbete, genom bland annat IPCC, av yttersta vikt. Målet för klimatarbetet måste alltid utgå ifrån att förslag och åtgärder ska ge största möjliga minskning av klimatgasutsläpp till minsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Det är därför alltid mer fördelaktigt med klimatåtgärder med så bred omfattning som möjligt.



Gemensamma EU-åtgärder och mål är alltid att föredra framför nationella. Svenskt fokus måste alltid i första hand ligga i att proaktivt påverka EU-nivån att implementera nödvändiga och vetenskapligt belagda gemensamma åtgärder som kan ersätta de nuvarande och planerade svenska klimatstyrmedlen.

Trafikanalys tar också upp detta viktiga faktum i rapporten, där man helt riktigt konstaterar att *”Transporter är till sin natur gränsöverskridande och internationella regleringar är därför avgörande för att lyckas med omställningen. Att Sverige är en aktiv och pådrivande aktör i regelutvecklingar såväl inom EU som i internationella organ är därför en mycket viktig uppgift. Det kan påverka möjligheten att nå såväl de nationella som de globala klimatmålen.”* (s.12)

Svensk, ambitiös klimatpolitik och genomförda åtgärder har under lång tid varit inriktad på att Sverige ska bli en ”permanent världsutställning” och att vi ska ”gå före”. Det är ett retoriskt effektivt sätt att visa på en gemensam målbild. Det är relevant men måste också innebära att Sverige kan visa upp och styrmedel som är mätbara, attraktiva, effektiva och som går att exportera till andra.

Sverige kommer inte bli en förebild genom en klimatpolitik som utgår ifrån symboler, tro, moralism, skam och (vilket gäller särskilt för transportsektorn) att peka ut transportslag som enbart dåligt eller enbart bra. Ett ”transportsnålt samhälle” som exempelvis kringskår tillgänglighet, mobilitet, rörlighet och hämmar näringslivets konkurrenskraft är inte eftersträvansvärt eller attraktivt.

Styrmedel uppnår större acceptans om de uppfattas som generella men pricksäkra, kostnadseffektiva och har dokumenterat stora effekter på det som vi alla vill minska, de klimatskadliga utsläppen.

Trafikanalys tar dock upp under rubriken ”Samlade effekter på växthusgasutsläppen” att de presenterade förslagen ger begränsade ytterligare klimateffekter (utöver referensscenariot) fram till 2030, men att förslagen har påverkan på vilket sätt vi når målet. Trafikanalys anser att *”Målet kan nås till lägre samhällsekonomisk kostnad för klimatomställningen genom en effektivare användning av hållbara förnybara drivmedel, ett mer transporteffektivt samhälle och effektivare fordon och farkoster.”*

Samtidigt skriver Trafikanalys att *”Förslagen har större påverkan på växthusgasutsläppen under perioden 2030 till 2045 eftersom flera av förslagen gäller samhällsplanering där det tar längre tid innan effekterna får genomslag. Den breda utredningen om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelsystem som vi föreslår syftar till att ta fram system som fasar ut de fossila drivmedlen och som leder till att vi når i princip nollutsläpp från transporter senast 2045. Övriga förslag syftar till att öka robustheten i omställningen där utsläppen också minskas genom effektivare fordon och transporter. Men de syftar också till att minska de samhällsekonomiska kostnaderna för omställning och bidrar samtidigt till att uppnå andra samhällsmål såsom minskade utsläpp av kväveoxider, ökad trafiksäkerhet och ökad social hållbarhet.”*

Transportföretagen anser dock att Trafikanalys stödjer dessa skrivningar enbart med generella resonemang och rimlighetsbedömningar. Trafikanalys är däremot transparenta, vilket är positivt, med att det exempelvis finns ett stort behov av att utveckla statistik, det råder brist på uppföljning och utveckling av metoder av för- och eftermätningar för att göra bättre och mer precisa effektbedömningar av styrmedlen.

## Betydelsen av generella styrmedel och skatter

Enligt regeringens direktiv skulle inte Trafikanalys lämna förslag inom skatteområdet men Transportföretagen välkomnar resonemangen som förs i rapportens kapitel 11 om dess betydelse och med det framåtblickande perspektivet. Vi anser, precis som Trafikanalys, att dagens och framtidens utformning av skatter borde få en roll i kommande klimatpolitiska handlingsplan.

Frågorna är mycket angelägna och skatter kommer att behöva ses över och reformeras inom en snar framtid, inte minst på grund av en snabbt ökad andel elektriska fordon i fordonsflottan och att beskattningen av drivmedel är i behov av reform.

Transportföretagen anser att det under mandatperioden bör tillsättas en utredning som tar ett helhetsgrepp om transportsektorns styrmedel för framtidens tysta och utsläppsfria transporter.

## Synpunkter och kommentarer på Trafikanalys styrmedelsförslag

Nedan följer kommentarer och synpunkter på Trafikanalys förslag. Remissyttrandet följer samma ordningsföljd som förslagen presenteras i rapporten. Transportföretagen kommentera däremot inte alla 23 förslag. Där vi inte har någon synpunkt utelämnas förslaget helt ur yttrandet. Vi har heller inte synpunkter på Trafikanalys rangordning av förslagen.

## Trafikslagsövergripande förslag - Förslag inom hållbara (förnybara) drivmedel

*Trafikanalys förslag: En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem*

### Transportföretagen avstyrker en utredning om reduktionsplikten men tillstyrker förslaget om en utredning om utsläppshandelssystem

Under Trafikanalys arbete med rapporten har mycket hänt med frågan om reduktionsplikten.

Samma dag som Trafikanalys presenterade sin rapport, presenterades också Kontrollstation 2022, där Energimyndigheten föreslog tre alternativ med tyngdpunkt på en kraftfull höjning av nivåerna i reduktionsplikten. Denna rapport har inte remitterats.

Transportföretagen anser att det finns flera problem med styrmedlet, vilket vi tidigare framfört flertalet gånger. I mars 2022 kommunicerade Transportföretagen att reduktionsplikten var i behov av en broms och en nystart, utifrån nivåerna av utsläppsreduktion som gällde år 2018. Vi ansåg även att det behövdes en permanent sänkning av energibesättning av bränsle och indexuppräknings av skatten behövde frysas för att mildra kraftigt stigande och volatila bränslepriser.

Beskedet från den nytilträdde regeringen är att reduktionsplikten kommer att sänkas till EU:s miniminivå, från den 1 januari 2024, och ska gälla under hela mandatperioden.

Transportföretagen avstyrker Trafikanalys förslag om en bred utredning av reduktionsplikten eftersom det syftar till ett system som inte längre kommer vara verksamt i sin nuvarande eller föreslagna form.

Transportföretagen tillstyrker däremot förslaget att genomföra en bred utredning om förslaget att inkludera transporter (och bostäder) inom EU:s utsläppshandelsystem (EU ETS2).

Vinsterna med ett handelssystem med utsläppsrätter är att det ger en säkrare måluppfyllnad till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader, 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, framför allt för att nationellt nå klimatmål så kostnadseffektivt som möjligt.

Vi vill dock i sammanhanget betona om/när ett handelssystem med utsläppsrätter för vägtransporter införs ska detta ersätta relevanta nationella styrmedel som exempelvis reduktionsplikten, inte komplettera.

## **Trafikslagsövergripande förslag - Förslag inom ett transporteffektivt samhälle**

*Trafikanalys förslag: Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip*

### **Transportföretagen avstyrker förslaget**

På samma sätt som Klimaträttsutredningens slutbetänkande ”Rätt för klimatet” (SOU 2022:21) lämnar Trafikanalys förslag på hur begreppet ett ”transporteffektivt samhälle” ska konkretiseras.

Förslagen i ”Rätt för klimatet” tog sin utgångspunkt i att det krävs en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar för att transportsektorns klimatomställning ska ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt samt för att den ska vara robust mot förändrade omvärldsförutsättningar.

Transportföretagen ställde sig starkt kritiska till förslagen som, enligt utredningen, ska ge en ”starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle” och avstyrkte dessa. Klimaträttsutredningen bortser exempelvis helt från det faktum att transporter också skapar stora nyttor för individen och samhället.

Trafikanalys ansats är att regeringen ska föreslå riksdagen att införa transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen ”Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt”.

Transportföretagen står givetvis bakom att transportpolitikens mål och principer är viktiga utgångspunkter för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet, men ser inte nyttan av att lägga till ytterligare en princip om transporteffektivt samhälle.

Begreppet ”transporteffektivt samhälle” är mycket vagt och har olika betydelser för olika intressen och är i delar oförenliga. Transportföretagen är skeptiskt till att begreppet har fått stor tyngd i exempelvis underlagen som föregick beslutet om ett klimatmål för transportsektorn, även om det då framfördes som ett ”transportsnålt samhälle”.

Transportföretagen anser att en definition av begreppet är nödvändigt eftersom Trafikanalys förslag på vägledande transportpolitisk princip, ”Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt”, beroende på definition går på tvärs emot några av de övriga principerna, exempelvis ”kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras” och ”beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former”.

Samtidigt som Trafikanalys vill införa principen anser man inte att riksdagen ska rösta om en definition. Det är en rimlig hållning men vi ställer oss frågande till varför Trafikanalys då föreslår en transportpolitisk princip överhuvudtaget.

Transportföretagen avstyrker förslaget, i likhet med Transportstyrelsen och Trafikverket.

## Förslag som rör vägtrafiken – Förslag rörande hållbara förnybara drivmedel

*Trafikanalys förslag: Främja den inhemska biodrivmedelsproduktionen genom att införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten och förstärka Industrielivet.*

### Transportföretagen avstyrker förslagen

Förslagen har tidigare förts fram flertalet gånger av bland annat Klimatpolitiska rådet och Energimyndigheten. Givet den politiska utvecklingen med avseende på reduktionsplikten så medför den nya regeringens besked, om att reduktionsplikten kommer att sänkas till EU:s miniminivå under hela mandatperioden, att förslaget inte längre är aktuellt.

Transportföretagen anser också kopplat till detta att regeringen bör avvakta och ta hänsyn till förslagen i utredningen ”En nationell bioekonomistrategi – ett verktyg för den gröna industriella omställningen, Dir. 2022:77”. Uppdraget ska redovisas i februari och oktober 2023.

Transportföretagen anser dock att det skulle vara av vikt att utreda ett nytt system/kvot gällande inblandning av biodrivmedel, efter år 2026. Perspektivet bör då av naturliga skäl vara år 2045 och vara i linje med exempelvis det finska eller det nederländska kvotsystemet, som båda har en kvot för avancerade biodrivmedel.

Men Transportföretagen vill återigen påpeka att om/när EU utvidgar utsläppshandelssystemet till att även inkludera transporter, behövs inget styrmedel så som ett kvotsystem för biodrivmedel.

## Förslag som rör vägtrafiken – Förslag rörande ett transporteffektivt samhälle

*Trafikanalys förslag: Sänk hastigheten i tätbebyggt område*

### Transportföretagen avstyrker förslaget

Transportföretagen ifrågasätter varför detta förslag lyfts fram, på central plats, i rapporten eftersom en sänkt bashastighet inte är en klimatomställningsfråga.

Trafikanalys bygger en stor del av sin analys och argumentation på en rapport myndigheten släppte 2017 som var ett regeringsförslag, där det förordades en sänkt bashastighet från 50 till 40 km/h.

Den dåvarande regeringen vidtog inte några åtgärder med anledning av rapporten och vi anser inte att nuvarande regering heller bör vidta någon åtgärd i frågan.

*Trafikanalys förslag: Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete*

## Transportföretagen avstyrker förslaget

Transportföretagen avstyrker att angivet förslag genomförs och redovisar skälen nedan.

Transportföretagen ställer sig dock inledningsvis frågande till förslaget att uppdraget ges till Arbetsgivarverket. Är genomlysningen endast tänkt att göras på den statliga delen av arbetsmarknaden? I så fall har Transportföretagen inget att invända. Avses Arbetsgivarverket utreda även det privata näringslivet motsätter sig Transportföretagen uppdraget. Utredningar rörande det privata näringslivet utförs regelmässigt inom arbetsmarknadsdepartementet och med representation från huvudorganisationerna på den svenska arbetsmarknaden.

Transportföretagen motsätter sig förslaget även av följande anledning. Själva utgångspunkten för förslaget tar inte vederbörlig hänsyn till - och synes vila på stor okunskap om - hur den svenska arbetsmarknaden är beskaffad och vad som kännetecknar den svenska modellen.

Företagslednings- och arbetsledningsrätten vilar på en allmän rättsgrundsats inom privaträtten, förmögenhetsrätten och arbetsrätten, nämligen att arbetsgivaren fritt disponerar över och beslutar om verksamhetens organisation. Till denna rätt hör att avgöra hur verksamheten ska bemannas och var den ska vara förlagd rent fysiskt. Till rätten hör även att bestämma hur och var arbetstagarna, eller andra som arbetsgivaren anlitar, ska utföra sina arbetsuppgifter och med vilka arbetsredskap.

Trafikanalys förslag synes utgå ifrån den motsatta uppfattningen; att arbetstagarna skulle ha en rätt att på egen hand avgöra var de ska utföra det arbete som arbetsgivaren behöver få utfört och betalar för. Denna uppfattning är inte förenlig med svensk arbetsrätt. Om och i den mån arbetsgivaren gör bedömningen att arbetet kan bedrivas från annan plats än driftsenheten finns det redan i dagsläget inget som hindrar att så sker. Någon utredning om detta behöver således inte genomföras.

Till det ovan anförda kommer att arbetsgivaren sällan eller aldrig kan ha synpunkter på hur eller var arbetstagarna bor. Att någon väljer att bosätta sig bortom promenadavstånd från sin arbetsgivare kan ha sin grund i exempelvis ekonomiska eller miljömässiga överväganden, något som arbetsgivaren inte har med att skaffa. Arbetstagarens val av boställe kan dock inte tillåtas begränsa arbetsgivarens företagsledningsrätt och i förlängningen inskränka ägarnas rätt att fritt förfoga över sin egendom, en rätt som är skyddad i såväl Europakonventionen för de mänskliga rättigheterna som i EU:s grundstadga.

## Förslag som rör vägtrafiken – Förslag rörande energieffektiva vägfordon

*Trafikanalys förslag: Förläng klimatpremien för tunga lastbilar och utred ökad stödnivå*

### Transportföretagen tillstyrker förslagen

Transportföretagen har länge påpekat att elektrifieringen av den tunga trafiken går alldeles för långsamt. Trots många initiativ och samarbeten mellan stat och näringsliv behöver takten öka. Sverige måste gå från piloter till storskalighet. På fordonssidan kan staten höja ambitionsnivån. Investeringskostnaden för en ellastbil och buss är betydligt högre än för en dieseldriven, generellt ca 3–4 gånger för lastbil och det dubbla för buss.

Transportföretagen har länge gjort samma bedömning som Trafikanalys att dagens stödnivå (klimatpremien) per fordon är otillräcklig för att ge någon större effekt i nyförsäljningen av tunga fordon (och arbetsmaskiner) även om vi tillstyrker förslaget att dagens klimatpremie till miljölastbilar förlängs till att även gälla 2025 till 2026.

Vill staten att omställningen ska ske snabbare måste incitamenten för att investera i elektriska lastbilar och bussar höjas rejält. De investeringskostnader det handlar om är det få i branschen som klarar att ta på egen hand. Det är ett faktum att allt fler EU-länder har insett att omställningen inte går att åstadkomma genom att enskilda åkare eller andra företag ensamt tar kostnaderna, eller riskerar att slås ut.

Trafikanalys (genom underlagsrapporten från WSP) presenterar en gedigen analys där två alternativa nivåer, 60 procent respektive 80 procent av merkostnaden, utreds. Transportföretagen har under en längre tid lyft fram Tyskland som ett proaktivt exempel där ett företag kan få 80 procent av merkostnaden mellan en Euro 6 lastbil (diesel) och en eldriven, i direkt stöd från staten. Liknande nivåer har även Österrike. Åkerierna kan också få 80 procent av kostnaden täckt av staten för investering i den laddinfrastruktur som behövs för att kunna ladda den elektriska lastbilen.

Tyskland och andra länder rustar sig nu för att, med bibehållen konkurrenskraft, klara utmaningen att nå en fossilfri transportnäring omkring 2050.

Transportföretagen tillstyrker därför förslaget att regeringen bör ge Energimyndigheten i uppdrag att utreda om en ökning av dagens stödnivå i linje med flera andra EU-länder, skulle vara motiverad för att ytterligare öka takten i omställningen.

*Trafikanalys förslag: Inför en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner*

### Transportföretagen tillstyrker förslaget men anser att den behöver utredas ytterligare

Transportföretagen spelade in till Trafikanalys i arbetsprocessen att vi ville se ett välanalyserat förslag om en skrotningspremie för personbilar. Detta som komplement till de styrmedel som syftar till att minska koldioxidutsläppen från fordonsparken med hjälp av ny teknik.

Potentiellt skulle detta kunna ge ökat incitament att påskynda omställningen av fordonsflottan genom att de allra äldsta bruksfordonen snabbare fasas ut, skrotas och materialet återvinns.

Transportföretagen tillstyrker Trafikanalys förslag men, som Trafikanalys påpekar, behöver förslaget utredas vidare med avseende på ersättningsnivå, ålderskrav och en lämplig tidpunkt för ett införande, hur länge systemet ska bestå, klimatnytta samt att göra utvärderingar av liknande system som genomförts i andra länder.

## **Kommentar till kapitel 8 ”Resonemang om järnvägen”**

Främjande av överflyttning av godstrafik från väg till järnväg (och sjöfart), där det är logistiskt och fördelaktigt, är en energi- och utsläppseffektiv klimatpolitik. Detta är särskilt tydligt vid långväga och gränsöverskridande transporter. Följande faktorer är därmed viktiga att tillgodose; en säkerställd god funktionalitet vilket kräver åtgärdande av befintlig underhållsskuld, ökad redundans och robusthet i järnvägsnätet vilket kan uppnås med riktade punktinvesteringar så som elektrifiering av ej elektrifierade bandelar, viktiga för näringslivets transportbehov, samt kapacitetsförstärkande mindre investeringar i befintligt elektrifierat järnvägsnät. I sammanhanget bör framhållas att elektrifiering förvisso kan uppnås med batteri- och vätgaslösningar men positiva systemeffekter vid sammanhängande teknisksystem är att föredra.

Stöd inte bara till elektrifiering av det kapillära nätet är gagneligt utan överhuvudtaget till moderna, effektiva kapillära järnvägslösningar för överflyttning av godstransporter varvid särskilt skall framhållas intermodala lösningar till såväl förbättrade miljöprestanda som ökad transporteffektivitet. Befintliga stödsystem såsom klimatklivet, utvidgad ekobonus samt i andra EU-länder varande stödsystem kan vara utgångspunkten för en ökad politisk satsning och genomförande.

## **Förslag som rör sjöfarten**

Transportföretagen avstår från synpunkter på rapportens förslag som berör sjöfarten men vill framföra följande kommentarer.

Det är viktigt att Trafikanalys lyfter upp att sjöfarten, liksom flyget, är en utpräglad global industri som verkar på en internationell marknad. För sjöfarten är det därför av yttersta vikt att ha effektiva regleringar och styrmedel på global nivå för att få en konkurrensneutral spelplan för sjöfarten. EU-nivån är viktigt men IMO-nivån ännu mer angelägen och där behöver Sverige och den svenska regeringen vara pådrivande.

Sjöfarten är i början av omställningsarbetet och mycket arbete pågår inom farkoster och bränslen. Sjöfarten och hamnarna gör idag stora investeringar för att möta en större efterfrågan på gods- och persontransporter.

Av allt som importeras till eller exporteras från Sverige går cirka 90 procent av godset över de svenska hamnarna. Utan hamnar som portar mot omvärlden fungerar inte Sverige, varken landet som sådant eller livet för dess invånare. Utifrån detta hade Transportföretagen gärna sett ett större fokus på hamnarna och hamnarnas framtida roll i Trafikanalys rapport.

Incentiv och stöd för exempelvis öka tillgången till förnybara drivmedel alternativt till laddinfrastruktur i relevanta hamnar och färjelägen är avgörande även för omställningen av fartygsflottan.



Samtidigt beskriver Trafikanalys (s. 31 gällande sjöfart och hamn) att det är många olika parallella processer som påverkat deras arbete med rapporten.

Transportföretagen vill särskilt peka på det mycket givande och konstruktiva arbetet, där Sveriges Hamnar varit delaktiga, inom analysen av möjliga incitament för att åstadkomma en ökad användning av land- och laddström i hamnar. Transportföretagen förutsätter att dessa analyser från Trafikanalys (tillsammans med Transportstyrelsen och Energimyndigheten) tas om hand i departementets arbete med kommande klimathandlingsplan.

## Förslag som rör luftfarten

Transportföretagen vill återigen poängtera att flyget är en internationell industri, med ett globalt regelverk som har gjort flyget till vad det är idag, och är en helt väsentlig del av den globala ekonomin. Flygets klimatpåverkan bör precis som flygsäkerheten regleras internationellt, särskilt som det ur ett klimatperspektiv inte finns några nationsgränser.

Vi är inne i en period av livlig diskussion om styrmedel på både nationell, europeisk och global nivå. Om vi som resultat får helt olika regleringar nationalstaterna, eller regionerna, emellan kommer flyget påverkas negativt, vilket i sin tur kommer påverka den globala ekonomin och orsaka snedvridning av konkurrensen mellan flygbolag från olika länder.

Detta är särskilt bekymmersamt inom EU eftersom alla EU:s flygbolag agerar fritt på den öppna inre marknaden. Om vi sätter högre krav på våra svenska flygaktörer får de sämre möjligheter att konkurrera jämfört med flyg från andra EU länder.

Sverige har tagit täten med att utveckla styrmedel för flyget. De redan beslutade styrmedlen som flygskatt, reduktionsplikt och miljöstyrande flygplatsavgifter, samt de föreslagna åtgärderna klimatdeklaration och trängselavgifter, träffar redan allt flygande från Sverige till ett annat land. Svenska inrikesflyget får betala dubbelt upp eftersom allt flygande som sker inom Sverige omfattas av styrmedlen – tur och retur så att säga.

Samtidigt omfattas redan *allt* flygande sedan 2012 inom EU:s inre marknad av EU:s utsläppshandelssystem, EU-ETS. Dessutom har vi all anledning att förvänta oss att EU:s föreslagna regler för flygets klimatpåverkan inom Fit For 55 kommer omfatta allt flygande inom EU oavsett nationalitet på passageraren. Utöver detta har vi ICAO:s CORSIA för global flygtrafik, samt andra länders nationella utsläppsmål för flyget.

Noterbart är att EU:s medlemsstater och Europaparlamentet enades den 7 december om en ambitiös reform av flyget i EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS). Förslaget innebär bland annat en komplett utfasning av den fria tilldelningen till flyget av utsläppsrätter inom EU ETS redan 2026.

Överenskommelsen innebär att EU nu tar ledartröjan för flygets omställning och sätter en mycket hög och ambitiös nivå som medlemsstaterna måste följa. När överenskommelsen blir direkt tillämplig EU-förordning bedömer Transportföretagen att det varken finns utrymme eller behov av nationella åtgärder och styrmedel på samma område.

Transportföretagen vill därför påpeka att vi avstyrker de förslag på beskattning rörande luftfartsområdet som det resoneras om i rapporten (s.109). Som beskrivits ovan är flyget redan i dagsläget föremål för delvis överlappande styrmedel, nationellt, EU och globalt. Att föra in ytterligare nationella skatter skulle ytterligare snedvrída konkurrensen utan påvisbara effekter på utsläppen och bidra till dubbelbeskattning av de utsläpp man önskar ska minska. Eventuella diskussioner kring en drivmedelsskatt bör hanteras på EU-nivå inom ramen för Fit for 55.

## Förslag som rör luftfarten – Förslag som rör hållbara förnybara drivmedel

*Trafikanalys förslag: Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg*

### Transportföretagen tillstyrker förslaget

Transportföretagen anser att förslaget är bra. Av Trafikanalys samtliga förslag inom flygområdet har detta den största potentialen att ge substantiell effekt på utsläppen.

Transportföretagen vill dock förtydliga att detta inte rör sig om en klimatkompensation utan ska hanteras som en direkt klimatreduktion. Förslaget innebär en fördyring för staten. Om denna läggs direkt på respektive statlig verksamhet finns en risk att dessa avstår från eller begränsar viktiga och samhällsnyttiga resor för att spara pengar. Det är därför viktigt för Transportföretagen att en sådan kostnadsökning belastar statsbudgeten och inte budget för enskilda statliga verksamheter.

Rätt balanserad vore det mycket bra att det offentliga Sverige, inte bara staten, köper hållbart flygbränsle motsvarande sitt flygande i en progressivt ökande takt som anpassas till offentliga utsläppsmål och tillgång/pris på marknaden. Det är också rimligt att det offentliga gör detsamma för allt tjänsteresande, inte enbart med flyg.

Eftersom hållbart flygbränsle är och kommer att vara den faktor som har störst potential att relativt snabbt minska utsläppen är det här som huvudsakligt fokus bör ligga. Tillgången till hållbart flygbränsle till en hanterbar kostnad kommer att vara helt centralt för flygets omställning. Här vill Transportföretagen lyfta fram behovet av storskalig och lokal produktion av hållbart bränsle till flyget.

Förutsättningen att tillverka hållbart flygbränsle baserat på till exempel skogsavfall är god i Sverige liksom tillverkning av så kallat elektrobränsle. De ekonomiska riskerna för att bygga upp produktion är dock betydande och staten har ett viktigt ansvar att bidra till att minimera risken så denna produktionskapacitet kan byggas upp. Vi förordar att staten skyndsamt utvecklar en riskdelningsmodell och att staten förbereder för att kunna gå in med kreditgarantier.

*Trafikanalys förslag: Upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter*

### Transportföretagen tillstyrker förslaget

Transportföretagen ställer sig positiva till förslaget även om det rimligtvis har mycket begränsad effekt på de totala utsläppen. Bör ses som en viktig symbolisk åtgärd för att visa att staten går före.

Staten kan också på detta sätt vara med och bidra till en svensk självförsörjning av hållbara flygbränslen. Transportföretagen anser också, vilket dock inte Trafikanalys gör, att det ska sättas ett SAF-mål på Forsvarsmakten som är fullt finansierat.

*Trafikanalys förslag: Ställ krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik*

## **Transportföretagen tillstyrker förslaget**

Transportföretagen anser att förslaget är bra. Det ska åligga det offentliga att minska sin klimatpåverkan med målet att flyga fossilfritt. Transportföretagen har vid ett tidigare tillfälle uppmanat Trafikanalys att vi ville se förslagen presenteras i form av målsättningar, exempelvis:

**Upphandlingsmål 1:** Reformera upphandlingsreglerna (EU Förordning (EG) nr 1008/2008) för att möjliggöra upphandling av fossilfritt flyg. Staten ska arbeta för en reformering av upphandlingsreglerna så att upphandling kan omfatta krav på inblandning av fossilfritt flygbränsle, och även förbereda regelverket för krav på elflyg när, och på sträckor där, detta blir lämpligt.

**Upphandlingsmål 2:** Uppdra till Trafikverket att, för den trafikvolym man upphandlar under Förordning (EG) nr 1008/2008, separat upphandla den mängd hållbart flygbränsle som krävs för att nå offentliga utsläppsmål.

## **Förslag som rör luftfarten – Förslag som rör energieffektiva flygplan**

*Trafikanalys förslag: Utred ett investeringsstöd för framdragnings av el för elflyg*

## **Transportföretagen tillstyrker förslaget**

Transportföretagen ställer sig mycket positiva till förslaget. Det är särskilt viktigt att stötta den markbundna delen av omställningen eftersom olika flygplatser har helt olika möjligheter att själva finansiera de nödvändiga investeringarna.

I Sverige har vi en blandning av statliga, kommunala och privata flygplatser, men framtidens el- och hybridflygplan kommer att beflyga dem alla. I och med uppdelningen har flygplatserna olika förutsättningar att finansiera omställningsnödvändig uppgradering av infrastrukturen.

Även om hela Sveriges flygplatssystem totalt sett går med vinst under ett normalår, går många flygplatser med minusresultat och överlever tack vare olika former av stöd, till exempel genom att bli utsedd till beredskapsflygplats och genom ägarbidrag. Detta samtidigt som flygplatserna fyller en väldigt viktig samhällsfunktion för hela Sverige. Pandemin har ytterligare försämrat flygplatsernas ekonomi och det är svårt att se hur man ska orka med att utföra sin roll i omställningen utan stöd.

Transportföretagens förhoppning är att den flygplatsutredning som ska rapportera till regeringen den 15 december och som har utrett den grundläggande frågan om statens ansvar för Sveriges alla flygplatser, även tar upp omställningsfinansieringsfrågan, men vi kan redan nu meddela vår slutsats att flygets infrastruktur, oavsett ägare, kommer behöva stöd för att förberedas för framtidens flyg.

*Trafikanalys förslag: Utred stöd till inköp av fossilfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra*

## **Transportföretagen tillstyrker förslaget**

Transportföretagens ställer sig positiva till förslaget men vi anser också att detta även bör vara möjligt för regioner och kommuner. Vi anser att det behövs en diskussion, analys och förslag på

hur vi skapar möjlighet för kommuner och regioner att upphandla flyg. Det är viktigt och nyttigt att utmana Trafikverkets (och statens) monopol i frågan. Frågan om stöd till inköp bör därför även breddas till frågan om lokal möjlighet att upphandla flygtrafik.

Elflyg (batterier och vätgas, inklusive hybrider) har på kort sikt begränsad potential att ersätta befintliga flyglinjer, men på längre sikt kommer båda teknikerna spela en allt större roll för flygets globala omställning. När teknikerna är klara för marknadsintroduktion måste infrastrukturen redan finnas på plats.

Därför är förslagen kring elektrifiering inte bara bra utan helt centrala då infrastrukturen behöver vara på plats innan kommersiell flygtrafik kan ske. Transportföretagen anser att vätgas bör tas med i de satsningar på infrastruktur som krävs för eldrivet flyg. Eldrivna flygplan kommer att ha en hög kapitalkostnad initialt. Att Trafikanalys föreslår att utreda stöd för inköp av fossilfria flygplanstyper är välkommet och vi bedömer att det kommer ha en konkret effekt på hur tidigt och hur snabbt en marknadsintroduktion kan ske.

Även andra stöd bör dock övervägas, som till exempel nedsättning av start- och landningsavgifter, rabatterade överflygningsavgifter, ekonomiska incitament för drift och underhåll av elflygplan, nedsatta myndighetsavgifter, skattebefrielse för el och vätgas som används för flyg, och andra program som lyfter fram och skapar fördelar för dem som köper elflygstjänster.

Dessa ligger tyvärr utanför Trafikanalys rapport men borde vara en del av regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan.

Med vänlig hälsning,

*Transportföretagen*

**Tina Thorsell**  
Samhällspolitisk chef

**Mårten Bergman**  
Transportekonom

**Fredrik Kämpfe**  
Branschchef Transportföretagen Flyg

**Eric Tedesjö**  
Branschchef Sveriges Hamnar

**Anders Josephsson**  
Näringspolitisk expert Väg

**Johan Grauers**  
Arbetsrättsjurist / Förhandlingschef Sveriges Hamnar

**Tomas Arvidsson**  
Ordförande Järnvägskommittén, Transportindustriförbundet