

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2019-02-15

Ref M2019/00116/KI

Yttrande om remiss av Meddelande från kommissionen – En ren jord åt alla. En europisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi (COM (2018) 773 final)

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, har tagit del av rubricerade remiss och har följande synpunkter, vilka begränsar sig till de avsnitt av strategin som riktas mot transportsektorn. Vi hänvisar beträffande andra delar till remissvar från Svenskt Näringsliv.

Inledningsvis kan konstateras att Transportföretagen delar den bakgrund meddelandet ger för ökade ambitioner i klimatarbetet bl.a. till följd av rapporter inom ramen för FN:s IPCC-panels konstateranden om de allvarliga effekterna av växthuseffekten med nuvarande beslutade åtgärder. Ur ett svenskt näringslivsperspektiv är dessutom globala åtgärder mot de globala klimatproblemen centrala, och EU kan och bör liksom hittills spela en viktig roll i detta arbete. Den föreslagna allmänna målsättningen för EU om ”en vision som kan leda till nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050 genom en socialt rättvis omställning som sker på ett kostnadseffektivt sätt” förefaller ur detta perspektiv vara en acceptabel utgångspunkt. Kommissionen anger i remissen att man syftar till en bred dialog om strategin både med civilsamhället och medlemsstaternas regeringar. T. ex. anger man att ”alla relevanta rådskonstellationer bör föra genomgripande politiska diskussioner om hur deras respektive politikområden kan bidra till den övergripande visionen”.

Transportföretagen noterar att Kommissionen anger att ”den föreslagna strategin inte syftar till att lansera någon ny politik, och EU-kommissionen har heller ingen avsikt att ändra målen för 2030.” Det innebär att de åtaganden som EU gjorde vid Parismötet 2015 ligger fast, och för transportsektorns del innebär detta de utsläppsmål som lades fast i Vitboken 2011 inom hela EU, dvs. minus 60 % 2050 jämfört med 1990 och minus 20 % 2030 jämfört med 2008 (motsvarande en faktisk ökning 8% jämfört med 1990). Transportföretagen har i tidigare remissvar på bl.a. Miljömålsberedningens betänkanden ifrågasatt den avsevärda skillnad som dessa mål innebär jämfört med de svenska, numera av riksdagen antagna målen för transportsektorn om minus 70 % inrikes svenska utsläpp 2030 jämfört med 2010 och dito nollutsläpp 2045. Det finns mot bakgrund av den nu remitterade EU-strategin förnyade skäl att ifrågasätta de svenska målen för transportsektorn 2030. Transportföretagen anser det svårt att förstå hur de skall nås på 11 år om hänsyn skall tas till social rättvisa och kostnadseffektivitet. De täta kopplingar som finns i



transportsektorn mellan de svenska och europeiska marknaderna påverkar kraftigt förutsättningarna för omställningsarbetet.

EU:s nuvarande mål kan å andra sidan, som framgår av strategin, ifrågasättas som otillräckligt för att nå IPCC:s inriktning om max 1,5 graders höjning av jordens medeltemperatur 2050. Bland de scenarier som skisseras i strategin är det enbart de mest ambitiösa som uppnår visionens mål.

Dessa scenarier innebär för transporterens del, enligt analysrapporten som Kommissionen bifogat meddelandet, ett behov av minskning med 80-90 % 2050 jämfört med 1990 för att uppnå visionens mål, alltså en väsentligt större utsläppsminskning än nu gällande 60 %.

Transportföretagen kan som framgått förstå bakgrunden till en sådan allmän ambitionsökning. Strategin saknar emellertid enligt vår mening en trovärdig analys av vilka förändringar som skett som möjliggör denna ambitionsökning för hela EU:s transportsektor inom ramen för den konkurrenskraft för ekonomin m.m. som Kommissionen t.o.m. anger i rubriken på meddelandet. Konstaterandet ovan i strategin att Kommissionen inte syftar till att lansera en ny politik förefaller därför märklig. Sammantaget bör regeringen verka för att EU:s och Sveriges mål och strategier för klimatarbetet tydligare närmas till varandra i det gemensamma målet om total klimatneutralitet och en konkurrenskraftig ekonomi vid mitten av seklet.

Den remitterade strategin innehåller sju ”strategiska byggstenar”. En av dessa gäller transporter, ”ren säker och uppkopplad rörlighet”. Denna punkt innehåller en redovisning av olika områden som är viktiga för att påskynda omställningen mot fossilfrihet inom transportsektorn. Elektrifiering är som väntat en huvudpunkt. Transportföretagen noterar här särskilt att Kommissionen anför att ”för långdistanslastbilar och -bussar är det för närvarande oklart om batterier kommer att kunna uppnå den nödvändiga kostnads- och prestandanivån, även om det finns utsikter för elektrifiering med hjälp av kontaktledning”. Försiktigheten från Kommissionens sida vad gäller elvägar är enligt Transportföretagen svårförståelig. Utnyttjande av denna redan existerande teknik kan tvärt om visa sig vara ett kostnadseffektivt sätt att nå snabbare utsläppsminskningar från tung trafik på väg, särskilt med tanke på vägtransporternas marknadsdominans. Ett tydligare stöd för en sådan utveckling vore därför rimlig i strategin och den svenska regeringen bör verka för ett sådant. Samtidigt delar Transportföretagen bedömningen att ”alternativa bränslen kommer att behövas” fram till dess ny teknik är att tillgå som möjliggör elektrifiering av även tunga vägtransporter, liksom för flyg och sjöfart.

De alternativa bränslen som Kommissionen nämner i strategin, vätgas, ”flytande naturgas med höga halter av biometan” och e-bränslen förefaller emellertid väl begränsade för att nå den höga ambitionen på transportområdet. Transportföretagen delar slutsatsen att ”det krävs att det görs betydande framsteg inom FoU när det gäller koldioxidfria bränslen och fordonstekniker som t.ex. batterier, bränsleceller och vätgasmotorer”, vilket ytterligare understryker denna brist.

Kommissionen tar i strategins avsnitt om bioekonomi tydlig ställning för hållbar biomassa som ”en viktig möjliggörare för klimatomställningen”. Transportföretagen välkomnar detta ställningstagande, inte minst med tanke på hur diskussionerna kring biomassa och biobränslen tidigare gått i EU, men konstaterar att det enda biobränsle som Kommissionen nämner i transportavsnittet alltså är biogas. Den svenska regeringen bör i behandlingen av strategin fortsätta att bevaka och motverka politiska åtgärder som begränsar användningen av hållbar biomassa och därigenom riskerar tillgången på olika biobränslen på transportsektorn.

Transportföretagen stöder Kommissionens inriktning att godstransporter på järnväg bör göras mer konkurrenskraftiga framför allt ”genom att man undanröjer operativa och tekniska hinder

mellan nationella nät och främjar innovation och effektivitet i allmänhet”. Däremot ifrågasätter Transportföretagen slutsatsen vad gäller infrastrukturen i TEN-T nätet, att ”framtida investeringar redan från början måste inriktas på de minst förorenande transportsätten”. Med tanke på att enligt strategin transportsektorn inklusive t.ex. vägtrafiken vid mitten av seklet förutsätts i princip vara fossilfri genom elektrifiering eller olika biobränslen kan med fog ifrågasättas hur en sådan klassning ens kan ske? Konstaterandet att ”alla transportsätt bör behandlas likvärdigt även reglerings- och skattemässigt” är i linje med Transportföretagens inriktning, men kan framöver samtidigt visa sig vara svårt att kombinera med politiska förutfattade meningar som den ovan om transportsättens inneboende ”renhet”. Internalisering av externa effekter är däremot förvisso ett viktigt instrument för att ge marknaden korrekta prissignaler även vad gäller klimatpåverkan.

Transportföretagen delar givetvis synen på att digitalisering kommer innebära stora möjligheter till effektivisering av transporter av både gods och passagerare, och att förbättrad fysisk planering i bl.a. stadsmiljö som tar hänsyn till effektiva och fossilfria transporttjänster också kan bli viktigt. Huruvida ett minskat totalt trafikarbete kan uppnås genom sådana åtgärder är dock högst tveksamt. Detsamma gäller vad som sägs i strategin om beteendeförändringar ”hos enskilda och företag”. Bl.a. nämns att utvecklingen av digital teknik och videokonferenser ”mycket väl kan innebära att preferenserna ändras i vissa sammanhang, t.ex. vid affärsresor, och att efterfrågan på resor minskar jämfört med idag”. Även om preferenser givetvis kan ändras, finns hittills få bevis på att övergång till digital kommunikation lett till en reell minskning av den totala efterfrågan på tjänsteresor, som så tydligt är kopplad till tillväxtutvecklingen i ekonomin. Mot denna bakgrund ifrågasätter Transportföretagen den minskning av transportefterfrågan som i strategin verkar vara en icke oväsentlig ingrediens i de ovan nämnda mest ambitiösa scenarierna som uppnår klimatneutralitet 2050. Innebär inte detta ett tydligt brott med den princip som hittills gällt i EU:s klimatarbete inom transportsektorn – ”att begränsa mobiliteten är inget alternativ”?

Sammantaget är det enligt Transportföretagens syn svårt att kombinera inriktningen redan i rubriken på meddelandet om en ”stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi” med strategierna i meddelandet, åtminstone på transportområdet. Det saknas enligt vår mening som framgått en närmare trovärdig förklaring till hur utsläppen från EU:s transporter 2050 skall kunna minska så avsevärt (ytterligare 20 %) jämfört med hittillsvarande bedömning och mål utan att konkurrenskraft och mobilitet skall påverkas negativt. En fördjupad analys av denna fråga måste prioriteras för att meddelandets samlade vision om en klimatneutral ekonomi i EU skall kunna omformas till en politisk målsättning som kan bli verklighet.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Näringspolitisk chef

Transportföretagen