

2014-05-16

Näringsdepartementet
Remiss nr: N2014-7434-E
103 33 Stockholm

Yttrande över Fossilfrihet på väg SOU 2013:84

Näringslivets Transportråd, Jernkontoret, SveMin, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige och Skogsindustrierna har valt att gemensamt yttra sig över utredningen Fossilfrihet på väg. Skogsindustrierna har även skrivit ett separat yttrande om biodrivmedel.

SAMMANFATTNING

Näringslivets Transportråd, Jernkontoret, SveMin, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige samt Skogsindustrierna vill framhålla följande ståndpunkter:

- Sverige ska verka för än mer effektiva fordon
- Styrmedel ska riktas mot utsläpp, inte motverka transporter i sig
- Styrmedel ska grundas på konsekvensanalyser

ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Näringslivets Transportråd, Jernkontoret, SveMin, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige och Skogsindustrierna verkar för transporteffektivitet. Våra medlemmar arbetar dagligen med att optimera logistik, öka fyllnadsgrader och hushålla med resurser. Vi delar inte utredningens strävan mot ett som man kallar transportsnålt samhälle. Gods som transporteras är en del av handeln, d.v.s. import och exporten, som skapar Sveriges välfärd. Vi vill att våra medlemmar ska kunna öka sitt bidrag till samhällets välfärd, vilket kan innebära ökade transporter. Beslut och åtgärder från myndigheter och politiker bör inriktas på att skapa förutsättningar för transporteffektivitet. Det gäller till exempel att skapa förutsättningar för att de varor och tjänster, som både näringslivet och konsumenter efterfrågar, kan transporteras effektivt, uthålligt och skonsamt för miljön. De viktigaste medlen för att påverka utvecklingen av transporter är effektiviseringar, teknisk utveckling och ett förtroendefullt samarbete mellan de olika aktörerna. Detta kan ske genom att politiska beslutsfattare och myndigheter, som genom lagstiftning och utformning av regler, skapar goda förutsättningar för

transportbranschen, transportköpare och transportföretag. Transporter är ett resultat av många aktiviteter i ett välfärdssamhälle, och därmed i grunden något positivt. Transporter bör därmed kunna öka men utsläpp och andra negativa effekter av transporterna ska minska.

Transportköpare och transportföretag strävar själva i ett kontinuerligt utvecklingsarbete efter att introducera åtgärder som syftar till ökade fyllnadsgrader med smartare transportupplägg, t.ex. genom att utnyttja olika kombinerade och mer intelligenta transportlösningar. Lagstiftare kan medverka genom att t ex. tillåta längre och tyngre fordon för både väg- och järnvägstransporter. Vidare lägger en kapacitetsstark infrastruktur grunden för effektiva transporter. På längre sikt är forskning, ökat internationellt samarbete och internationell samordning av styrmedel viktiga delar av en samlad strategi för ökad transporteffektivitet.

Transportslagen behöver utvecklas, ges möjlighet till ökad intermodalitet och underlätta byte av drivmedel. De olika trafikslagen kompletterar varandra. Lastbilens flexibilitet och tillgänglighet kan inte jämföras med sjöfartens kapacitet och räckvidd. Järnvägen och vägen samverkar genom att lastbilarna når ut på ett finmaskigt vägnät men tågen kan ge en mer rationell transport för längre sträckor. Det är genom att förbättra alla transportslag som vi kommer framåt, inte genom att försöka ställa dem mot varandra och inte genom att öka kostnaderna.

TOLKNING AV UPPDRAGET

En del av utredningen var att tolka innebörden av regeringens mål en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Utredningen har valt en hård tolkning av begreppet fossiloberoende och har gett förslag som ska styra mot 80 % fossilfrihet år 2030 och 100 % år 2040. Denna tolkning skulle innebära att Sverige går långt före våra grannländer och övriga världen. Tolkningen är skarpare än regeringens mål om en fossilfri fordonsflotta år 2050. Tio års skillnad kan vara betydande för den teknikutveckling som behövs samt för kostnaden. Att klara denna snabba omställning, och gå långt före övriga Europa har förmodligen ett högt pris som behöver konsekvensbeskrivas.

SAMHÄLLSEKONOMISKA KONSEKVENSANALYSER

Styrmedel behövs, men det är viktigt med välgjorda samhällsekonomiska konsekvensanalyser. Utredningen saknar konsekvensanalys av hur olika föreslagna styrmedel påverkar näringslivet. Den beskriver inte heller de bredare effekter av strukturomvandlingar som väntas uppkomma. Det saknas även analyser av hur olika föreslagna styrmedel samverkar med befintliga. Det gäller till exempel kvotplikten och prispremiemodellen för biodrivmedel.

EFFEKTIVARE TÅG OCH LASTBILAR

Det finns en stor potential i att minska utsläppen genom att tillåta mer effektiva fordon. Genom att höja bruttovikten för lastbilar till 74 ton kan vi minska bränsleförbrukningen och utsläppen av koldioxid med drygt 10 %. När det även är

möjligt att införa längre lastbilar kan de bli ännu mera effektiva. Skogforsks forskning visar att om fordonslängden ökas, till 30 m och tyngden höjs till 90 ton, sänks utsläppen från transporterna med 20 % jämfört med dagens 60 tons fordon. Utredningen nämner att det finns en potential med större fordon, men den ger inga konkreta förslag för större lastbilar. Vi förordar att bruttovikten för lastbilar höjs till 74 ton redan under hösten 2014 samt att regeringen även fortsättningsvis verkar för implementering av både längre och tyngre tåg och lastbilar. Sverige behöver fortsätta satsa på forskning och utveckling av effektivare fordon samt alternativa drivlinor såsom eldrivna lastbilar.

Ytterligare ett sätt att nå effektivare lastbilstransporter är att minska fordonets vikt genom att välja lättare material, såsom höghållfasta stål. Lättare fordon leder till en minskad bränsleförbrukning och/eller ger möjlighet till att öka nyttolasten och på så sätt minska transportarbetet.

Vi håller med utredningen om att man för lastbilar bör se till förbrukning per tonkilometer och inte fordonskilometer.

EFFEKTIVARE JÄRNVÄG

Järnvägens största problem är kapaciteten. Det gods som skulle kunna flyttas över till järnväg får idag inte plats. Lösningar för att utnyttja befintlig kapacitet bör vara prioriterade. Att skapa ett väl fungerande järnvägsnät med effektiva godsstråk och noder anser vi vara angeläget. Det innebär att tidigarelägga projekt och eliminera de flaskhalsar näringslivet pekat ut, som ett av de första stegen mot fossilfrihet. Se remissvaret till Nationella planen från Näringslivets Transportråd och TransportGruppen, bilaga 1.

Det är viktigt att skapa förutsättningar för konkurrensneutrala noder/rangeringspunkter. Annars hämmas mångfald och effektiva affärsupplägg på järnvägen.

Vi håller med utredningen om att det finns effektiviseringspotential med längre och/eller tyngre tåg som utnyttjar infrastrukturen mer effektivt. Detta arbete bör påskyndas och synkroniseras mellan järnvägens aktörer.

Systemet för uttag av banavgifter bör förändras och styra mot att frigöra kapacitet. Idag baseras avgifterna på bruttoton istället för per tågläge, vilket ger oönskade styrningseffekter.

En bättre utnyttjad lastprofil kan bidra till ökad kapacitet. Vidare kan valet av lättare material i lok och vagnar möjliggöra ökad lastkapacitet.

Vi är positiva till att införa individuell mätning av elförbrukning för tåg, eftersom det utan mätning är svårt att effektivisera sin energianvändning. Däremot ser vi inte att en dieselskatt för tåg skulle ge önskad effekt. Dieseldrift beskattas redan idag i motsvarande nivå via banavgiften. Dubbelbeskattning bör undvikas. Diesellok används där järnvägen inte är elektrifierad. För att minska

dieselanvändningen för tåg behöver fler delar av, och på lång sikt all, järnväg elektrifieras.

ELVÄGAR

Elvägar är en framtida möjlighet inom området fossilfrihet på väg. I dagsläget finns det ett fåtal piloter som är föremål för innovationsupphandling. Regering, Riksdag och Trafikverket bör i ökad utsträckning stötta sådana piloter för att utröna deras tekniska och kommersiella bärighet. Stöd behövs i såväl teknisk, administrativt som ekonomiskt hänseende.

TRANSPARENTA GODSFLÖDEN

Det är välkänt att den genomsnittliga fyllnadsgraden för fordon kan förbättras. Med ökad transparens av godsflöden skulle man möjliggöra en ökad grad av samlastning av gods. Det i sin tur skulle öka fyllnadsgraderna och minska miljöbelastningen. Det skulle även kunna skapa kommersiella och kostnadsmissiga fördelar. Den ökade transparensen är inte möjlig att åstadkomma för enskilda aktörer, utan kräver hantering och analys av stora datamängder, vilket är en möjlig framtida uppgift för Trafikverket att tillhandahålla.

STYRMEDEL SKA INRIKTAS MOT ATT MINSKA UTSLÄPP

Utredningen beskriver ett transportsnålt samhälle och tar upp kilometerskatt som ett möjligt styrmedel. Vi menar att det är utsläppen som bör reduceras, inte transporterna i sig. En beskattning av avstånd försvagar svensk industris konkurrenskraft. Ett exempel från Skogsindustrierna visar att mängden tillgängligt biobränsle minskar då det är ett av vårt mest transportkostnads känsliga godsslag.

ENERGISKATT

Utredningen föreslår att energiskatten höjs för diesel så att summan av koldioxidskatt och energiskatt per liter blir detsamma som för bensin. En höjning av dieselpriiset måste ställas mot vilka effekter det får för svenska företag och resenärer. En höjning av dieselskatten skulle ge stora negativa effekter på svensk industri.

