

Trafikanalys
118 63 Stockholm

Pia Sundbergh
Lennart Thörn

Stockholm 2022-03-11

Inspel till Trafikanalys utredning – ”Styrmedelsförslag inför kommande klimatpolitisk handlingsplan”

Transportföretagen tackar för möjligheten att ge nedskrivna inspel och synpunkter på utredningens förslag som presenterades den 18 februari. Denna PM följer Trafikanalys struktur och är indelat i block, men utelämnar Block 5: Lokal och regional klimatomställning.

Transportföretagen vill inledningsvis framföra några generella utgångspunkter om kopplingen mellan globalt och europeiskt klimatarbete och svenska klimat- och miljömål och styrmedel för att uppnå dessa.

Ur ett klimatperspektiv finns inga nationsgränser. Klimatutmaningen är global och där är FN:s arbete, genom bland annat IPCC, är 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 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.

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 kommunikativt, effektivt sätt att visa på en gemensam målbild. Det är relevant men måste också innebära att Sverige kan visa upp och styrmedel som är 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 saker som enbart dåligt eller enbart bra. Ett ”transportnärt samhälle” som kringskär tillgänglighet, mobilitet, rörlighet och hämmar näringslivets konkurrenskraft är inte eftersträfvansvärt 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.



Block 1: Energieffektiva vägfordon

Generella synpunkter:

Fordonsmarknaden är global. Tillverkarna effektiviserar befintliga drivlinor och tar fram nya för en global marknad. Därför måste en liten marknad som Sverige ha styrmedel som harmonierar med de globala eller europeiska och undvika nationella särkrav och dubbla styrmedel. EU-nivån är mycket viktigt för Sveriges möjligheter att nå klimatmål på ett kostnadseffektivt sätt, med bibehållen eller förbättrad konkurrenskraft. De enskilt viktigaste styrmedel för att den svenska fordonsflottan ska bli mer energieffektiv är de stegvis införda och harmoniserade CO2-kraven för nya lätta och tunga fordon. Den positiva utvecklingen i Sverige när det gäller energieffektivitet på väg härrör i all väsentlighet från utvecklingen på EU-nivån.

Transportföretagen är eniga med Trafikanalys/Trafikverket gällande att de nya Euro-kraven (Euro 7) inte bör användas för att driva mot fullständig elektrifiering, där finns redan CO2-kraven. En nivå i Euro 7-kraven bör möjliggöra förbränningsmotorn, med mycket låga avgasutsläpp, även i framtiden. Transportföretagen ställer sig dock tveksamma till diskussionen från Trafikanalys/Trafikverket om framtida styrmedel i en nollutsläppsmiljö. Utredningens arbete borde fokuseras på effektivare och mer ändamålsenliga befintliga nationella styrmedel, men även förslå utfasning. Transportföretagen ställer sig tveksamma till diskussionen på hearingen om att exempelvis föreslå en utvidgning av regelverken till att inkludera el-energieffektivitetsmått i fordon.

Synpunkter på specifika förslag:

Bonus-malus-systemet: Transportföretagen anser att det finns skäl att, under en övergångsperiod, premiera och uppmuntra konsumenternas inköp av nya fordon med relativt lägre eller inga utsläpp. Men styrmedlet är i stort behov av en mer omfattande reformering, istället för ryckiga småjusteringar. Trafikanalys bör prioritera detta arbete med perspektivet att bonus och malus hänger ihop och att presentera ett effektivare, teknikneutralt och ändamålsenligt styrmedel, givet målen om minskade utsläpp och samhällsekonomisk effektivitet, och att de ställs i relation till redan befintliga styrmedel. Transportföretagen välkomnar förslaget om tidsplan för utfasning av bonus som ska presenteras och ett välanalyserat förslag om malus när bonus är borta.

Transportföretagen har återkommande påpekat det orimliga i att en lätt lastbil har samma utsläppskrav som en liten personbil. Lätta lastbilar är ett nyttofordon och skiljer sig avsevärt när det gäller storlek, modellutbud, drivmedelsförbrukning och åtskiljs även i de EU-harmoniserade utsläppskraven. Malus slår oproportionerligt hårt emot segmentet. Därför ser vi med stor tillförsikt fram emot Trafikanalys förslag att separera lätta lastbilar från personbilar inom bonus-malus.

Transportföretagen avstyrker införandet av ett bonustak, eftersom det fokuserar enbart på en socioekonomisk rättvisetanke utan hänsyn till effekter på näringslivet. Det bonustak som nu (sannolikt) kommer att införas är negativt och skulle kraftigt minska omställningstakten i segmentet lätta lastbilar och försvåra för omställningen av fordonsflottan i olika delbranscher inom näringslivet, exempelvis delningsfordon inom taxi och hyrbilar som har en betydligt högre nyttjandegrad än privatpersoner.

Malus/fordonsbeskattning: Transportföretagen välkomnar kommande förslag och resonemang om en översyn och förslag om en framtida fordonsbeskattning, givet en fordonsflotta med ett betydligt minde fossilberoende och nya drivlinor. Det bör vara en prioriterad fråga för Trafikanalys

att presentera ett välanalyserat förslag om en utredning av framtidens fordonsbeskattning och framtida beräkningsgrunder för hur laddbara fordons externa effekter ska internaliseras. När fordonstrafiken går mer mot tyst och utsläppsfri kommer statens skatteintäkter väsentligt minska från sektorn, och dessutom påverka ett flertal andra politikområden, så som infrastrukturplanering och samhällsbyggnad/bostadspolitik. Transportföretagen deltar gärna i en fortsatt dialog om detta.

Skrotningspremie: Transportföretagen ser fram emot ett välanalyserat förslag om en skrotningspremie för personbilar. Potentiellt skulle detta kunna ge ökat incitament att påskynda omställningen av fordonsflottan genom att de allra äldsta bruksfordonen snabbare fasas ut och att de fordon som under lång tid varit avregistrerade (t.ex. ”skogsbilar”) avlägsnas, skrotas och materialet återvinns. Transportföretagen anser dock att förslaget bör vara balanserat så att det inte innebär ett incitament att tekniskt dugliga fordon skrotas ut i förtid, till en stor kostnad, vars förbränningsmotor kan drivas av förnybart bränsle. Något som bör framgå vid er redovisning av förslaget är vilket climateffekt det ger.

Lätta lastbilar med B-körkort upp till 4,25 ton: Transportföretagen välkomnar att förslaget diskuteras och lyfts upp. Vi anser att Trafikanalys bör presentera ett förslag till förändring av svensk lag som gör att personer med B-körkort får köra bilar med en totalvikt på 4,25 ton förutsatt att den extra vikten är kopplad till alternativa drivmedel. Undantaget från EU:s Körkortsdirektiv finns redan implementerat i ett flertal europeiska länder. För att Sverige ska nå de högt uppsatta klimatmålen och fortsätta vara en förebild i omställningen från fossilt till förnybart behöver vi vara initiativtagande och lösningsorienterade. Vi motsätter oss därför Transportstyrelsens alltför snäva tolkning och därmed rekommendation.

Block 2: Hållbara förnybara drivmedel och laddinfrastruktur

Generella synpunkter:

Även gällande styrmedel kopplat till drivmedel och laddinfrastruktur är det av största vikt att ett litet land som Sverige arbetar aktivt på den europeiska och globala arenan. Klimatutmaningen är global och de mest effektiva åtgärderna är ambitiösa och harmoniserade styrmedel på global nivå. Därför anser Transportföretagen att Trafikanalys förslag tar utgångspunkt i en gedigen utblick med EU-perspektiv gällande hållbara biodrivmedel, kopplade till de förslag som finns kopplat till flyg, sjöfart och förslaget om ett eventuellt EU ETS för transport- och bostadssektorn. Det är också av yttersta vikt att Trafikanalys, på samma sätt som Energimyndigheten, gör en gedigen analys av tillgången på och den framtida ökade efterfrågan på hållbara biodrivmedel inom EU för att möta befintliga och framtida krav. Nationella styrmedlen behöver hänga ihop med realistiska förutsättningar och Sverige har på flertalet områden inte nationell rådighet.

Synpunkter på specifika förslag:

Reduktionsplikt: Transportföretagen noterar att det är två större uppdrag, kopplade till reduktionsplikten, som pågår och har olika tidpunkter för leverans; Trafikanalys i september och Energimyndighetens Kontrollstation 2022 i december. Det pågår även ett arbete inom departementet med ett förslag om att rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under reduktionsplikten samtidigt som regeringen aviserat att de har för avsikt att ansöka hos EU-kommissionen om skattebefrielse till år 2030. Detta fördes också fram under hearingen den 18 februari.

Reduktionsplikt – förslagen gällande ”Rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under reduktionsplikten”, ”Samma reduktionskrav ställs på bensin och diesel”, ”Kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten”, ”Ev. inkludering av bränslen för järnväg och sjöfart i reduktionsplikten (beskattning?)”: Frågorna har utretts tidigare, exempelvis till delar inom Kontrollstation 2019. Kommer även vara föremål för Kontrollstation 2022. Transportföretagen anser generellt att dessa förändringar kan vara aktuella utifrån vad som framkommer ur processen med EU-kommissionen m a p ansökan om fortsatt skattebefrielse för rena och höginblandade flytande biodrivmedel. Transportföretagen anser att skattebefrielsen ska vara Sveriges första prioritering.

Reduktionsplikten och beskattning: Även om skatteförslag inte ska presenteras av Trafikanalys vill Transportföretagen att utredningen analyserar och föreslår regeringen att se över den svenska drivmedelsbeskattningen. Ska nivåerna i reduktionsplikten fortsatt gälla bör beskattningen av både koldioxid och energi justeras, med riktmärke efter produktprisets utveckling. Att beskattningen av drivmedel utgår ifrån att allt bränsle är fossilt behöver förändras, koldioxidkomponenten bör minska i takt med en ökad inblandning av biodrivmedel i konventionellt bränsle. Sverige bör driva detta i revideringen av Energiskattedirektivet. Den frysta s.k. BNP-indexeringen har tappat sin styrförmåga i o m reduktionsplikten och bör avskaffas permanent, vilket Trafikanalys borde problematisera kring. Vi vill i sammanhanget framhålla att prisutvecklingen på drivmedelsmarknaden skapar stor oro och får stora konsekvenser för svensk vägtransportnäring. Vi har sedan reduktionsplikten införande påpekat flertalet osäkerheter, varav en är bristen på biodrivmedel som gör att priset ökar betydligt mer än förväntat. Oron i vår omvärld med skakig världsmarknad har ytterligare accentuerat problematiken.

Pumplagen: Lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel infördes 2005 och syftade till att underlätta infrastrukturen för alternativa drivmedel, specifikt etanol. I andra vågskålen ligger en skyldighet och en stor kostnad för många servicestationer. Nu har förutsättningarna förändrats och pumplagen har, via införandet av reduktionsplikten, spelat ut sin roll. Transportföretagen anser att Trafikanalys ska föreslå att lagen avskaffas permanent, vilket är en modernisering och en mycket efterfrågad regelförenkling för de dryga 2000 servicestationerna som idag omfattas av skyldigheten.

Elektrifieringen måste påskyndas - Nationell plan för de statliga insatserna för laddinfrastruktur och stöd för inköp av fordon: Transportföretagen anser att elektrifieringen av den tunga trafiken går alldeles för långsamt. Trots många initiativ och samarbeten mellan stat och näringsliv behöver takten ökas. Sverige måste gå från piloter till storskalighet. På fordonssidan kan staten höja ambitionsnivån. Investeringskostnaden för en elbil och dito buss är betydligt högre än för en dieseldriven, generellt ca 3–4 gånger för lastbil och det dubbla för buss. 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, buss- och åkerinäringen är trots allt en lågmarginalbransch.

Transportföretagen vill därför att Trafikanalys analyserar det 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.

Tyskland är ett proaktivt exempel där ett företag kan få 80 % av merkostnaden mellan en Euro 6 lastbil (diesel) och en eldriven, i direkt stöd från staten. Åkerierna kan också få 80 % 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 2045, vilket bör uppmärksammas i Trafikanalys redovisning av regeringsuppdraget.

Eventuellt stöd för installation av landström: Transportföretagen ser positivt på förslaget. Dock viktigt i sammanhanget att beakta att EU:s krav i FuelEU Maritime, om det blir verklighet, blir ett statligt åtagande. Därför är det ytterst angeläget att även nätägare involveras, då möjliga effektuttag i hamnarna kan vara otillräckliga, och många gånger inte ens möjliga att uppgradera till de nivåer som krävs för kaj-el, än mindre för laddningsbara fartyg.

Block 3: Grönt flyg

Generella synpunkter:

Flyget är en internationell industri med ett globalt regelverk som har gjort flyget till vad det är idag, 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 just nu 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 inom EU:s inre marknad av EU:s utsläppshandelssystem, EU-ETS. Det har det gjort sedan 2012. Dessutom har vi all anledning att förvänta oss att EU:s föreslagna regler för flygets klimatpåverkan inom FitFor55 kommer omfatta allt flygande inom EU oavsett nationalitet på passageraren. Utöver detta har vi ICAO:s CORSIA för global flygtrafik, samt, självklart, andra länders nationella utsläppsmål för ”sitt flyg”.

Synpunkter på specifika förslag:

Transportföretagen anser att det är viktigt att svenska flygindustrin får konstruktiva och realiserbara miljömål som vi i branschen kan jobba med, har rådighet över och att de följs upp. Flyget har redan högt ställda utsläppsmål och vill inte bli detaljstyrda på aktiviteter. Rent generellt är det olika aktiviteter som ger mest effekt baserat på aktörernas utgångsposition. Vidare är det även utmanande att redan idag detaljplanera framtida och ännu ej kommersialiserade omställningsaktiviteter (ur ett hållbarhetsperspektiv) i kombination med att innovationskraften inte får möjlighet att blomstra för att få maximal effekt. Transportföretagen anser att det är av yttersta vikt att Trafikanalys i sitt arbete förhåller sig till redan beslutade eller föreslagna styrmedel/åtgärder, både nationella, europeiska och internationella, innan nya styrmedel/åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan presenteras.

Trafikanalys har i uppgift att presentera förslag på styrmedel till regeringens kommande klimatpolitiska handlingsplan. Transportföretagen har gått igenom Trafikanalys förslag men vill också uppmärksamma Trafikanalys på det arbete som Miljömålsberedningen är inom snarlika frågeområden. Inspel till Trafikanalys tangerar i delar det inspel Transportföretagen nyligen gjorde till Miljömålsberedningen.

Minskad klimatpåverkan genom bränslebyte

Fossilfri upphandlad flygtrafik: Transportföretagen anser att förslaget är bra. Det ska åligga det offentliga att flyga fossilfritt. Transportföretagen skulle vilja 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.

Upphandling av biobränsle för statens tjänsteresor med flyg: Transportföretagen anser att förslaget är bra. Överväg att föreslå ett **offentligt flygbränslemål**. Det offentliga Sverige ska köpa fossilfritt flygbränsle motsvarande sitt flygande i en progressivt ökande takt som anpassas till offentliga utsläppsmål och tillgång/pris på marknaden, samt även beakta denna möjlighet vid val av transportslag. Sen är det rimligt att det offentliga gör detsamma för allt annat tjänsteresande.

Upphandling av biobränsle för statens flygtransporter: Transportföretagen ställer sig positiva till förslaget. Staten kan på detta sätt bidra till vår självförsörjning av hållbara flygbränslen. Transportföretagen anser också att det ska sättas ett SAF-mål på Försvarmakten som är fullt finansierat.

Minskad klimatpåverkan genom effektivare flygplan

Bidrag för ombyggnad för flygplan: Transportföretagens ställer sig positiva till idén, men det behövs inte ytterligare utredning för att kalibrera detta styrmedel. Det finns företag som just nu tittar på ombyggnad av mindre turbopropflygplan till vätagasdrift. Spännande och viktiga projekt som dock är i ett tidigt skede av utveckling.

Bidrag för skrotning av flygplan: Att byta ut äldre flygplan mot nya är ett mycket effektivt sätt att sänka utsläppen direkt. Transportföretagen ställer sig därför försiktigt positiv till förslaget, men det finns också andra sätt att hjälpa flygbolag att köpa nytt. Framför allt finns ett stort värde i att bedriva en flygpositiv politik i största allmänhet, vilket gör att finansierare och leasingaktörer vill satsa på svenska flygbolag och att se till att flyget har tillgång till grön finansiering (till exempel genom taxonomin). Då är det av största vikt att vi inte utesluter finansiering av befintlig teknik (nya ultraeffektiva motorer, som kan köras på SAF). Faktum är att ett byte till senaste generationens flygplan medför ungefär en 20-procentig reduktion av bränsleförbrukningen.

Stöd till inköp av fossilfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra: Transportföretagens ställer sig positiva till förslaget. Vi anser också att detta även bör vara möjligt för regioner och kommuner. Överhuvudtaget skulle vi gärna se 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.

Investeringar i infrastruktur för minskad klimatpåverkan & Minskad efterfrågan och kompensationer

Stöd till framdragning av el till flygplatser för laddning av elflyg och Förbättrade flygtrafiktjänster: Transportföretagens ställer sig mycket positiva till förslagen. 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 pandemins spår är det sannolikt så att ekonomin vid våra flygplatser har försämrats ytterligare och det är svårt att se hur man ska orka med att utföra sin roll i omställningen utan stöd.

Minskad efterfrågan och kompensationer

Förbud mot flyg där tåget erbjuder konkurrenskraftiga restider: Transportföretagen avstyrker förslaget med emfas. Dels anser vi att detta förbud inte kan genomföras med stöd av EU:s flygtrafikförordning 1008/2008 artikel 20. Dels kommer man genom ett sådant förbud snedvrیدا förutsättningarna på transportmarknaden grovt, försvåra för effektiv multimodalitet, vara tvungen att införa en flera undantag till exempel för att möjliggöra transitresande, och inskränka människors fria val. Vårt inrikesflyg som framgångsrikt lyckats binda ihop olika delar av landet med varandra kommer få mycket svårt att bedriva sin verksamhet. Flygplatserna som drabbas kommer få det ännu svårare ekonomiskt och det finns en stor risk att staten måste öka statliga bidrag till de flygplatser som trots allt behövs som beredskapsflygplatser. Slutligen är det på dessa flygplatser och på dessa rutter som vi ser fram mot att el- och hybridflyg kommer att ha sina första marknader, om flygplatserna finns kvar det vill säga. Detta betyder att ett flygförbud för ”short haul” avsevärt kan försämma förutsättningarna för framväxten av det nya utsläppsfria flyget.

Information om klimatkompensationer: Transportföretagen tar inte ställning till detta eftersom det är oklart vad som avses. Däremot borde det generellt informeras mer om fördelarna med att köpa SAF.

Höghöjdseffekter

Generellt efterfrågar Transportföretagen förslag som stimulerar forskning och att ett mål sätts om att öka forskningen på flygets fossilfria omställning. Forskning ska särskilt ske på hur höghöjdseffekten kan undvikas (vilket verkar vara möjligt i hög grad), effektivisering av flygtrafikledning, produktion av hållbart flygbränsle, utvecklingen av elflyg och vätgasflyg, samt effektivisering av befintlig teknik.

Inspel på Trafikanalys uppmaning (Var det något eller några viktiga styrmedel du/ni saknade i vårt arbete? Vilket/vilka då?)

Generellt efterfrågar Transportföretagen att Trafikanalys även ska föreslå styrmedel som riktas mot producenter av hållbart flygbränsle. Det bör formuleras ett flygbränslemål där Regeringen i samverkan med flygbranschens aktörer ska utveckla långsiktiga och samordnade satsningar som syftar till att öka produktionen av hållbara flygbränslen i Sverige.

I övrigt skulle Transportföretagen vilja se att Trafikanalys analyserar följande målsättningar:

Finansiering- och riskdelningsmål: Reduktionspliktens ökande nivåer efter år 2025 kräver betydande investeringar i närtid. Ett mål sätts om att tillräckliga finansiella mekanismer finns på plats för att begränsa risken för investerare i tidigt skede för fossilfritt flyg. Återinvestering av de medel flyget betalar för sin klimatpåverkan stärker finansieringen.

Elflygs mål: Sverige bör anta ett strategiskt elflygs mål för att stimulera utvecklingen av elflyg. Målet bör sättas så att kortare flygresor utvecklas till att bedrivas med elflyg, i takt med teknikutvecklingen.

Infrastruktur mål: Förbered flygets infrastruktur med målet att år 2035 ska alla svenska trafikflygplatser fått hjälp att anpassa sin infrastruktur för den nya tekniken som hybrid- och elflyg medför, samt att de även förbereds för vätgasflyg. En förutsättning för detta är att det offentliga är beredda att ta en del av den kostnad detta medför. Flygets infrastruktur finansieras idag till allra största del av flygbolagen själva, för att kunna motivera satsningar på framtida teknik behöver det offentliga vara beredd att dela finansieringen. I annat fall riskerar dessa projekt att stoppas (framför allt av de aktörer som inte verkar på den svenska inrikesmarknaden och därmed inte i ett första steg kommer ha nytta av den nya tekniken).

Effektiviseringsmål: LFV ska verka för en ständig effektivisering av luftrummet användning för att bränsleförbrukningen ska minska. Därvid ska regeringen utreda förutsättningarna för en bättre balans mellan minskad bränsleförbrukning och buller.

Block 4: Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle

Generella synpunkter:

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”.

Några exempel på begreppets olika betydelser. 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. Om ”transporteffektivt samhälle” avser överföring av person- och godstransporter till mer energieffektiva trafikslag visar det sig att den faktiska potentialen är begränsad (Se exempelvis Vti, Trafikanalys, Trafikverket). Begreppet används ofta i diskussionen om persontransporter men då glöms godstransporterna bort, vilket är olyckligt.

Transportföretagen anser att WSP har utlämnat förslag som kan få stor inverkan på transporteffektivitet, något som transportbranschens aktörer arbetar med dagligen, både ur ett företagsekonomiskt och klimatomfattigt perspektiv.

Transportföretagen anser att Trafikanalys borde analysera och föreslå förslag om en snabbare implementering av BK 4-vägnätet och förslag som skapar förutsättningar för transporter med längre lastbilar upp till 34,5 meter. Detta är väldokumenterade och genomforskade områden som skulle ha stor effekt på transporteffektivitet, reducerade utsläpp samt stärker det svenska näringslivets konkurrenskraft, vilket borde vara en naturlig del av ett ”transporteffektivt samhälle”.

Synpunkter på specifika förslag:

Möjliggör styrande parkeringsavgifter, områdesbestämmelser för parkering och information om avskaffande av parkeringsnormer: Transportföretagen anser att parkeringsnormer som en klimatåtgärd eller ett klimatpolitiskt redskap är mycket tveksam, givet att framtidens fordonsflotta kommer att vara tyst och nära utsläppsfri. Det är lite förbryllande att parkeringsfrågor anses vara en klimatåtgärd, när WSP inte anser att ”Sänkt bashastighet i tätort” inte är det (vilket vi iofs välkomnar). Transportföretagen anser snarare att parkeringsfrågan borde ha sammankopplats med styrmedel som underlättar framtida laddmöjligheter i tätort. Vidare framgår det inte från rapporten hur och vem som ska beräkna de optimala parkeringsavgifterna i tätort och städer, något som måste tydliggöras och analyseras om förslaget ska presenteras av Trafikanalys.

Utredning om ändrad infrastrukturplanering: Transportföretagen avstyrker förslaget. Frågan går i vågor och Transportföretagen anser att det är en olycklig och polariserande debatt om ”målstyrt kontra prognosstyrt”. Transportföretagen anser att transportsystemets grundläggande uppgift är att skapa tillgänglighet. Vi har inte vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar för nöjes skull utan de finns av en anledning. 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 därför behöver transportsystemet utvecklas.

Vi delar således inte kritiken att infrastrukturplaneringen inte tar hänsyn till klimatmålen. Kritiken är orättvis, missvisande och felaktig. Enligt vårt menande är Trafikverkets uppgift att sörja för att vi har väl underhållna vägar och järnvägar och att det investeras i nya vägar och järnvägar. Hur transportsystemet används, regleras genom beslut i Sveriges riksdag om regleringar och styrmedel. En hållbar, framgångsrik och eftersträvansvärd 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.

Transportföretagen vill däremot vara med och initiera en diskussion om svensk infrastrukturplaneringsprocess. Problemet med ”baktunga” planer, svårigheten att förstå för utomstående varför vissa projekt väljs framför andra och den höga andelen objekt utanför plan som visar samhällsekonomisk lönsamhet är några av skälen till att planeringsprocessen behöver ses över.

Rabatt på banavgifter: Transportföretagen anser generellt att varje transportslagen ska bära sina externa kostnader och järnvägstrafiken har idag låg internaliseringsgrad. I sammanhanget är det viktigt att påpeka att vägtrafiken är överinternaliserad i vissa delar (med en normal värdering av koldioxidutsläpp). Trafikanalys bör också stämma av förslaget om banavgiftsrabatt mot Transportstyrelsens föreläggande angående att Trafikverkets plan för banavgiftshöjningar för godstrafik inte uppfyller järnvägslagens krav. Transportföretagen är generellt tveksamma till rabatterade banavgifter men skulle vilja se att Trafikanalys analyserar och presenterar en alternativ banavgiftsmodell som främjar uthålliga och långsiktiga intermodala transportupplägg, där fokus ligger på innovativa lösningar för lastoptimering och premierar längre och tyngre transporter på både väg och järnväg.

Tillåt samåkning i busskörfält: Även om WSP inte avser att rekommendera förslaget vill Transportföretagen avstyrka. Det har provats många gånger tidigare och det har visat på negativa effekter på kollektivtrafikens framkomlighet och är svårkontrollerat och därför finns en uppenbar risk för missbruk. I stället bör ett förslag om att tillåta fler typer av busstrafik, dvs exempelvis beställningstrafik, att nyttja busskörfält.

Ändrade stadsmiljöavtal och statlig medfinansiering av drift av kollektivtrafiken: Transportföretagen anser att Trafikanalys ska gå fram med förslag om att stadsmiljöavtalen också ska kunna gå till drift av särskilt kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar på väg, så som BRT-lösningar.

Block 6: Klimatstyrmedel för sjöfarten

Generella synpunkter:

Likt flyg är sjöfarten 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 viktig men IMO-nivån ännu mer angelägen och där behöver Sverige och den svenska regeringen vara pådrivande. Sjöfarten är i början av omställningsarbetet och mycket händer inom farkoster och bränslen. Sjöfarten och hamnarna gör idag stora investeringar för att möta en större efterfråga på gods- och persontransporter. I detta inspel använder sig Transportföretagen av de tre kategorierna som Trafikanalys använde i ppt-presentationen på hearingen den 18 februari.

Synpunkter på specifika förslag:

Incitament genom avgifter, stöd och samverkan: Utifrån statens prissättning av handelssjöfarten, som bygger på avgiftsfinansiering, är det svårt att bygga slagkraftiga incitamentsmodeller för mer hållbar sjöfart. De försök som gjorts och de som planeras har och kommer sannolikt inte ge önskvärt förändringsarbete. Inom de snäva ekonomiska ramarna är det knappast möjligt att åstadkomma tillräckligt starka incitament för att motivera rederier att satsa grönt, det kommer i alla fall inte vara motiverat av detta skäl. Transportföretagen anser att det behövs annan finansiering för att bygga incitamentsstrukturer i Sjöfartsverkets avgiftsmodeller som är kraftfulla, och som av det skälet kan fungera som verkliga incitament för rederier (och andra) att göra viktiga satsningar.

Breddad ekobonus som riktat investeringsstöd för elektrifiering av hamnarna har möjlighet att bli en viktig komponent i sjöfartens omställningsarbete.

Transportföretagen ställer sig frågande till förslaget om svensk CO2-fond, då det finns många oklarheter om hur en sådan fond ska fungera i praktiken. Vi ser fram emot en fortsatt dialog om ett eventuellt förslag.

Incitament genom avgifter, stöd och samverkan: Närsjöfarten borde få tillgodoräkna sig de nyttor man åstadkommer på land genom att avlasta vägnät, öka framkomligheten, minska slitaget, ökad säkerhet, senarelagda investeringar i ny kapacitet etc. Med nuvarande avgiftssystem straffar man ut närsjöfarten effektivt även i de mest tätbefolkade delarna av landet. Kortfattat anser Transportföretagen att avgiftsmodellerna måste beakta transportsystemets totala effekter.

Regleringar: I första hand bör gränsen om 5000 bruttoton inte vara en gräns i FuelEU Maritime, i andra hand kan en svensk spegling i den undre kategorin vara intressant, så som föreslås av Trafikanalys. I Trafikanalys uppdrag ingick inte att föreslå skatter, men det är svårt att värja sig från tanken om att man genom regleringar över en tidsaxel av teknik och skatter bör kunna åstadkomma förutsägbara och långsiktiga villkor för marknaden att utveckla och anpassa sig till en mer hållbar sjöfart.

Block 7: Generella klimatstyrmedel

Generella synpunkter och förslag:

Enligt regeringens direktiv ska inte Trafikanalys lämna förslag inom skatteområdet men det kommer att presenteras analyser på skatteområdet. Generellt välkomnar Transportföretagen arbetet eftersom frågorna är mycket angelägna och kommer behöva ses över och reformeras i framtiden, inte minst på grund av en snabbt ökad andel elektriska fordon i fordonsflottan och att beskattningen av drivmedel är i behov av reform. Transportföretagen vill ge några övergripande synpunkter på ”aja-baja-bloket” och ser fram emot en fortsatt dialog.

Översyn av drivmedelsbeskattningen: Trafikanalys diskuterade CO₂-skatt och CO₂-skatt med viss återbetalning. Diskussion om styreffekten och som en återbetalning, för att skapa acceptans för att skatten ska behållas på samma nivå som 2021. Transportföretagen anser att förslagen vara intressanta men vill ifrågasätta diskussionen om styreffekten. I och med reduktionspliktens införande, som syftar till att tvinga in utsläppsreduktioner, kan man ifrågasätta att CO₂-utsläppen per automatik ökar med en sänkning av skatten, vilket framfördes under hearingen. Prisutvecklingen på produkten är i sig kraftfullt styrande. Bränslet blir klimatmässigt bättre, men systemet har också bidragit till att priset ökat väsentligt. Betydligt mer än de prognoser som presenterats av finansdepartementet. Då är det inte klimatet som är det viktiga utan den totala aspekten av kostnadsansvaret som är i fokus. Transportföretagen anser att detta bör analyseras och diskuteras. Detta är också aktuellt utifrån pågående översyn av EU:s energiskattedirektiv, där det finns en öppning att undanta beskattning av hållbart bränsle.

Transportföretagen välkomnar också diskussionen som fördes om prissättning av negativa externaliteter och transporternas internaliseringsgrad. Beräkningar av de samhällsekonomiska kostnaderna (på samma sätt som samhällets intäkter) av transporter är mycket viktiga analysinstrument och värderingar av modellernas olika komponenter ska vara vetenskapligt grundade. Transportföretagen efterfrågar därför en analys av den nya koldioxidvärderingen inom ASEK. Vi efterfrågar ett ställningstagande från Trafikanalys om den värdering på 7000 kr/ton CO₂ är rimlig, jämfört med priset på utsläppsrätter och den nationella CO₂-skatten.

Transportföretagen välkomnar att Trafikanalys valde att analysera CO₂-skatten utan den årsvisa uppräkningsindexeringen med BNP-indexeringen. Vi anser att denna har spelat ut sin roll och bör avskaffas permanent, i stället för att ständigt frysas. Transportföretagen anser att det behövs en genomgripande översyn av drivmedelsbeskattning men även att beskattningen av vägtrafiken med fokus på en helt elektrifierad fordonsflotta bör utredas. Vi ser fram emot att läsa och diskutera förslagen från Trafikanalys. Vi ser också fram emot att ta del av det analyserade förslaget om återbetalning-modellen.

Utred trängselskattesystemet: Trafikanalys avser också presentera en analys av trängselskattesystemet idag och i framtiden, vilket vi ser fram emot att ta del av och diskutera vidare. Transportföretagen anser att detta kan vara en del av en nödvändig och mer omfattande översyn/utredning av trängselskattesystemet i sin helhet. Systemets effektivitet bör utredas och hur syftet med styrmedlet har glidit från införandet till idag. På vilket sätt ska den styra i en elektrifierad fordonsflotta och på vilket sätt ska den finansiera framtida infrastrukturinvesteringar är angelägna frågor.

Transportföretagen är skeptiska till det förslag som presenterades om att finansiera drift av kollektivtrafik med ett styrmedel som syftar till att prissätta trängsel från personbilar (dvs intäkter ska användas från ett styrmedel som syftar till att minska trafiken). Syftesglidningen till att trängselskatten egentligen är en vägavgift är olycklig, detta bör analyseras och diskuteras. Samma sak gäller att staten villkorar större infrastrukturinvesteringar med ett införande av trängselskattesystem i väginfrastrukturen är djupt problematiskt och var inte det ursprungliga syftet med styrmedlet. Exemplet är Göteborg och där visade sig hur viktigt det är med förutsägbarhet och tydlighet i införandet av styrmedel för att de också ska bli allmänt accepterade. Vi ser fram emot Trafikanalys förslag och en fortsatt dialog.

Vägskatt för tunga fordon: Precis som framfördes på hearingen har denna fråga utretts och analyserats flertalet gånger. Nu i månadsskiftet mars/april kommer nästa utredning ”Nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg”. Transportföretagen har länge efterfrågat klarhet i denna synnerligen välutredda fråga: Är det en reform av beskattningen av tung trafik som ska följa de vetenskapliga principerna om negativa externaliteter? Är det enbart vägslitaget som ska beskattas? Vilka vägar avses? Ska en distansbaserad skatt ersätta annan beskattning, eller ska den läggas ovanpå den befintliga beskattningen av fordon och drivmedel?

Vad som framkom på Trafikanalys korta dragning var att det kan anläggas ett framtidsperspektiv på frågan, titta på en distansbaserad beskattning av en fordonsflotta av ellastbilar. Transportföretagen ber att få återkomma med kommentarer när vi får del av underlagen.

Reduktionsplikten efter 2030 och kopplingen till EU ETS2: Viktiga framtidsfrågor för transportsektorn men som diskuterades väldigt kort under hearingen. Reduktionsplikten analyseras inom ramen för Kontrollstationen men Transportföretagen deltar gärna även i en diskussion som avser 2030-2045. EU ETS2 är ett intressant styrmedel på EU-nivån som potentiellt skulle kunna göra att Sverige uppnår klimatmål på ett mer kostnadseffektivt sätt, till mer klimatnytta eftersom det träffar hela EU. Däremot ställer vi oss frågande till utgångspunkten att EU ETS för transportsektorn (drivmedeldistributörer) ska vara en ”bubbla” inom den icke-handlande sektorn. Hur ska detta fungera givet de andra styrmedel som finns, exempelvis reduktionsplikt och CO2-skatten. Transportföretagen ber att få återkomma med ytterligare kommentarer och ställningstaganden när vi får del av underlagen.

Energieffektiv järnväg

Generella synpunkter:

Transportföretagen/Transportindustriförbundet har tittat på konsultrapporten ”Styrmedel för en energieffektiv järnväg” och har några generella inspel:

Gods på järnväg och multimodalitet: Ur ett godstransportperspektiv är den enskilt viktigaste vägen för att främja järnvägsgodstrafiken och multimodala lösningar att effektivisera och komma till rätta med järnvägssystemets sedan länge kända brister såsom kvalitet, redundans och robusthet gällande infrastrukturen. Detta ska ha prioritet, snarare än att kostnads- och regelbelasta andra transportslag, såsom väg. Därför emotsätter vi oss förslaget i rapporten att använda en distansbaserad beskattning, enbart för att fördyra vägtransporter.

Effekten av subventioner minskar också om samma transportslag belastas av andra ökade avgifter, såsom förhållandet mellan reduktion av banavgifter/miljökompensation och påbjuden ökning av banavgifter. För godstrafiken är det positivt med investeringsstöd även till det kapillära nätet (industrispår), en fråga som ständigt är aktuell.

Dieselbränsle inom järnvägen: Som inspel till rapporten vill vi framföra att alternativa drivmedel såsom HVO är inte alltid kompatibelt med den äldre dieselloksflottan och är inte heller alltid lämplig i vinterklimat. Generellt är det också så att det är en brist av rena och hållbara biodrivmedel, vilket kommer att öka driftskostnaderna.

Fokusera på det viktigaste innan reduktionsplikt: Ett faktum som framkommer i rapporten är att körning av diesellok är en mycket liten del av utsläppen i transportsektorn. Fokus borde därför läggas på att fortsätta elektrifiera där det är samhällsekonomiskt motiverat, exempelvis i anslutningar av hamnar och terminaler. I den mån reduktionsplikt införs är det nödvändigt med övergångsregler samt en gedigen analys av pliktens konsekvenser för berörd bransch.