

Miljödepartementet
103 33 Stockholm
m.remissvar@regeringskansliet.se
i.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-11-07

Ref M2022/01364

Remissyttrande av slutbetänkandet ”Rätt för klimatet” (SOU 2022:21)

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Mobility Sweden är branschorganisation för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. MRF (Motorbranschens Riksförbund) är branschorganisation för bilhandel och verkstäder. Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation.

Klimaträttsutredningens slutbetänkande redovisar förslag till ändringar av lagstiftningen inom tre områden: främja bidrag till klimatomställningen, underlätta byggande av elnät och ett transporteffektivt samhälle. Vi har beretts tillfälle att lämna synpunkter och kommer lägga fokus på delar av förslagen inom ett transporteffektivt samhälle.

Organisationerna inlämnar detta gemensamma remissyttrande där vi avstyrker betänkandets huvudförslag att begreppet transporteffektivt samhälle införs i förordningarna som reglerar den nationella planen för transportinfrastruktur och länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt att en mätbar parameter, trafikarbete, kopplas till begreppet transporteffektivt samhälle.

Transportnytta och klimatutmaningen

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling (både utifrån ett ökat välstånd och högre grad av specialisering och kunskapsbaserad ekonomi) och en växande befolkning leder till ökade transporter över allt större avstånd. I ett avlångt land som Sverige måste man möjliggöra för regional utveckling och goda levnadsvillkor för hela landet. En fungerande väginfrastruktur är därför också en förutsättning för tillväxt och utveckling i hela landet.

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 aktivt för att på olika sätt aktivt för att minimera sin

klimatpåverkan. Men sektorns möjlighet att lyckas kräver också att investeringstempot vad gäller exempelvis ladd- och vätgasinfrastuktur, elnätsutbyggnad, mer fossilfri energiproduktion och biodrivmedelsproduktionen accelereras.

Vi anser att transportsektorns klimatomställning kräver välbalanserade och välanalyserade åtgärder inom främst områdena elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel, transporteffektiva lösningar samt energieffektiva fordon och farkoster.

Men klimat- och miljömål måste 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. En framgångsrik svensk klimatpolitisk agenda måste därför utgå från ett globalt perspektiv.

Transportsektorn och ett transporteffektivt samhälle

Transporteffektivitet och effektivare transporter är ett av flera verktyg för strävan mot Sveriges klimatmål om netto-noll utsläpp av växthusgaser till år 2045, vilket innebär att transportsektorn i princip ska vara helt klimatneutral.

Att sträva efter ökad transporteffektivitet är naturligt för våra medlemsföretag. Det handlar om att ta den kortaste vägen mellan punkt A och punkt B men också att inom lagens ramar kunna lasta så mycket som möjligt på varje lastbärare. Ökad transporteffektivitet kan uppnås genom möjlighet att transportera med längre och tyngre fordon på både väg och järnväg, digitaliserad ruttplanering med mera.

Begreppet transporteffektivt samhälle har fått olika betydelse och har olika definitioner, vilket uppmärksammas i betänkandet. Det är vagt och ger en öppning för subjektiva tolkningar som medför att det gör begreppet delvis oförenliga med andra mål och principer som styr transportpolitiken. Vi vänder oss därför emot den definition av transporteffektivt samhälle som utredningen vilar på.

Om ett transporteffektivt samhälle ska uppnås genom förändringar i samhällsbyggandet visar forskning från exempelvis VTI att det ger en mycket liten total effekt på klimatutsläppen och förändringar tar mycket lång tid. Ett decennium är till exempel inte en ovanlig tidsutdräkt för planeringen av ett större bostadsområde.

Om ett transporteffektivt samhälle avser överflyttning av person- och godstransporter till mer energieffektiva transportslag visar det sig att den faktiska potentialen av olika skäl är begränsad (Se exempelvis VTI, Trafikanalys, Trafikverket). Exempelvis sker 9 av 10 lastbilstransporter på sträckor under 30 mil, avstånd där järnvägen sällan är konkurrenskraftig.

Betänkandet lyfter fram enskilda exempel med potential för överflyttning och intermodalitet men det är på företagsnivå och det är riktigt att det finns stor potential inom specifika segment. Det är ett aktivt arbete och ett företagsekonomiskt beslut som, vilket är viktigt att poängtera, har tagits helt utan betänkandets föreslagna förordningsförändringar.

En annan mycket viktig aspekt som inte tas upp i betänkandet är kapacitetsbristen i infrastrukturen. En massiv överflyttning från väg till järnväg skulle påverka framtida tågplaner, där persontåg (framför allt regionaltåg) kommer få stå tillbaka.

Begreppet transporteffektivt samhälle används också ofta med ett persontransportfokus, vilket även är huvudfokus för betänkandet, men de värdeskapande godstransporterna glöms bort vilket också är olyckligt.

Exempelvis är godstransporter en intim del av industrins värdekedja, en produktionsfaktor, och därför behövs ett bredare perspektiv utifrån total klimatpåverkan i förhållande till transportens samhällsnytta. Sverige har i många delar en relativt bättre produktion ur klimatsynpunkt och bidrar årligen till utsläppsreduktion genom att exportera klimatnytta. Ur ett bredare perspektiv är således ett ökat transportarbete eftersträvänsvärt.

Vi var och är av skälen ovan starkt skeptiska till att begreppet har fått stor tyngd i exempelvis underlagen som föregick beslutet om ett nationellt sektorsmål för transporter till år 2030, även om det ursprungligen länge benämndes som ett ”transportsnålt samhälle”.

Vi anser dock inte att ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart transporteffektivt samhälle uppnås genom minskat trafikarbete där styrmedel eller lagstiftning kraftigt försvårar eller förbjuder samhällsviktiga och nyttoskapande transporter, vilket är betänkandets huvudsyfte i det man kallar ”Starkare styrning mot ett transporteffektivt samhälle”.

Vi anser inte heller att utpekandet av enskilda transportslag som ”alltid dåliga”, lika lite som att peka ut andra som ”alltid bra”, är ett relevant antagande då en starkt ökad andel elektrifierade fordon i samhället bidrar till att effektivisera energibehovet i transportsektorn med två tredjedelar jämfört med idag. Vi avstyrker därför den centrala utgångspunkten för betänkandet där utpekandet av minskat transportarbete särskilt från personbilar, lastbilar och inrikes flyg särskilt anges.

Utmaningen är större än betänkandets utgångspunkt och strider mot grundprincipen att varje trafikslag behövs, medför transportnytta och måste utvecklas och effektiviseras utifrån sina egna förutsättningar.

En ökad effektivitet i transportsystemet kräver istället ett väl fungerande samspel mellan trafikslagen för att skapa ett effektivt, hållbart och inkluderande transportsystem i hela landet samt förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Begränsa valet av transportsätt är ingen framkomlig väg

När det gäller persontransporter handlar resandet om att den enskilda individen, utifrån syftet och funktionen med resan, kan genomföra denna så tillfredställande som möjligt. Vi använder olika transportmedel - bilen, cykeln, gång eller kollektivtrafiken - för olika ändamål.

Vi är exempelvis inte enbart bilister eller cyklister utan vi använder olika transportmedel under samma dag och till och med under en och samma resa. Fokus bör istället vara att skapa hållbara mobilitetslösningar där kombinationen av olika transportslag skapar förutsättningar för individen att på effektivaste sätt ta sig till sin destination.

Detta är också översättningsbart till godstrafiken, där transportkedjor kan innehålla flera olika transportslag via frivilliga avtal mellan transportörer och transportköpare/varuägare.

Betänkandets förslag syftar, som sagt, till att främja vissa resor (gång, cykel och kollektivtrafik) på bekostnad av andra transportslag. Att främja hållbara stadsmiljöer får en framskjuten plats i betänkandet, exempelvis via de förslag som finns om utvidgade stadsmiljöavtal.

Men attraktiva stads- och gatumiljöer hänger i många fall på att vägtrafiken har goda alternativa färdvägar i form av förbifarter och ringleder. Att fortsatt bygga ut vägtrafiksystemen i tillväxtområden är därför en nödvändighet, men är inte åtgärder som betänkandet föreslår eller förordar.

Attraktiva stadsmiljöer ställer också krav på exempelvis en effektiv citylogistik. Framför allt storstadskommunerna måste jobba nära transportbranschen och näringsidkare för att säkerställa en effektiv varuförsörjning som i framtiden kommer att vara tystare och utsläppsfri.

Sammanfattningsvis anser vi att transportsektorn redan bejakar och driver hållbarhetsarbetet och arbetar aktivt för att på olika sätt minimera sin klimatpåverkan. Den snabba elektrifieringen och användningen av vätsgas i samhället bidrar också till stora effektiviseringsvinster.

Transportsystemet ska skapa tillgänglighet

Vi anser att det länge pågått en olycklig och polariserande debatt om målstyrd kontra prognosstyrd transportplanering. Betänkandet fortsätter denna diskussion men väljer att byta namn till ”En scenariobaserad arbetsmetodik för transportplanering”. Andemeningen är dock densamma.

Vi anser att transportsystemets grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet och det är en huvuduppgift för infrastrukturförvaltaren Trafikverket. Vi har inte vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar för nöjes skull utan de finns för att medborgare ska kunna leva och bo i hela landet.

Transporter av människor och gods, på en väl fungerande infrastruktur till konkurrenskraftiga priser, är själva grunden för ett fungerande samhälle. Drivkrafter som ekonomisk utveckling och befolkningsökning utmanar tillgänglighet och transportsystemet behöver utvecklas därefter.

Vi delar inte bilden och kritiken i betänkandet att infrastrukturplaneringen inte tar hänsyn till klimatmålen och behöver överge arbetet med basprognoser. Kritiken i betänkandet är missvisande och behäftad med brist på objektivitet. Enligt vårt menande är Trafikverkets huvuduppgift att sörja för att vi har väl underhållna vägar och järnvägar och att det investeras i nya vägar och järnvägar.

Hur transportsystemet sedan används, regleras genom beslut i Sveriges riksdag om regleringar och breda styrmedel i linje med EU. En hållbar, framgångsrik och eftersträvanvärd resa mot fossilfrihet sätter inte motsatsförhållande mellan tillväxt och klimatet, ej heller mellan antalet transporter och klimatet eller mellan investeringar i nya vägar och klimatet.

Vi anser att Trafikverkets korta och kärnfulla kommentar till Trafikanalys regeringsuppdrag att ta fram styrmedelsförslag till kommande klimatpolitiska handlingsplan säger mycket om det problematiska med klimaträttsutredningens huvudförslag.

”Trafikverket ser stora svårigheter med att införa transporteffektivt samhälle som transportpolitisk princip utan att begreppet ges en tydlig definition som även hänger samman med övriga transportpolitiska mål och principer samt andra samhällsliga mål. Trafikens effekter, såväl positiva som negativa, är beroende av plats, tid, fordonsegenskaper och sammanhang. En definition behöver ta hänsyn till detta för att inte riskera att hamna i konflikt med övriga mål och principer.”

Mattias Bergman, VD Mobility Sweden

Tommy Letzén, VD Motorbranschens Riksförbund

Marcus Dahlsten, VD Transportföretagen

Rickard Gegö, VD Sveriges Åkeriföretag

¹ Trafikanalys 2022, s. 144, ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen”