

Energimyndigheten
Box 310
631 04 Eskilstuna

Stockholm 2019-09-20

Skriftlig konsultation av den nationella energi- och klimatplanen 9-20 september

Transportföretagen har tagit del av det remitterade utkastet till rubricerade plan och har följande kortfattade kommentarer, som enbart fokuserar på styrmedelskapitlet 3, avsnitt 3.1.1 Utsläpp och upptag av växthusgaser. Vi anser allmänt att en korrekt nationell plan med 2030 som mål även bör beakta de förslag på transportområdet som regeringen presenterat under 2019.

Koldioxidskatt och energiskatt i transportsektorn (sid 38)

”Energi- och koldioxidskatten för bränsle och el justeras i förhållande till konsumentprisindex, för att ta inflationen i beaktande”.

Vi noterar att den årliga höjningen i förhållande till BNP som infördes 2017 inte nämns. Visserligen skedde ingen sådan höjning 2019 till följd av riksdagens budgetbeslut, men regeringen har ju nu aviserat att denna årliga höjning, som Transportföretagen i och för sig inte är någon tillskyndare av, kommer återinföras från 2020.

Flygskatt (sid 41)

”2018 infördes i Sverige en skatt på flygresor med syfte att reducera klimatpåverkan från flyget”.

En bred remissopinion och faktiskt även utredaren själv konstaterade att den föreslagna (nu genomförda) skatten inte leder till några direkta reduktioner av klimatgasutsläpp från flyget. En mer korrekt formulering vore därför ”en skatt på flygresor med syfte att reducera antalet flygresande och som därigenom antas minska klimatpåverkan från flyget”.

Reduktionsplikt – bränslebytet (sid 41-42)

”Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att föreslå reduktionsnivåer för åren 2021--2030. Även en gemensam nivå för bensin och diesel samt lämpligheten att inkludera höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten utreddes. Uppdraget redovisades i juni 2019. Energimyndigheten jobbar dessutom för närvarande med några kompletteringar av underlaget i kontrollstationen.”



Transportföretagen har erfarit att den nämnda redovisningen fått kraftfull kritik och uppmanar Energimyndigheten att i de nu pågående kompletteringarna tillse att de gjorda prognoserna och bedömningarna vad gäller elektrifiering och biobränsletillgång vilar på saklig och rimlig grund.

Bonus-malus-system för nya lätta fordon + koldioxidbaserad fordonsskatt (sid 42-43)

”Sedan 1 juli 2018 gäller ett bonus-malus-system i Sverige. Systemet innebär att fordon med låga koldioxidutsläpp kan kvalificera för en bonus vid köpet, medan fordon med höga koldioxidutsläpp under sina första tre år kommer att beskattas med en högre skattesats. Från år fyra och därefter tillämpas koldioxidbaserad fordonsskatt --. Systemet omfattar köp av nya personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar.”

Transportföretagen anser att det i avsnittet bör nämnas att införandet av en ny beräkningsmetod för koldioxid (WLTP) i samband med införandet av bonus-malus inneburit en kraftfull höjning av skatten för särskilt lätta lastbilar, vilket är olyckligt eftersom det här rör sig om yrkesmässiga fordon utan reella alternativa fordonstyper.

Elbusspremie (sid 43)

”Regionala kollektivtrafikmyndigheterna, kommuner och aktiebolag som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet att ingå avtal om allmän trafik, samt trafikföretag som bedriver kollektivtrafik kan ansöka om en elbusspremie. --- Budgeten för elbusspremien är 80 miljoner kronor per år och satsningen sträcker sig fram till 2023.”

Transportföretagen anser att det även bör nämnas att premiebudgeten var 100 miljoner kr per år 2017--18, men sänktes till följd av riksdagens budgetbeslut 2019 och att regeringen i Budgetpropositionen 2020 nu föreslår införande av en liknande klimatpremie vid anskaffande av ellastbilar och arbetsmaskiner, och att premiebudgeten totalt förslås utökad till 120 miljoner kronor. Efterfrågan på dessa nya premier är oklar, men eftersom ansökningarna till den hittillsvarande elbusspremien 2017—19 uppgått till hela 1,7 mdr kronor kommer budgethöjningen med all sannolikhet vara för låg för att förhindra att bussarna får en mindre tilldelning än hittills.

Eco-bonussystem för godstransporter (sid 44)

”Sedan 2018 har regeringen anslagit finansiering till ett eco-bonussystem för att stimulera en överföring av väggodstransporter till sjöfarten. Syftet med systemet är att reducera växthusgasutsläppen från tunga transporter. Regeringen avsätter 150 miljoner kronor för systemet under perioden 2018--2020.”

Det bör vidare nämnas att regeringen i Budgetpropositionen 2020 föreslår att systemet förlängs till 2022 med 50 miljoner kronor per år. Transportföretagen anser det olyckligt att det förslag som Trafikanalys redovisade i mars i år om en breddad ekobonus inte genomförts. Det förslaget skulle ge fler sökande chansen att få del av bonusen och även utöka den även till projekt rörande intermodala transportkedjor och järnväg.

Elektrifieringskommission

Utöver de redovisade åtgärderna i planrapporten menar Transportföretagen att även det beslut bör tas med som redovisas i Budgetpropositionen 2020 bör om att tillsätta en ny

elektrifieringskommission som skall tas fram en konkret plan för att elektrifiera stora vägar i Sverige, vilket skulle innebära möjligheter till sänkt koldioxidpåverkan från särskilt tunga fordon på längre sträckor.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Transportföretagen