

Stockholm, 2014-05-19

## Remissvar

### Utredningen om fossilfri fordonstrafik – Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)

**Sammanfattning:**

1. Sverige är beroende av tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter och en väl fungerande infrastruktur. Detta är en förutsättning för ekonomisk utveckling, näringslivets konkurrenskraft och en god samhällsutveckling. Näringslivet anser att grundtanken med utredningen är positiv. Givet klimatfrågans angelägenhet och transporternas andel av klimatpåverkan är det viktigt att finna strukturerade lösningar för att minska sektorns klimatutsläpp, samtidigt som hänsyn tas till samhällets transportbehov och transportsystemets funktion.

2. Utredningens tolkning av direktiven medför att uppgiften utvidgats till en större trafikpolitisk utredning, vilket man inte klarat av kvalitetsmässigt. Förslagen är i många fall alldeles för grunda och obearbetade och måste bli föremål för ytterligare utredningar.

3. Det övergripande målet för utredningen, att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid med 80 procent till år 2030, anser vi visa på en orimligt stor skillnad i synsätt mellan Sverige och resten av EU. Vi upplever att utredningen inte fullt ut lyckas visa hur vi ska kunna gå så långt före EU och samtidigt klara samhällets transportbehov.

4. Utredningen spänner över ett stort antal åtgärdsområden vilka i huvudsak är relevanta och viktiga. Däremot gör det stora antalet områden att många av dessa inte är genomanalyserade, samhällsekonomisk analys saknas, och behöver utredas mer. I andra fall är områden, som exempelvis stadsplanering, föga relevanta i det relativt korta tidsperspektivet till år 2030.

5. Det finns delar av de åtgärdsförslag som presenteras i utredningen som kan vara acceptabla och intressanta ur ett näringslivsperspektiv på branschnivå. Däremot lider utredningen av det alltför snäva nationella perspektivet, där vissa åtgärder som syftar till att "gå före" resten av EU och globalt enbart riskerar att göra transporter dyrare och att näringslivet tappar konkurrensförmåga. Forskning, utveckling och demonstrationsprojekt är av stor betydelse för att Sverige ska ligga i framkant när det gäller avancerad miljöteknik. Detta borde ha betonats mer i utredningen.

6. En av utredningens mer konstruktiva förslag är införande av ett nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning. Detta förslag har en potential att skapa den nödvändiga och breda plattform som krävs för att ta sig an en utmaning av denna dignitet. Däremot bör basen för ett eventuellt råd på sikt breddas till att inte enbart innefatta vägtrafiken.

## Inledning

Sverige är en liten handelsberoende ekonomi med stora avstånd inom landet men också till våra viktiga avsättningsmarknader. Därför är väl fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter, såväl inom landet som internationellt, av central betydelse för Sverige och en grundförutsättning för ekonomisk utveckling, näringslivets konkurrenskraft och en god samhällsutveckling.

Klimatfrågan är en av de stora globala utmaningarna världen står inför samtidigt som det är en av de mest svårlösta. Inget enskilt land eller region löser den ensamt utan det måste ske i samverkan. Det är också inte ett enda område som har lösningen utan flera olika områden måste vara med och bidra. Transportsektorn är ett av dessa områden där många åtgärder måste vidtas, på många platser runt om i världen, för att ge effekt.

Sverige har sedan toppnivån runt 1970 minskat utsläpp från inhemska källor avsevärt och är ett av få länder som lyckats att kombinera minskade utsläpp med ekonomisk tillväxt.

I Naturvårdsverkets underlag till Färdplan 2050 utpekas två sektorer där utmaningarna är som störst att minska klimatutsläppen – industrin och transportsektorn. Transportsektorns andel av den totala användningen av fossila bränslen och av de totala utsläppen har över tid blivit större i och med att flera samhällssektorer under flera decennier succesivt fasat ut fossila bränslen, exempelvis el- och värmeproduktion.

Utgångspunkten för olika förslag på transportområdet måste vara att vi ska ha fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter såväl inom landet som internationellt. Detta är centralt för såväl näringslivets konkurrensförmåga som individens möjlighet till mobilitet och valfrihet. Förslag måste därför vara föremål för grundliga utredningar och samhällsekonomiska konsekvensanalyser där effekterna på dessa utgångspunkter belyses.

Detta remissvar bygger vidare på den skrivelse som skickades som inspel från Svenskt Näringsliv till utredningssekretariatet i februari 2013.<sup>1</sup>

Svenskt Näringslivs kommentarer och synpunkter har tagits fram tillsammans med organisationerna TransportGruppen, Skogsindustrierna, BIL Sweden, SveMin, Jernkontoret, Svenskt Flyg. Ett flertal av dessa organisationer har deltagit i utredningens expertgrupper och vi vill därför även hänvisa till deras separata och mer detaljerade synpunkter och inspel till rubricerad remiss.

---

<sup>1</sup> Svenskt Näringsliv (2013-02-11, Dnr: 26/2013), Skrivelse angående Fossiloberoende Fordonsflotta – ett steg på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser

## Definitionen av fossilberoende är inte i harmoni med EUs mål för 2030

Begreppet fossilberoende fordonsflotta myntades 2009 utan att det klargjordes vad det egentligen innebar.

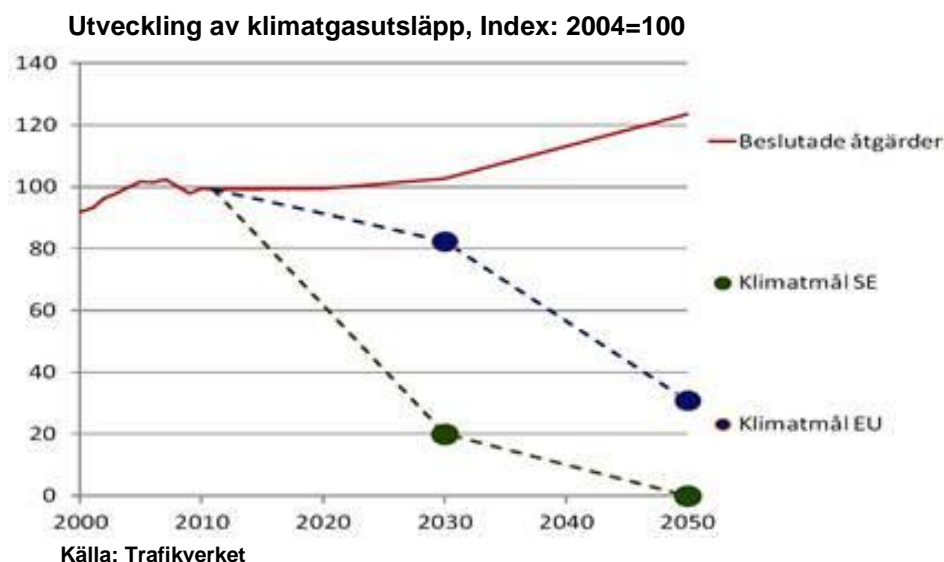
Utredningen har för sin del tolkat detta som "ett vägtransportsystem vars fordon i huvudsak drivs med biodrivmedel eller elektricitet". En konsekvens av denna tolkning är att utredningen utvidgat analyserna och samtidigt genomfört ett namnbyte till "Fossilfri Fordonstrafik 2030".

En helt, eller "i huvudsak", fossilfri fordonsflotta år 2030, i enlighet med tolkningen ovan, är ett mycket långtgående och ambitiöst mål med tanke på exempelvis fordonens utbytestakt och produktionskapacitet av alternativa bränslen. Att dessutom utvidga målet från "fordonsflotta" till "fordonstrafik" har gjort att utredningen tagit på sig en stor uppgift som gränsar till en hel transportpolitisk utredning, vilket den inte haft vare sig resurser eller tidsram för.

Det förslag till ny definition av målet, som utredningen förordar, väcker i sig många nya frågor. Den nya definitionen medför ett ökat behov av samhällsekonomisk analys som är avgörande för de bedömningar och åtgärdsförslag som presenteras i utredningen.

Utredningens tolkning av direktiven har sin grund i en beräkning från Kapacitetsutredningens klimatbilaga, där det även gjordes en jämförelse med EUs transportpolitiska mål. Ett fundamentalt problem för denna utredning är dock att regering och riksdag i sin infrastrukturproposition, så vitt vi känner till, inte ställer sig bakom denna beräkning.

Utredningens målsättning om att minska transportsektorns utsläpp av koldioxid med 80 procent till år 2030, jämfört med EUs 20-procentiga mål, är snarare grundade på förhoppningar och önsketänkande än faktiska och robusta samhällsekonomiska analyser.



Att utgå ifrån Trafikverkets tolkning av målen som presenterades av Kapacitetsutredningen leder, menar vi, till orimligt stora skillnader i synsätt mellan Sverige och resten av EU. Speciellt eftersom denna kraftiga skärpning av målet inte har stöd av varken regering eller

riksdag. I grunden bör Trafikverkets tolkning därför inte tas som utgångspunkt för eventuella åtgärder och styrmedel.

Vi anser att en mer rimlig ansats hade varit att genomgående analysera potentialer och åtgärdsbehov jämfört med EUs mål och därefter analysera konsekvenser av en mer långtgående och ambitiösare nationell politik.

En omställning av stora delar av det svenska transportsystemet, som det här är fråga om, kräver en eller flera mycket långsiktiga strategier, utöver de strategier som finns redan idag.

Sverige skulle kunna "gå före" och "visa vägen" men det måste ske i någorlunda samma takt som vår omvärld

Att sätta upp svenska mål som inte harmonierar med omvärlden och för områden som vi inte ensamt har rådighet över är vanskligt. Detta gäller inte minst transportområdet.

Teknikutveckling görs på en global spelplan och produkter produceras för en global marknad. Särkrav i Sverige, som är en väldigt liten marknad, är inte önskvärt. Därför måste mål och ambitioner för att minska klimatpåverkan i Sverige ta intryck av och ligga i linje med omvärlden och anpassas till realistiska förutsättningar. Därtill är Sveriges del av de globala utsläppen från transporter mycket små.

Mot denna bakgrund är det viktigt att jämföra, analysera och även ifrågasätta konsekvenserna av de svenska målen för klimatpåverkan från transportsektorn i förhållande till EUs motsvarande mål för 2030 och 2050, som i sin tur avser hela EU och inkluderar alla transportslag.

Vi delar uppfattningen att många av de åtgärdsområden som utredningen pekar på är nödvändiga att verka inom för att åstadkomma lägre klimatpåverkan och minskat fossilberoende. Givetvis kan det finnas möjligheter att åstadkomma mer långtgående utsläppsminskningar och större fossilberoende vad gäller vägtrafik i Sverige än dessa EU-mål.

Vi upplever dock att utredningen inte fullt ut lyckas visa hur Sverige ska kunna gå så långt före EU på klimatområdet och samtidigt klara såväl samhällets behov av väl fungerande, tillförlitliga och konkurrenskraftiga transporter.

Det nämns ofta att Sverige kan "visa vägen" och "gå före" genom att införa tuffa krav. Vad som menas med att "gå före" måste dock diskuteras och problematiseras.

Vi anser att Sverige bör verka för att vara en förebild – ett land för andra att följa efter. Detta gör vi genom att visa att det går att kombinera ett väl fungerande, tillförlitligt och konkurrenskraftigt transportsystem, som uppfyller samhällets behov av utökade transportvolym, och samtidigt klarar att minska transporterens klimatpåverkan.

Denna utredning har dessvärre inte potentialen att leda oss dit på grund av bristen på konsekvensanalyser och avsaknad av realism. Analyserna av de åtgärder som presenteras är snarare ofärdiga och till vissa delar närmast oseriösa, vilket gör det omöjligt att bedöma om åtgärderna verkligen minskar samhällets totala klimatpåverkan.

Vi menar att det kommer att krävas ett mycket djupare och ambitiösare analysarbete, i nära dialog med näringslivet, om förslagen ska ligga till grund för framtida politiska beslut.

## Ett transportsnålt samhälle är inget eftersträvansvärt – istället bör fokus vara på ett transporteffektivt samhälle

I initialskedet av utredningen talades det mycket om att utsläppen av växthusgaser, med fokus på koldioxid, kan reduceras genom att verka återhållande på efterfrågan för transporter. Det skrivs på flera ställen i utredningen om det "transportsnåla samhället" som medel att reducera transportsektorns utsläpp.

Självklart ska transportsystem vara effektiva. Vi stödjer effektiviseringar i transportsystemets funktion genom till exempel utveckling av distansarbete och webbmöten, bilpooler, förbättrad stadsplanering och kollektivtrafik, energieffektivare fordon, längre och/eller tyngre transportfordon och effektivare lastbärare och logistik. På många av dessa områden pågår redan ett intensivt arbete inom näringslivet och tillsammans med flertalet offentliga och privata aktörer.

Vi anser emellertid att begreppet "Transportsnålt samhälle" leder fel. Utredningen borde istället tydliggöra att begränsad rörlighet och minskade transportfunktioner inte är ett alternativ för transportpolitiken, något som även tydligt fastslås i EU-kommissionens vitbok för transporter.<sup>2</sup>

Det borde också framgå tydligare i utredningen att åtgärder som verkar återhållande på efterfrågan för transporter får väldigt olika betydelse beroende på om det gäller gods- eller persontransport.

Ur ett godstransportsperspektiv vill vi påpeka att det, givet Sveriges ekonomiska och geografiska förutsättningar, är av yttersta vikt att bekämpa de negativa miljö- och klimateffekterna av transporter, men inte mobilitet och handel som sådan. Det är ett otvivelaktigt faktum att näringslivets transporter genererar intäkter till Sverige, arbetstillfällen och därmed ökad tillväxt och välbefinnande.

För persontransporter handlar resandet om att den enskilda individen, utifrån syftet och funktionen med resan, kan genomföra denna så tillfredställande som möjligt. Det viktiga är tillgängligheten och att smidigt och så effektivt som möjligt komma fram till sitt mål. För att få en fungerande och hållbar trafik måste hänsyn tas till hela resan, från start till slutdestination, som i de flesta fall sker med flera olika färdvägar.

Vi använder olika transportmedel - bilen, cykeln eller kollektivtrafiken - för olika ändamål. Vi är exempelvis inte enbart bilister eller cyklister utan vi använder olika transportmedel under samma dag och till och med under en och samma resa. Varje transportslag måste ha förutsättningar att bli så effektivt som möjligt så att individen kan göra det "rätta" valet vid varje resa.

Både när det gäller person- och godstransporter saknar vi ett helhets- och systemtänkande kring detta i utredningen. "Tranportsnålt samhälle" inte är adekvat, istället bör vi fokusera på

<sup>2</sup> KOM(2011)144: VITBOK Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.

hur man når ett mål för ett "utsläppsnålt och transporteffektivt samhälle" eller ett "effektivare och klimatsmartare transportsystem".

EU-kommissionens nyligen presenterade meddelande om klimat- och energipolitiken år 2020-2030 ser inte heller transportbegränsningar som en lösning.<sup>3</sup> Snarare tar EU-kommissionen fasta på att förändringar av transportsystemen i Europa ska ske genom bättre integration mellan trafikslagen, effektivare styrsystem med ITS, om innovation och utbyggnad av nya framdrivningssystem och alternativa drivmedel, modern infrastruktur och smart prissättning.

Även Europeiska Rådet är inne på samma linje och betonar bland annat energieffektivitet, behovet av begränsning för slutanvändare, satsning på FoU och vikten av att europeisk industris konkurrenskraft bevaras, snarare än åtgärder som verkar återhållande på efterfrågan för transporter.<sup>4</sup>

### Utredningens fokus på stadsplanering är inte tidsmässigt realistisk

Utredningen har ett längre avsnitt om hur ny stadsplanering kan bidra till en fossilfri fordonstrafik. Vi delar synen att åtgärder som exempelvis en fördubblad kollektivtrafikandel i resandet, en ökat medvetenhet om trafikpåverkan vid nyetableringar och förbättrad citylogistik är viktiga områden i arbetet för en hållbar trafikförsörjning av städer och minskat fossilberoende.

Vi vill dock understryka att transportsystemet i storstäder är större än enbart innerstadsgator. Ytor för godsterminaler, stationer, hamnar och flygplatser måste också integreras, liksom tillfarter och kringfarter av olika slag. Ett alltför snävt fokus på optimering av persontransporter i innerstäderna kan, tillsammans med ett förväntat ökande transportbehov, snarare leda till ineffektivitet och ökade utsläpp totalt.

Framförallt ifrågasätter vi relevansen av dessa analyser och bedömningar för uppfyllandet av målet om fossilfri fordonstrafik år 2030. Stadsplanering är en mycket långsiktig verksamhet och effekten av åtgärder i samband med ny- och ombyggnation och planläggning i städer kan inte få mer än en mycket marginell betydelse till år 2030, som är tidsramen för denna utredning.

Vi anser att ytterligare analyser och förslag vad gäller de långväga transporterna, exempelvis vad gäller nya bränslen och elektrifiering av vägar, hade kunnat ha gett ett mycket större bidrag fram till år 2030.

### Säkerställ kvaliteten på transporternas infrastruktur

Vi vill också påpeka vikten av väl utbyggd och underhållen transportinfrastruktur i detta sammanhang. Brister i vägar, banor och farleder, och i sammankopplingen mellan transportslagen skapar flaskhalsar som ger ryckighet i trafiken, vilket leder till ineffektivitet och ökade utsläpp utöver att det hämmar näringslivets konkurrenskraft.

Dessvärre har satsningar på effektivitetshöjande och kapacitetsökande investeringar i och underhåll av transportinfrastruktur varit eftersatt i Sverige i flera decennier. Den nyligen

<sup>3</sup> KOM (2014)15: Meddelande från kommissionen – En klimat- och energipolitisk ram för perioden 2020–2030, s.14.

<sup>4</sup> Slutsatserna från Europeiska Rådet 20-21 mars 2014, punkterna 15-22.

beslutade ramen för infrastrukturinvesteringar 2014-2025 ger ett nödvändigt men otillräckligt tillskott, som inte kommer att betala av på den historiskt ackumulerade infrastrukturens skulden.

Ett väl fungerande och effektivt transportinfrastruktursystem ger ökad energieffektivitet och minskad klimatpåverkan. Att åstadkomma detta kräver investeringar i ökad kapacitet i både länkar och noder och ett långsiktigt och uthålligt fokus i planeringen av näringslivets huvudstråk och korridorer, inklusive internationella anslutningar.

## Generella synpunkter om styrmedel

Utredningen har ett stort fokus på olika typer av styrmedel. Svenskt Näringsliv vill inte lyfta fram några enskilda förslag utan hänvisar till medlemsförbundens och branschernas enskilda remissvar. Däremot vill vi påpeka att ekonomiska styrmedel, som syftar till att uppnå miljömål, ska vara relevanta, effektiva och inte snedvrider konkurrensen.

Även vad gäller styrmedel är det av största vikt att Sverige för en politik i harmoni med EUs. Sverige bör också vara pådrivande för utvecklingen av verktyg som bidrar till fortsatt minskning av transporterens negativa effekter samtidigt som de stärker det svenska och europeiska näringslivets konkurrenskraft.

En ytterst problematisk ansats är om styrmedel ses som ett sätt att enbart fördyra transporterna och därför får som effekt att minska möjligheten för rörlighet och handel. I och med detta ställs också trafikslag mot varandra, där vissa utmålas som "alltid bra" och andra som "alltid dåliga". Att ensidigt fokusera på sådana styrmedel utan hänsyn till näringslivets transportbehov och internationella konkurrenskraft anser vi vara oacceptabelt.

Vi vill också påpeka att näringslivet var representerat i samtliga av utredningens expertgrupper med undantag för gruppen som arbetade med styrmedel. Detta är olyckligt. Vi anser att näringslivet borde ha fått bistå även här med perspektiv och kompetens, vilket skulle ha skapat förutsättningar för mer genomarbetade och allsidigt analyserade förslag.

## Nationellt råd för vägtrafikens klimatanpassning – en väg framåt?

Svenskt Näringsliv och dess medlemmar anser att grundtanken med utredningen är positiv. Givet klimatfrågans angelägenhet och transporterens andel av klimatpåverkan är det angeläget att arbeta strukturerat med att minska dess utsläpp.

Däremot har utredningen, främst genom sin egen tolkning av direktiven, utvidgats till en större trafikpolitisk utredning, vilket man inte klarat av kvalitetsmässigt. Förslagen är i många fall alldeles för grunda och obearbetade och måste bli föremål för ytterligare utredningar och konsekvensanalyser.

För att klara denna stora samhällsomvandling som stipuleras av utredningen kommer det krävas ett långsiktigt och brett samhällsövergripande samarbete med väl förankrade gemensamma delmålsättningar utifrån en kortsiktigare och mer realistisk tidshorisont.

Vi tillstyrker därför utredningens förslag att låta Trafikverket bilda ett nationellt råd för minskad klimatpåverkan från vägtrafiken, med det nationella trafiksäkerhetsrådet, "nollvisionen", som förebild.

En avgörande faktor för ett lyckat arbete är att alla berörda aktörer tillåts medverka och att rådet arbetar med väl definierade och genomanalyserade etappmål, exempelvis för 2030. Resultaten bör följas upp med årliga inom ramen för en resultatkonferens där samtliga aktörer deltar.

Vi anser att förslaget om ett nationellt råd har en potential att skapa den nödvändiga och breda plattform som krävs för att ta sig an en utmaning av denna dignitet. Däremot bör basen för ett eventuellt råd på sikt breddas till att inte enbart innefatta vägtrafiken.

-