TRANSPORTFÖRETAGEN

REGERINGSKANSLIET
Miljödepartementet
Klimatenheten, Nationellt
Martin Larsson

Stockholm 2021-09-06 *Ref* M2021/01183

Remissyttrande över Utfasningsutredningen(SOU 2021:48)

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. Vi har drygt 9 500 medlemsföretag med tillsammans cirka 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige

Sammanfattning

- Transportföretagen anser att svenska särlösningar ska undvikas i största möjliga utsträckning och avstyrker därför förslaget om ett riksdagsbundet mål om att endast tillåta försäljning av nya nollutsläppsfordon år 2030. EU har nyligen presenterat ett förslag inom ramen för ”Fit for 55” och det finns ingen anledning för Sverige att springa före EU.

- I en framtid då trafiken är tyst och utsläppsfri finns det svaga skäl för en fortsatt fiskal beskattning av vägtrafiken. Vi tillstyrker därför utredningens förslag att tillsätta en utredning för att se över hur vägtransporterna ska beskattas i framtiden

- Förslaget om en gemensam reduktionsplikt bensin och diesel och att inkludera höginblandat i reduktionspliktssystemet är för tidigt väckt. Reduktionspliktssystemet är nyligen infört och näringslivet måste ha långsiktiga spelregler.

Inledning

Transportsektorn i Sverige är stor och varierad. Branschens företag skapar arbetstillfällen för nästan 240 000 personer och har en total omsättning på bortåt 500 miljarder kronor årligen. Det är dessutom en viktig bransch för såväl det övriga näringslivet som för privatpersoner. Det är transportbranschen som ser till att människor kommer till jobbet, att varor finns på butikshyllorna och att fabrikerna har råmaterial att bearbeta.

Transportsektorn är inne i en omfattande omställning. Drivkraften är i huvudsak klimatfrågan men också digitaliseringen och förändrade konsumtionsmönster.

Tekniken utvecklas med stormsteg. Framstegen kanske inte är lika uppenbara som på bröderna Wrights och Henry Fords tid, men det beror inte på att utvecklingen slagit av på takten, utan snarare på att utvecklingen sker kontinuerligt. Fordon blir säkrare och effektivare hela tiden, för att inte tala om att logistik blivit oändligt mycket lättare att överblicka och organisera. Och allt detta beror på teknikutvecklingen. Det som igår var science fiction kommer om några år att finnas i varje fordon.

Transportsektorn svarar för en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser i Sverige. Omställningen till fossilfria transporter, som transportsektorn är inne i just nu, är förmodligen den största omställningen transportsektorn någonsin stått inför, i synnerhet med hänsyn tagen till hur lång period transportsektorn har på sig att ställa om. Lösningen på vägtransportsektorns klimatpåverkan kan inte vara att lastbilen eller personbilen slutar köra. I alla fall inte så länge det ska finnas varor i butikerna, semesterdestinationer att nå och släktingar att träffa.

Det är inte transporterna i sig som orsakar problemet – det är bränslet, och bränslet går att byta ut. Så sker redan idag. Användningen av förnybara drivmedel ökar och elbilar rullar på vägarna i detta nu och för alla andra fordonsslag pågår ett intensivt arbete för att elektrifiera driften.

För transportbranschens företag är hållbara transporter inte så mycket ett hot som en möjlighet. Hållbara transporter är smarta, effektiva transporter – något transportnäringen har eftersträvat i alla tider.

Transportföretagen anser att det går att förena en radikal grön omställning med ekonomisk tillväxt. Mellan 1990 och 2018 minskade enligt Naturvårdsverket de svenska utsläppen av växthusgaser med 27 procent, samtidigt som BNP ökade med 83 procent. Transportarbetet med lastbil följer inte lika tydligt BNP-utvecklingen längre. Sedan finanskrisen 2008-2009 har kurvan brutits.

Elektrifiering, biodrivmedel, digitalisering och uppkopplade fordon, alla är exempel på den förändringsresa transportsektorn är inne i och är nödvändiga delar i arbetet för en hållbar transportsektor. Det behöver gå fortare än hittills och transportsektorn kommer inte att klara det på egen hand. Det måste ske i samverkan med transportköpare men också staten behöver ta flera steg framåt, inte minst vad avser elektrifieringen.

I en transportsektor som har ställt om och blivit ljud- och utsläppsfri finns det svaga skäl för fortsatt fiskal beskattning av transportsektorn. I takt med att transportsektorn elektrifieras kommer statens intäkter från bränsleskatterna att minska betydligt. Transportföretagen står bakom att transporterna ska betala för de externa kostnader som trafiken orsakar. Dessa kommer att vara betydligt lägre i en elektrifierad framtid och då måste transportsektorn behandlas från skattemässig synpunkt som vilken annan del av samhället som helst.

Transporter har egentligen inget självändamål, de tjänar övriga delar av samhället och är en förutsättning för ekonomisk tillväxt och i förlängningen för en fungerande välfärd.

Eftersom Sverige inte är en isolerad ö utan beroende av handel med andra länder bör alla åtgärder som syftar till att minska transportsektorns klimatpåverkan harmonisera med åtminstone EU.

Utredningen

Transportföretagen välkomnar att utredningen försöker ha en global ansats. Värdet av svenska särlösningar är i regel mycket begränsade. Såväl klimatutsläpp som transporter rör sig över gränserna. Det är en diger utredning som omfattar drygt 700 sidor. 40 av dessa ägnas åt att analysera konsekvenserna av förslagen. Många av förslagen får vittgående konsekvenser för både privatpersoner och företag och samhället i stort och behöver konsekvensutredas ytterligare.

Elektrifiering är nyckeln

Ska vi nå klimatmålen för transportsektorn är en kraftfull elektrifiering nödvändig vilket också utredningen konstaterar. Vi delar utredningens slutsatser att en bred och långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för laddinfrastruktur i transportsektorn och för arbetsmaskiner bör tas fram.

Inom personbilsindustrin går utvecklingen nu snabbt mot en ökad elektrifiering och flera av de ledande tillverkarna har också deklarerat att de inom en tidsrymd på 5-10 år endast kommer att tillverka laddbara fordon.

För lastbilar går utvecklingen av förklarliga skäl långsammare. Det finns flera skäl till detta. Merkostnaden för en eldriven lastbil är betydande och behovet av laddinfrastruktur och effekt skiljer sig åt från personbilstrafiken.

För den upphandlade busstrafiken, kollektivtrafiken, är förutsättningarna något bättre än för lastbilstrafiken. Avtalen sträcker sig över en längre period och trafiken bedrivs som linjetrafik vilket gör det lättare att planera laddinfrastrukturen. Även om förutsättningarna för elektrifiering är bättre än för lastbilstransporterna så kommer de förnybara biodrivmedlena spela en viktig roll för busstrafiken under överskådlig framtid. Inte minst då direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon träder ikraft i början av 2022.

Men alla ambitioner omkullkastas om det inte finns tillgång på el. Om stora delar av transportsektorn elektrifieras bedöms efterfrågan på el öka med cirka 26 TWh i Sverige enligt en studie som utförts på Svenskt Näringslivs uppdrag. Det är lika mycket som hela Irlands energiförbrukning är idag. Men den mer akuta oron är om elen kommer att finnas där den behövs. Effektbehovet är betydligt större för den tunga trafiken än för personbilar. 40 lastbilar som behöver snabbladda samtidigt vid rastplatsen i Värnamo har ett effektbehov som motsvarar hela Värnamo kommuns. Och den fjärrgående trafikens laddbehov kan inte tillgodoses med annat än i huvudsak snabbladdning.

Att säkerställa att det svenska elsystemet kan leverera fossilfri el där den behövs när den behövs till konkurrenskraftiga priser kommer vara avgörande för att möjliggöra omställningen.

Men biodrivmedel kommer att behövas - tillsätt en drivmedelskommission

Även om omställningen förutsätter en omfattande elektrifiering kommer biodrivmedel spela en avgörande roll sannolikt i decennier framöver.

De bilar, lastbilar och bussar med förbränningsmotor som säljs nya nu och under kommande decennium kommer att rulla på våra vägar under många år. Av bussarna och lastbilarna som säljs inom EU är en kvalificerad majoritet med förbränningsmotorer. Enligt Trafikverket kommer det att krävas omkring 70 procent mer biodrivmedel 2030 jämfört med i dag för att nå klimatmålet.

Det motsvarar att 55 procent av de fossila drivmedlen ersätts av biodrivmedel i jämförelse med dagens 21 procent.

Transportföretagen är bekymrade över den skilda synen på biodrivmedel som råder mellan Sverige och Finland och stora delar av länderna på kontinenten. Tyvärr ser vi tecken på att den skeptiska hållningen mot biodrivmedel får fäste även i delar av den svenska debatten och även Utfasningsutredningen lyfter endast fram Avancerade biodrivmedel. Grödebaserade biodrivmedel kan idag uppnå mycket höga växthusgasreduktioner på upp till 80 – 90 %.

Idag importerar Sverige en betydande andel av de biodrivmedel vi använder. I takt med stigande reduktionspliktsnivåer och att fler länder ökar sina kvoter i enlighet med kraven i Red II kommer det att bli en huggsexa om biodrivmedlen. Att i det läget begränsa tillgången ytterligare är att göra det bästa till det godas fiende och kommer leda till orimliga betydande kostnadsökningar på transporter och mobilitet. Drivmedelspriser är en direkt konkurrensfråga för transportörer och företag som köper transporter och i slutändan för alla svenskar som är beroende av transporter av gods och för sin egen mobilitet.

Prognoser från fordonsindustrin beräknar att omkring 25 procent av personbilarna i Sverige är elektrifierade 2030, och mycket mindre andel av tunga fordon, flyg och sjöfart vilket pekar på behovet av just biodrivmedel.

En drivmedelskommission behöver hantera utmaningarna avseende produktionskapacitet, kostnader och råvaror på kort och lång sikt.

Förslaget om att inkludera höginblandat i reduktionsplikten och gemensam reduktionsplikt bensin/diesel

Utredningen föreslår att reduktionspliktssystemet förändras ”så snart som möjligt” så att det ställs samma reduktionskrav på bensin och diesel. Vidare föreslår utredningen att höginblandade flytande biodrivmedel förs in under reduktionspliktssystemet och att en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel.

Även om det kan finnas fördelar med en gemensam plikt för bensin och diesel och att föra in höginblandat i systemet så skulle det också komma med betydande nackdelar, inte minst för landets kollektivtrafik som idag är fossilfri till 95 procent tack vare förnybara drivmedel. Det hade också gjort det svårt för alla de utövare som kör offentliga transporter och som faller in under EU:s Clean Vehicle Directive.

Reduktionsplikten infördes 2018 och nivåerna bestämdes så sent som 2020 för åren fram till 2030. Att då nu, med önskan om att det införs snarast möjligt, föreslå ändringar av reduktionsplikten är fullständigt oacceptabelt och vittnar tyvärr om en häpnadsväckande brist på förståelse för näringslivets villkor och behovet av långsiktiga spelregler att förhålla sig till.

Sammantaget anser vi att frågan är för tidigt väckt. Konsekvenserna måste utredas på djupet.

Transportföretagen avstyrker således förslaget om gemensam reduktionsplikt för bensin & diesel samt att inkludera höginblandat i reduktionsplikten.

Nej till riksdagsbundet mål 2030 om endast nollutsläppsfordon

Det ska sägas, utredningen har inte haft ett lätt uppdrag. Det ska också sägas att Transportföretagen ansåg att utredningen egentligen aldrig skulle ha tillsats. Det var redan känt, och utrett, att ett nationellt förbud mot försäljning av nya fossildrivna personbilar inte var förenligt med EU:s regelverk. Det är en fråga som måste hanteras på gemenskapsnivå, inte nationellt. Utredningen kringgår det genom att föreslå ett riksdagsbundet mål om att endast tillåta försäljning av nollutsläppsfordon 2030. Ett alternativ hade varit att slagit fast att det är inte legalt möjligt.

Sedan Utfasningsutredningen lämnade över sitt betänkande i juni har EU presenterat sitt paket ”Fit for 55” i vilket det föreslås att det på gemenskapsnivå endast ska tillåtas försäljning av nya personbilar med nollutsläpp från år 2035.

Det finns ett talesätt som säger att vill du gå snabbt fram, gå ensam. Vill du gå långt, gå tillsammans med andra. Transportföretagen ser inga starka skäl till varför Sverige ska gå före EU i frågan om eventuellt förbud mot försäljning av nya fossildrivna personbilar, även om det endast handlar om ett riksdagsbundet mål. Förbränningsmotorn är dessutom nödvändig för de förnybara drivmedel som vi kommer att behöva under överskådlig framtid.

Transportföretagen avstyrker förslaget om att införa ett riksdagsbundet mål om att endast tillåta nollutsläppsfordon från år 2030 i Sverige.

Utfasning av fossila bränslen till 2040

Liksom för försäljningen av endast nollutsläppsfordon till år 2030 föreslår utredningen att utfasningen av fossila bränslen ska ske till år 2040 genom ett riksdagsbundet mål. Utredningen menar att genom en utfasning 2040 underlättas måluppfyllelsen av det klimatpolitiska målet om nettonollutsläpp i hela ekonomin senast 2045.

Transportföretagen har inga erinringar men vill understryka att det förutsätter en omfattande elektrifiering av transportsektorn och en väsentligt ökad produktion av biodrivmedel.

Transporteffektivt samhälle

Tre huvudsakliga områden brukar lyftas fram som lösningar på transportsektorns hållbarhetsutmaningar: elektrifiering, biodrivmedel och transporteffektivitet. Transporteffektivitet är ett ganska brett och oprecist område som innefattar allt ifrån överföring av trafik till trafikslag med hög energieffektivitet till ett samhälle som har ett minskat behov av transporter.

Transportföretagen hade egentligen önskat att begreppet transporteffektivt samhälle inte användes. Eftersom det betyder så många olika saker förvirrar det diskussionen och skapar ibland onödig friktion.

Prognoserna pekar på en fortsatt ökning av transportarbetet på väg till 2030 som en följd av ekonomisk tillväxt, förändrade konsumtionsmönster och ökande befolkningsmängd. Om man med transporteffektivitet menar att minska en förutspådd, kraftig ökning av vägtransporterna till ett bestämt år så kan det kanske i vissa avseenden vara motiverat och kan oftast hanteras med trängselskatt. Men om man med transporteffektivitet menar att minska transportarbetet från

dagens nivåer så är det både skadligt och direkt verklighetsfrånvänt. Tyvärr ser vi att begreppet används i rapporter, utredningar och debattartiklar för att både beskriva det förra och det senare.

Svensk vägtransportsektor strävar varje dag, året runt, för att utföra transporterna så effektivt som möjligt. För en hårt prispressad åkerinäring är det självklart att arbeta för en så hög fyllnadsgrad som möjligt. Med digitaliseringen kommer det att ges stärkta möjligheter att öka transporteffektiviteten ytterligare. Vi ser också att efter finanskrisen har det intima sambandet mellan BNP:s utveckling och transportarbetet med lastbil brutits.

Ett förslag till ökad transporteffektivitet, som är utrett och berett, är förslaget om att tillåta transporter med lastbilar upp till 34,5 meter långa på 450 mil väg som Trafikverket utredde 2019. Trafikverket konstaterade i utredningen att det är en åtgärd med betydande samhällsnytta. Utredningen är remitterad och många remissinstanser var positiva. Tyvärr har den fastnat i den välkända långbänken vilket Transportföretagen beklagar. Med längre lastbilar kan två lastbilar transportera vad det i dag krävs tre lastbilar för att transportera och utsläppen per tonkilometer minska med 10-20 procent.

Även om utredningen erkänner att behovet av transporteffektivitet minskar med ökad elektrifiering och ökad andel förnybar energi så konstaterar den att insatser för ökad transporteffektivitet är viktiga av andra orsaker och att det är motiverat med styrmedel och åtgärder för trafikminskning ”även i en framtid där fordonsflottans direkta klimatutsläpp förväntas minska”.

Transportföretagen nöjer sig med att konstatera att trafikens externa kostnader kommer att vara betydligt lägre i framtiden och att trafiken ska betala för de externa kostnader den förorsakar.

Svaga skäl för fortsatt fiskal beskattning när transportsektorn ställt om

Utredningen berör på sidorna 388 ff frågan om den framtida beskattningen av eldrivna fordon och införande av någon form av vägavgiftssystem. Det här är en av de största frågorna att hantera framöver. I takt med att trafiken elektrifieras kommer statens skatteintäkter från vägtrafiken att successivt minska. Av de totala skatteintäkterna år 2017, stod transportsektorn för 100 miljarder kronor eller ca 10 procent (Trafikanalys, 2018 och ESV, 2018). 90 procent av dessa kommer från vägsektorn, resterande från avgifter för järnvägen, sjöfarten och luftfarten.

Tabell 1. Statens inkomster och utgifter från vägsektorn 2017

Intäkt	Beskattningsprincip	MSEK	Utgifter	MSEK
Energiskatt på bensin*	Styrande	11 560	Investeringar	12 050
Energiskatt på diesel*	Styrande	11 810	Underhåll	12 930
Koldioxidskatt på bensin*	Styrande	7 770	Transportbidrag	400
Koldioxidskatt på diesel*	Styrande	15 380	Supermiljöbilspremie	450
Moms på drivmedel*	Fiskal	10 000	Elbusspremie	100
Moms på privatägda nya bilar	Fiskal	10 000	Reseavdrag	5 600
Fordonsskatt	Fiskal	13 185	Klimatklivet	285
Moms på personbefordran	Fiskal	2 600	Adm Trafikverket[1]	650
Vägavgifter	Kombination	845	Transportstyrelsen[2]	1 050
Trängselskatt (Stockholm och Göteborg)	Kombination	2 710	Trafikanalys	65
Skatt på försäkringspremier	Styrande	2 890	VTI	48
Statliga felparkeringsavgifter	Styrande	66		
Körkortsrelaterade avgifter (till TS)	Fiskal	185		
Vägtrafikregisteravgift (till TS)	Fiskal	600		
Avgifter för tillstånd och tillsyn (till TS)	Fiskal	155		
Summa		**89 756**		**33 628**

Källa: Trafikanalys 2018

Vägtransportsektorn är självfinansierande och bidrar med 56 miljarder till statskassan vilket framgår av ovanstående tabell. Om enbart de fiskala skatterna avses, bidrog fortfarande vägsektorn med ett överskott på tre miljarder kronor

Det är inte rättfärdigt att fortsätta beskatta vägtrafiken på samma sätt den dag den är tyst och utsläppsfri. Vi står bakom att trafiken ska betala för de negativa externa kostnader den förorsakar. Bilismens kostnader utgörs främst av koldioxidutsläpp, men även andra hälsofarliga utsläpp, buller, olyckor och vägslitage. Det är dessa som motiverar dagens höga beskattning av vägtrafiken. Med elektrifiering, ökad användning av förnybara biodrivmedel och aktiva säkerhetssystem kommer dessa kostnader att sjunka markant. Det är därför inte motiverat att fortsätta beskatta vägtransportsektorn på samma sätt den dag omställningen är genomförd.

Transportföretagen ställer sig därför bakom utredningens förslag att se över beskattningen av transportsektorn.

Avslutning

Det finns i dag i det närmaste en bombmatta av ekonomiska styrmedel riktade mot transportsektorn, dels befintliga, dels förslag som är föremål för diskussion. I vapenarsenalen återfinns både ekonomiska styrmedel och regleringar. Oklarheterna är betydande hur dessa ska samverka och vilka styrmedel som egentligen är effektivast.

Ryckigheten i politiken har också varit betydande. Det som igår ansågs som lösningen, gäller inte i dag och vad som gäller imorgon är höljt i dunkel. Transportsektorn måste ha långsiktiga spelregler att förhålla sig till. De investeringar som görs idag kommer att leva under många år framöver.

En hållbar utveckling måste innefatta hållbarhetsbegreppets alla tre dimensioner, ekonomiska, sociala och ekologiska. Hur säkerställer vi en ökad tillväxt och välfärd inom ramen för vad naturen tål? Hur värnar vi svensk konkurrenskraft i en alltmer globaliserad värld?

Även om Transportföretagen inte har alla svaren så är vi grundmurat övertygade om att åtgärder som på ett skadligt sätt begränsar resor och transporter och/eller försämrar svensk konkurrenskraft inte leder till målet om en hållbar värld.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

Tina Thorsell