

Räddningsåtgärder på kort och lång sikt för svensk transportsektor

De rusande drivmedelspriserna pressar många av Transportföretagens medlemsföretag till bristningsgränsen. Vägtransportsektorn är en bransch med låga marginaler och de kostnadsökningar som uppstår till följd av höga drivmedelspriser gräver stora hål i företagens plånböcker. Delar av transportsektorn, inte minst buss- och taxinäringarna, är dessutom redan hårt sargade av Coronapandemin. Om inte situationen förbättras i närtid är risken överhängande att vi kommer att få se de första konkurserna.

Transportföretagen vill se både skattesänkningar för att hantera den akuta situationen och långsiktiga åtgärder för att elektrifiera transportererna.

Sänk energiskatten på diesel och bensin till EU:s miniminivå

Sverige har högre skatter än EU:s miniminivå. Genom att sänka skatten till EU:s miniminivå skapas förutsättningar för att minska priset vid pump med exempelvis cirka 1,60 kr/l för diesel. Detta skulle vara en stor lättnad för våra medlemmar.

Statliga kreditgarantier

Även de företag som har indexerade avtal och drivmedelstillägg drabbas på en marknad med skenande priser. Det finns företagare som har fått gå i personlig borgen för att de inte beviljats utökad checkkredit. Transportföretagen föreslår att företag som har drivmedelstillägg i sina avtal ska omfattas av en statlig kreditgaranti.

Avskaffa BNP-indexeringen och frys uppräkningsmodell med KPI

Transportföretagen har kraftigt ifrågasatt denna uppräkningsmodell, eller ”överindexering”, sedan införandet eftersom argumenten för den är svaga och oprecisa. I och med att reduktionsplikten infördes är BNP-indexeringen också obsolet och utgör ett dubbelt styrmedel.

Transportföretagen anser att BNP-indexeringen ska avskaffas. Att den flertalet gånger har satts på paus gör den inte heller trovärdig som styrmedel.

Som en extraordinär åtgärd för att skapa långsiktig förutsägbarhet och stabilitet bör KPI-uppräkningsmodell tillfälligt frysas till och med år 2025.

Bromsa och nystarta reduktionsplikten

Reduktionsplikten är i grunden ett bra styrmedel och en av pusselbitarna att minska transportsektorns utsläpp på relativt kort sikt, både i nya och gamla fordon. Men Transportföretagen har sedan styrmedlet införts varnat för att det finns ett inbyggt problem med exempelvis tillgången på rena och hållbara biodrivmedel och Sveriges stora importberoende och att detta riskerar kraftfullt driva upp priset.

Våra farhågor har besannats. Såväl de bedömningar som gjordes 2020 om kostnadsökningarna till följd av reduktionsplikten som prognoserna för elektrifieringen har visat sig stämma väldigt lite överens med utfallet. Reduktionsplikten driv upp drivmedelspriset kraftigt redan innan den nu uppkomna allvarliga situationen och turbulensen på världsmarknaden, särskilt på diesel.

Transportföretagen föreslår därför en nystart för reduktionsplikten i vilken nivåerna sänks till 2018-års nivå och en omfattande, och verklighetsförankrad, analys görs både vad avseende



tillgången på biodrivmedel och elektrifieringens konsekvenser. Vi bedömer att denna åtgärd kan minska priset på en liter diesel med cirka 1,50 kronor exklusive moms, men omstarten skulle öka den allmänna acceptansen och trovärdigheten för styrmedlet.

I arbetet måste också betydande hänsyn tas till det som sker inom EU, förhandlingar och förslag inom ramen för Fit for 55-paketet. Reduktionsplikten bör också inriktas på att vara ett verktyg för att på ett kostnadseffektivt sätt uppnå det övergripande netto-nollmålet till år 2045.

Inför ett omfattande investeringsstöd till elektriska lastbilar och förläng befintlig elbusspremie

I kombination med skattelättnader och förändringar av reduktionsplikten måste det ske betydande investeringar för att skynda på elektrifieringen av transportsektorn. För personbilar sker elektrifieringen i en högre hastighet än vad kanske någon förutspått och Transportföretagen bedömer att den i stora delar kan ske på marknadsmässiga villkor. Bilindustrins bedömning är att runt år 2025 kommer personbilar med förbränningsmotor och BEV nå varandra i inköpspris.

För tunga lastbilar är situationen annorlunda och här behövs det statliga stimulansåtgärder för att skynda på elektrifieringen. Det har flera EU-länder insett och har sjösat eller planerar att sjösätta omfattande investeringsstöd till inköp av eldrivna lastbilar. Vidare är den befintliga elbusspremien ett mycket viktigt verktyg för att frigöra flytande biodrivmedel till delar av transportsektorn som är betydligt svårare att elektrifiera.

Transportföretagen anser att Sverige ska följa Tysklands exempel. Det tyska stödet är massivt, omfattar 507,5 miljoner Euro och löper till den 31 december 2024. Den som investerar i en elektriskt driven lastbil kan få 80 procent av prisskillnaden mellan denna och en jämförbar konventionell dieselmodell som möter de senaste emissionsvärdena. Likaså ges 80 % av investeringskostnaden för den laddinfrastruktur som krävs i direkt stöd.

Transportföretagen välkomnar de satsningar regeringen har gjort för att underlätta elektrifieringen av transportsektorn. De är dock inte tillräckliga om vi vill skynda på elektrifieringen.

Sätt offensiva mål för laddinfrastrukturen

Den publika laddinfrastrukturen för tung trafik är ytterst begränsad. Trafikverket bedömer att det till år 2030 behövs 2100 publika laddstationer för tung trafik. Transportföretagen föreslår att regeringen sätter det som mål och i kommande budgetpropositioner avsätter medel för att förverkliga målet. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen och fördelning av medel kan med fördel hanteras genom Klimatklivets försorg.

Ansökan om fortsatt skattebefrielse för de flytande biodrivmedlen

För transportsektorn är den fortsatta skattebefrielsen av de flytande biodrivmedlen nödvändig, inte minst för svensk kollektivtrafik som idag är till 95 procent fossilfri. Här önskar vi klart besked om att ansökan skickats in och vill uppmana regeringen att ha en kontinuerlig dialog med kommissionen så att detta genomförs snarast möjligt.

