

Er beteckning: N2008/2573/E

2009-01-30

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Energienheten
Att: Henrik Wingfors
103 33 STOCKHOLM

Remiss av betänkanden från Energieffektiviseringsutredningen (SOU 2008:25 och SOU 2008:110).

TransportGruppen omfattar åtta förbund inom transportområdet, bl.a. Sveriges Transportindustriförbund, som fått del av rubricerade remiss. Övergripande näringspolitiska frågor behandlas samlat inom TransportGruppen. Vi har valt att koncentrera våra synpunkter till avsnitten som rör transportsektorn i SOU 2008:25, framför allt bilagan Nationell handlingsplan för energieffektivisering.

Beträffande förslagen till generella skattehöjningar av energieffektiviseringsskäl upprepar TransportGruppen sin allmänna syn att internalisering av externa effekter inom trafiksektorn bör ske på så effektivt sätt som möjligt, och dubbelbeskattning med samma motiv bör undvikas. Sveriges Transportindustriförbund och TransportGruppen har bl.a. av konkurrensskäl på den europeiska transportmarknaden tidigare förordat en korrekt utformad kilometerskatt som huvudinstrument vad gäller andra utsläpp än koldioxid, och en EU-harmoniserad koldioxidskatt alternativt ett globalt handelssystem för utsläppsrätter när det gäller koldioxid. En sådan modell innebär samtidigt att nationella skatter på bränsle och fordon bör sänkas. Sammantaget kommer enligt vår mening sådana skatteåtgärder få större effekter för energieffektivisering inom yrkesmässig trafik än de förslag som finns i handlingsplanen. Någon ytterligare utredning av kilometerskatt i Sverige utöver de som redan nyligen genomförts kan vi inte se motiv för.

Förslaget rörande subventioner och/eller skattelättnader för fordon omfattar endast privatbilar. Dylika subventioner för att påskynda införande av energieffektivare teknik bör enligt vår mening rimligtvis även utarbetas för lastbilar, i synnerhet lätta lastbilar och/eller distributionsbilar.

Beträffande förslagen i handlingsplanen rörande sänkta hastigheter står TransportGruppen självklart bakom att tung trafik skall följa all gällande lagstiftning, inklusive 80 km/h. Vi anser inte att detta behöver preciseras särskilt i upphandlingskrav; det får förutsättas att gällande lagar ska följas. Betydligt bättre än att förlita sig på tekniska spärrar på fordonen torde vara att premiera åkerier som arbetar med beteendeförändringar via sparcoacher och eco-driving. ISA-utrustning bör också betraktas som ett instrument som underlättar ett korrekt beteende snarare än som en tvångsbegränsning. Att i svensk lag ställa krav på sådan

utrustning skulle medföra ensidiga kostnader för den svenska transportnäringen, eftersom utländskregistrerade fordon inte skulle omfattas.

När det gäller förbättrad logistik har TransportGruppen inget emot åtgärder som ökar effektiviteten i logistiken och därigenom även energieffektiviteten. Vi vill i detta sammanhang lyfta fram behovet av en förenklad informationsöverföring mellan trafikslagen vid godstransporter. Detta kan uppnås genom förbättrad samordning mellan myndighetskrav på godstransporter och genom att tekniska standarder för sådan informationsöverföring utvecklas. Sådana förenklingar skulle öka konkurrenskraften hos intermodala transportkedjor. Även om överföring mellan transporter endast till mindre del kan bidra till energieffektivisering totalt sett, bör det noteras att med förändrade produktions- och transportsystem, bl.a. med pågående kraftigt ökad användning av containers, ökar också potentialen för energieffektivisering genom användning av järnväg och sjöfart på längre sträckor.

Samtidigt vill vi lyfta fram den stora potential som finns i förbättrad logistik på korta sträckor, t.ex. i storstäderna. Här kan politiker redan på kort sikt bidra genom att underlätta framkomligheten för godstrafik genom att tillåta utnyttjande av kollektivtrafikfiler, att hålla lastzonerna rena från parkerade privatbilar, öka tillgängligheten till biogas även för yrkesmässig trafik med godsfordon, öka möjligheterna för distributionstrafik nattetid m.m. Vad gäller att energieffektivisera genom upphandling av gemensam distribution etc. kan detta underlättas av om kvarvarande frågetecken rätas ut vad gäller konkurrenslagstiftningens förbud mot samverkan på marknaden.

Logistikfrågorna anknyter också till förslagen om samhällsplaneringsåtgärder, som tydligare än som sker idag behöver ta hänsyn till behovet av rationell försörjning av godstransporter. De åtgärder som nämns i handlingsplanen beträffande kollektivtrafikinvesteringar (med personer) har i många fall motsvarigheter vad gäller godstrafik, vilka inte behandlas i det remitterade underlaget.

Maria Nygren
Kommunikation och Näringspolitik
TransportGruppen