

## PM

Till: Regeringskansliet  
Från: Transportföretagen  
Datum: 2023-10-30

### **Transportföretagens inspel med anledning av utredningen ”Sveriges klimatstrategi: 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit-For-55”**

Transportföretagen välkomnar John Hasslers utredning och konstaterar att de förslag som förts fram ger en i stora delar god grund att stå på för att utforma en politik som säkerställer att Sverige når klimatmålen med bibehållen konkurrenskraft. Elektrifiering är en helt central komponent i en framgångsrik måluppfyllelse. Vi tillstyrker därför stora delar av utredningens 46 förslag.

Samtidigt konstaterar vi att utredningen behöver kompletteras i fråga om transportsektorns omställning. Minskningen av vägtransporternas framtida utsläpp är en ödesfråga för Sveriges förmåga att uppnå ESR-målen.

Transportföretagen föreslår därför att styrmedlen för transportsektorns omställning kompletteras med:

**att** möjligheten till skattebefrielse för fordonsladdning i depå och undantag från trängelskatter för eldrivna fordon ses över skyndsamt,

**att** Miljömålsberedningen uppdras att utforma en konkret utformning av ett elektrifieringsmål för transportsektorn i nära dialog med transportsektorns företrädare,

**att** betydande satsningar på utbyggnaden av lokala och regionala elnät samt en förstärkt nationell samordning av utbyggnaden av laddinfrastruktur införs,

**att** beskattning av koldioxid och el, fordonsbeskattning samt utsläppshandel samordnas för att undvika dubbel styrning eller motstridiga incitament, samt

**att** systemet för bonus/malus renodlas i syfte att öka effektiviteten i styrningen.

Transportföretagen bedömer att utredningens förslag, kombinerade med ett omtag på de många nationella styrmedlen för transportsektorn, kan leda till en uppfyllelse av klimatmålen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och med bibehållen konkurrenskraft för det svenska näringslivet.



## Närmare kommentarer av utredningens förslag med bäring på transportsektorn

I det följande kommenterar Transportföretagen de förslag i Hasslers utredning som har stark bäring på transportsektorn. Upplägget följer utredningens disposition.

### Politikområde 1. Utsläppsmål och styrmedel

#### EU ETS2 och ett nationellt utsläppshandelssystem för ESR-sektorn (Förslag 2, 3 och 10)

Transportföretagen **tillstyrker** förslagen men konstaterar att en betydande risk för dubbelstyrning föreligger.

Transportföretagen är positiva till EU ETS2, vilket till delar ändrar förutsättningarna för svensk klimatpolitik. Vi delar utredningens bedömning att nuvarande utformning av EU ETS2 inte kan, eller ska, skapa ett tillräckligt omvandlingstryck för att Sverige ska klara sina åtaganden inom ESR-sektorn till år 2030.

Vi delar därför bedömningen att ett nationellt utsläppshandelssystem bör införas för resten av sektorerna inom ESR. Målsättningen bör vara att skapa ett enhetligt pris på koldioxid, inom så många delsektorer som möjligt inom ESR-sektorn. De ekonomiska drivkrafterna att minska utsläpp av växthusgaser behöver skärpas och vara enhetliga för samtliga sektorer inom ESR. Sverige bör gå före på detta område för att med trovärdighet kunna påverka resten av världen (som formuleras i förslag 40).

När EU ETS2 och ett nationellt handelssystem för utsläppsrätter inom ESR-sektorn införs ska detta ersätta, inte komplettera, nationella styrmedel som exempelvis koldioxidskatten på drivmedel och energibeskattnings för att undvika konkurrensnackdelar för den svenska transportsektorn.

Regeringen bör skyndsamt tillsätta en utredning med uppdrag att analysera och lämna förslag på ett nytt skattesystem anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik. Enbart EU:s ökade ambitioner, främst genom Fit for 55, ger starkt motiv för en total översyn av alla nationella styrmedel med kostnadspåverkan och en utredning av ett nytt skattesystem för framtidens vägtrafik

#### Ett skärpt transportsektormål med inriktning på elektrifiering (Förslag 6)

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget med följande kompletteringar.

Transportföretagen delar utredningens bedömning av behovet av ett stort omställningstryck för transportsektorn. Vi konstaterar likt utredaren att ett effektivt transportmål måste ha elektrifiering av transportsektorn i fokus. Elektrifieringen av transportsektorn är central för omställningen och arbetet måste snabbas på.

En politik för en snabb elektrifiering av transportsektorn förutsätter att transportbranschen har förtroende för samhällets ambitioner för elektrifieringen. Transportföretagens årliga Hållbarhetsundersökning visar på ett tydligt förtroendegap mellan politikens uttalade ambitioner och företagens tilltro till kostnadseffektiviteten (och infrastrukturen) i en elektrifiering. Eftersom förslaget saknar närmare beskrivning av ett sådant måls utformning

föreslår Transportföretagen därför att Miljömålsberedningen uppdras att arbeta för att skyndsamt utforma ett elektrifieringsmål i tät dialog med transportsektorns företrädare.

## *Behåll malusdelen i fordonsbeskattningen (Förslag 13)*

Transportföretagen bedömer att **förslaget är otillräckligt** för att uppnå en snabb elektrifiering av lätta fordon. Även fordonsbeskattningen behöver tas i beaktande

Transportföretagen bedömer att det krävs en större översyn av fordonsbeskattningen än vad utredningen föreslår.

Malus-beskattningen infördes samtidigt som den numera borttagna bonusen till bilar med låg klimatpåverkan. Transportföretagens bedömning är att avskaffandet av bonus samtidigt som malus behövs skadade fordonsköparnas tilltro till de incitament systemet var tänkt att ge.

Med malus finns det idag tre sätt att beskatta lätta fordon - utifrån vikt och drivmedel, koldioxidutsläpp per kilometer och ålder. Malus blandar även ihop personbilar och lätta lastbilar, trots att dessa säljs och används enligt helt olika ekonomiska principer och även i övrigt knappt är jämförbara.<sup>1</sup> Det finns därför ett behov av att renodla och förtydliga styrmedlen inom detta område och att inkludera fordonsbeskattningen i den totala översynen av styrmedlen på transportområdet. En framtida bonus kan utformas för att bättre ta hänsyn till t.ex. fordons energisnålhet.

## *Anpassa den svenska reduktionsplikten till EU:s förnybarhetsdirektiv (Förslag 14)*

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget.

Biodrivmedel behövs på kort och medellång sikt för att minska utsläppen från transportsektorn, inte minst för omställningen av transporter som åtminstone under en övergångstid är särskilt svåra att elektrifiera. Transportföretagen bedömer att en reduktionsplikt på 2018 års nivåer kan vara ett kostnadseffektivt sätt att uppnå EU:s klimatmål.

Transportföretagen delar därför utredningens bedömning att en svensk reduktionsplikt ska anpassas till EU:s förnybarhetsdirektiv (RED-III). En ny reduktionsplikt måste dock på ett helt annat sätt än tidigare ta hänsyn till elektrifieringstakten. Konsekvenserna av reduktionsplikten behöver utredas med hänsyn till det svenska och globala utbudet av biodrivmedel och en balanserad prisutveckling av drivmedel gentemot andra jämförbara länder. I och med RED-III ökar efterfrågan på biodrivmedel i hela EU vilket riskerar att driva upp priset till mycket höga nivåer.

Styrmedlet måste också utformas så att det skapas stabila och långsiktiga spelregler för den svenska transportsektorns samtliga aktörer, inte bara för drivmedelsbranschen.

<sup>1</sup> Noterbart är att exempelvis Trafikanalys, i sitt inspel till regeringens arbete med den klimatpolitiska handlingsplanen, har fört fram förslag att separera lätta lastbilar från personbilar med avseende på fordonsbeskattningen. Se Trafikanalys; ”Styrmedel inför kommande klimatpolitisk handlingsplan” (Rapport: 2022:14) och i underlagsrapporten ”Styrmedel för energieffektiva vägfordon” (PM: 2022:10)

## Politikområde 2. Politik som underlättar strukturomvandlingen

### Utarbeta mål och färdplaner för utbyggnaden av laddinfrastruktur (Förslag 30)

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget.

Transportföretagen har i sin årliga Hållbarhetsundersökning kunnat konstatera att en stor andel av företag inom vägtransportsektorn vill elektrifiera delar av fordonsflottan och att man bedömer att efterfrågan finns. Samtidigt saknas tilltro till den framtida tillgången på prisvärd och snabb infrastruktur för fordonsladdning.

En av utredningens stora förtjänster är att den lyfter fram samhällets ansvar för omställningen och att det är en fråga om en strukturomvandling. För att skapa fungerande förutsättningar för näringslivet i omställningen måste samhället tillse att det i snabb takt byggs ut laddinfrastruktur. Det kommer att krävas massiva statliga investeringar, både i form av investeringsstöd till elektriska lätta och tunga lastbilar och till utbyggnad av laddinfrastruktur.

Utbyggnaden av laddinfrastruktur för den lätta trafiken kan i större utsträckning än för den tunga trafiken ske på marknadsmässiga villkor. För den tunga trafiken och i mindre tätbebyggda delar av landet behöver staten ta ansvaret för laddinfrastrukturen.

Generellt sett anser Transportföretagen att frågan om hur vi på kort tid får tillräcklig kapacitet i elnäten har fått en alltför undanskynd position i diskussionen om elektrifieringen av transportsektorn. De krav som ställs i och med AFIR är inte tillräckligt långtgående för den svenska lands- och glesbygden, där många transportföretag verkar. Utbyggnaden av lokala och regionala elnät behöver samordnas kring en tydlig plan för transportnätets elektrifiering.

### Tillse att tillräcklig transportkapacitet byggs för att möjliggöra omställningen och utvecklingen av Sveriges basindustri (Förslag 31)

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget men konstaterar att det **behöver konkretiseras**.

Tillräcklig transportkapacitet för att möjliggöra det ”norrländska undret” och omställningen av Sveriges basindustri är givetvis en angelägen fråga för Sverige som nation. Det behövs satsningar på järnvägsnätet och laddinfrastruktur, men vi vill också särskilt understryka att vägnätet behöver förstärkas och byggas ut för att möjliggöra omställningen. Tillgången på kompetens och bostäder är två andra utmaningar för omställningen av svensk basindustri.

### Sänk elskatten (Förslag 32)

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget med följande kompletterande synpunkter.

Vi har tidigare påpekat det orimliga i att beskatta användningen av en i stort sett fossilfri el på det sätt som görs idag. En sänkt eller borttagen elskatt bör vara föremål för den breda skatteöversynen av framtidens tysta och fossilfria vägtrafik som skisserats ovan.

I ett relativt kort tidsperspektiv kan regeringen utreda och lämna förslag om att skattebefria el som används för laddning i depå av tunga och lätta fordon som avser yrkestrafik. Det skulle då kunna likställas med el som förbrukas som landström, vilken beskattas med 0,6 öre per kilowattimme, och med skattebefrielse för el som förbrukats i tåg eller annat spårbundet transportmedel.

*Inför en klimatbonus till alla hushåll och ett transportstöd till hushåll på landsbygden (Förslag 33 och 34)*

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget med följande kompletterande synpunkter.

Transportföretagen anser att diskussionen om klimatbonus och transportstöd är mycket relevant och intressant men ska vara föremål för fortsatt utredning och konsekvensbedömning. Utredningen beskriver på ett bra sätt de olika förutsättningarna som finns mellan stad och land, förutsättningar för olika inkomstgrupper och personbilens avgörande roll som transportmedel i det svenska transportsystemet.

En klimatbonus kan även, åtminstone för storstadsregionerna, utformas som en nedsättning eller ett slopande av trängselskatter för eldrivna fordon. Utöver att skapa ett tydligt och transparent incitament skulle detta även ställa stödet i proportion till fordonsanvändningen för de fordon som berörs.

Skatteintäkterna från intäkterna från beskattning kopplat till inköp, innehav och framdrift av vägfordon har i decennier vida överstigit statens utgifter för vägtrafiken. Fördelningspolitiska styrmedel bör noga analyseras innan ett införande men också utformas för att minska gapet mellan transporterens bidrag till statskassan och statens investeringar i sektorn.

*Klimatpolitiska rådet (Förslag 37)*

Transportföretagen **tillstyrker** förslaget.

Transportföretagen välkomnar att utredningen föreslår att Klimatpolitiska rådets uppdrag utvidgas till att även beakta samhällsekonomiska aspekter och miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter.

Transportföretagen anser också att Klimatpolitiska rådet, tillsammans med Naturvårdsverket, bör vara huvudansvarig för utredningens förslag 41 *”Öka kunskapen om hur nära sammankopplad svensk och europeisk klimatpolitik är och måste vara.”*

*Övriga förslag under Politikområde 2*

På ett övergripande plan kan Transportföretagen **tillstyrka** förslagen 18–29 i utredningen. Förslagen behandlar för oss viktiga frågor som möjliggöra för vår sektor att fortsätta omställningen.

## **Om Transportföretagen**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för den svenska transportnäringen. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer inom samtliga transportslag, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportnäringen.

Transportföretagen har under lång tid arbetat aktivt med dialog och inspel till de centrala aktörerna i processen att ta fram förslag till klimathandlingsplanen, bland annat berörda departement och Trafikanalys.