

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

Remissvar

Utfasningsutredningen (SOU 2021:48) - dnr M2021/01183

Tåg företagen har tagit del av utfasningsutredningen och lämnar synpunkter i detta yttrande.

Utfasning av fossila drivmedel till 2040

Tåg företagen står bakom såväl de svenska klimatmålen som målet om att EU ska nå netto-noll-utsläpp senast 2050.

Tåg företagen ställer sig positiva till förslagen om att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040.

Det är av största vikt att komplettera årtalet med regelbundna kontrollstationer, lämpligen i samband med regeringens arbete med att ta fram en ny klimathandlingsplan under varje mandatperiod. Av de utpekade utvecklingsområden som får anses särskilt viktiga att följa upp bör prioriteras möjligheterna till ytterligare åtgärder för ökad transporteffektivitet.

Hållbar och kostnadseffektiv utfasning

Tåg företagen delar utredningens bedömning att utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, och inte minst minskad vägtrafik genom ett mer transporteffektivt samhälle.

Borttagande av skatteundantaget för rena och höginblandade biodrivmedel

Tåg företagen ställer sig negativa till utredningens förslag om att Sveriges skatteundantag för flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska tas bort snarast som möjligt och att dessa drivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten.

Tåg företagen är kritiska till att utfasningsutredningen inte gjort någon konsekvensanalys för hur borttagandet av skattebefrielsen av ren och höginblandad HVO och RME kommer att påverka tåg företagens förutsättningar och därmed klimatutsläppen.

Styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle

Förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle har identifierats i den klimatpolitiska handlingsplanen och i myndigheternas olika underlag till regeringen. Det är viktigt att regeringens arbete fortsätter enligt ambitionen i handlingsplanen.

Betydelsen av ett mer transporteffektivt samhälle kan inte underskattas. Utredningen förhåller sig dock något avvaktande i frågan, vilket troligtvis kan hänföras till Trafikverkets försiktiga bedömning av betydelsen av ett mer transporteffektivt samhälle i Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen. I remissvaren avseende inriktningsunderlaget finns utbredd kritik som bland annat handlar om att verket inte ser potentialen som infrastruktuursatsningarna i sig skulle kunna åstadkomma. Det riktas även kritik mot att basprognosens trafiktillväxt tas som utgångspunkt för inriktningsplaneringen. Vi erinrar om att andra myndigheter – däribland VTI – ifrågasatt Trafikverkets försiktiga bedömningar. VTI konstaterade bland annat att Trafikverkets skrivningar om transporteffektivt samhälle i inriktningsunderlaget inte speglar kunskapsläget. Vi bilägger VTIs yttrande 2021-03-12 ”Svar till Trafikverket gällande referenser om transporteffektivt samhälle” som belyser problematiken.

Liksom utfasningsutredningen anser Tåg företagen att det är viktigt att regeringens arbete när det gäller styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle fortsätter enligt ambitionen i den klimatpolitiska handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs. Samtidigt saknar Tåg företagen i utredningen konkreta förslag på styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Klimatpolitiska rådet har i sina årsrapporter vid en rad tillfällen framhållit att takten i klimatomställningen fortfarande är för långsam och politiken inte är tillräcklig för att klimatmålen ska nås. Klimatpolitiska rådet konstaterade dessutom redan i 2019 års rapport att styrmedlen för att främja ett transporteffektivt samhälle är svaga jämfört med de som gäller för elektrifiering, biodrivmedel och effektivare fordon.

Utredningen anser att transporteffektivitet för godstransporter behöver ökat fokus eftersom ökade transportkostnader kan få betydande konsekvenser för näringslivet med risk för koldioxidläckage. Enligt utredningen behövs ökat fokus på godstransporternas omställning, dels genom överflyttning till mer kapacitetsstarka trafikslag, dels genom effektivisering inom respektive trafikslag. Tåg företagen anser att det behövs ökat fokus på ökad transporteffektivitet som syftar till att dels öka överflyttning till mer energisnåla och kapacitetsstarka trafikslag som järnväg, dels genom effektivisering inom respektive trafikslag.

Utredning om transportsystemets framtida beskattning

Tåg företagen tillstyrker utredningens förslag om att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och fult ut internalisera trafikens externa kostnader, som bör belysa avståndsbaserade vägskatter för både lätta och tunga fordon, men även andra styrmedel bör ingå i en sådan utredning. Utfasningsutredningen pekar bl.a. på att elektrifieringen kan leda till ökat trafikarbete med bil och lastbil och minskade potentialer för överflyttning till andra trafikslag.

I synnerhet avseende avståndsbaserade vägskatter är det förvånande att Sveriges ambitionsnivå hittills begränsat sig till tillsättandet av ett flertal på varandra följande utredningar, samtidigt som det pågår en revision av Eurovignettedirektivet på EU-nivån.

Förstärk kapaciteten i elnätet

Tåg företagen tillstyrker utredningens bedömning och förslag om att elnätets kapacitet behöver förstärkas och att stamnätet skyndsamt behöver byggas ut skyndsamt för att möta den ökade el- och effektefterfrågan vid industrins omställning mot nettonollutsläpp och samtidigt bereda väg för elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner.

Beskattning av eller reduktionsplikt för fossilt bränsle till lok och motorvagnar

Utredningen framhåller att ett motiv till varför dieselbränsle till lok och motorvagnar är skattebefriat och inte reduktionspliktigt från samhällets sida kan vara att hålla ned kostnaden för järnvägstrafik, vilken är energieffektiv, även med dieseldrift.

För att fasa ut de fossila drivmedlen och minska klimatutsläppen utesluter inte Tåg företagen att användningen av fossilt drivmedel till lok och motorvagnar kan övervägas att omfattas av skatt och reduktionsplikt. Innan reduktionsplikt införs för lok och motorvagnar behöver dock frågor om förutsättningarna för låginblandning studeras närmare. Vidare måste framhållas att övergången till fossilfrihet är kostsam och det finns behov av att kombinera eventuellt kommande förslag med skatteväxling eller statligt stöd för utfasning av fossila drivmedel som används till lok och motorvagnar.

Stockholm, den 6 september 2021

Pierre Sandberg
Förbundsdirektör

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef

Bilaga 1



Trafikverket
Anna Wildt-Persson och Jonas Eliasson

2021-03-12
Diarienummer (VTI)
2021/0164-7.3
Er beteckning

Svar till Trafikverket gällande referenser om transporteffektivt samhälle

Trafikverket har med anledning av VTI:s remissvar på inriktningsunderlaget för perioden 2022-2033/2037 efterfrågat att få ta del av referenser gällande potentialen i åtgärder för transporteffektivt samhälle.

Frågan ställdes muntligen vid ett samverkansmöte mellan VTI och Trafikverket den 9 mars. Vi förmodar att grunden är följande formulering i VTI:s remissvar: "Kunskapsläget kring åtgärder för det transporteffektiva samhället är inte entydigt, men VTI menar att Trafikverket avfärdar sådana lösningar allt för lättvindigt givet nuvarande kunskapsläge."

I vårt svar kommer vi först precisera vad vi menar med transporteffektivt samhälle. Därefter fördjupar vi det resonemang som underbygger ovanstående formulering i remissvaret. Sedan följer en sammanställning av ett urval teman från tidigare forskning om transporteffektivt samhälle, utifrån ett urval referenser. Vi vill understryka att diskussionen kring transport-effektivt samhälle är komplex och mångbottnad, och att vi i detta svar endast har möjlighet att beröra diskussionen i delar, då tiden att formulera detta svar varit mycket begränsad.

Transporteffektivt samhälle

Med begreppet transporteffektivt samhälle avser vi "ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar" (Energimyndigheten 2020, s. 9). I offentliga utredningar och forskningslitteratur finns det i huvudsak tre olika typer av strategier som anses viktiga för att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle, nämligen effektivisering av befintliga transporter, överflyttning till mer energieffektiva och hållbara färdmedel och trafikslag, samt minskat trafikarbetet ex genom transportsnål samhällsplanering eller digital konnektivitet (Banister 2008, 2011; UN 2016; Lyons & Davidson 2016; Laestadius 2018; Energimyndigheten 2020).

Trafikverkets skrivningar om transporteffektivt samhälle speglar inte kunskapsläget

Inriktningsunderlagets formuleringar om transporteffektivt samhälle bygger på ett begränsat underlag som inte speglar rådande kunskapsläge. I underlagsrapporten om klimatstyrmedel¹ hänvisar Trafikverket summariskt endast till ett fåtal studier och debattskrifter. Med tanke på att de studier som refereras dels är så få, dels representerar mycket avgränsade perspektiv och ingångar till ett stort och

¹ Trafikverket (2020): Klimatstyrmedel i infrastrukturplaneringen - En underlagsrapport till Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037, s. 35.

VTI
581 95 Linköping
Besök: Olaus Magnus väg 35, Linköping
vti@vti.se, www.vti.se

Sida 1(8)