

Vår ref MN/MH/SB

2008-06-16

Er ref M2008/1040/Mk

Miljödepartementet  
Enheten för miljö kvalitet  
Att: Elin Kronqvist  
103 33 STOCKHOLM

## Remiss av Klimatberedningens slutbetänkande ”Svensk klimatpolitik” (SOU 2008:24)

TransportGruppen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna<sup>1</sup>. Våra åtta förbund samlar medlemsföretag inom alla transportslag och här finns såväl godstransportföretag som företag med huvudsaklig verksamhet inom persontrafik. Tillsammans har de omkring 13 400 företagen i vår krets nästan 160 000 anställda, vilket gör TransportGruppen till den främsta samlingspunkten för företagen inom transportnäringen i Sverige.

Sveriges Transportindustriförbund representerar inom TransportGruppen svenska godstransport- och logistikföretag inom alla trafikslag och med en dominerande marknadsandel av godstransportarbetet i Sverige.

Våra båda organisationer ser det som en gemensam uppgift att lyfta fram några sektorsövergripande synpunkter, med särskilt fokus på godstransporterna.

### Sammanfattning

- Det föreslagna svenska utsläppsmålet för 2020 är mycket ambitiöst. Effekterna av detta mål synes oss dock vara otillräckligt analyserade, särskilt med avseende på om dessa kommer att leda till orimligt höga åtgärds kostnader inom transportsektorn i Sverige och i förlängningen för hela det transportberoende svenska näringslivet.
- Vi är för sådan effektivisering av godstransporter och logistik som ger minskade utsläpp genom lägre fordonskm per ton transporterat gods. Men för att effektiviseringar framöver inte som hittills främst ska leda till ökad efterfrågan och ökade transportvolymerna totalt sett, måste klimatfaktorer tydligare vägas in i transportkårens kalkyler vid val av transportupplägg.

---

<sup>1</sup> Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Bussarbetsgivarna, Flygarbetsgivarna, Förbundet Sveriges Hamnar, Motorbranschens Arbetsgivarförbund, Petroleumbranschens Arbetsgivarförbund, Sjöfartens Arbetsgivarförbund och Sveriges Transportindustriförbund

- För kostnadseffektiva och hållbara klimatgasminskningar inom sjöfart och flyg behövs en med operatörerna målinriktad satsning på internationellt påverkansarbete. Stöd och lagändringar förordas för att ge bästa teknik rätt incitament för snabbt införande. Vi tillstyrker att Sjöfartsverket får i uppdrag att undersöka om differentiering av farledsavgifter även kan omfatta koldioxidutsläpp. Vi förordar starkt skattebefrielse för landström vid anslutning av fartyg vid kaj, så att anslutning jämföras med skattebefrielsen på bunkerbränsle.
- Vi har länge förespråkat en transportslagsövergripande infrastrukturplanering och välkomnar förslaget i den delen. Vi förordar också att nationella överväganden av klimatskäl bör gå före lokala intressen vid överklaganden av infrastrukturprojekt och tillståndsprovning enligt miljöbalken av befintliga verksamheter.
- En seriös klimatpolitik kan inte enbart handla om ekonomiska styrmedel som gör transporter dyrare. Vi delar därför beredningens syn på behovet av att bygga ut järnvägen i Sverige. Samtidigt kommer vägtransport att fortsätta vara en central integrerad del av transportsystemet, inte minst eftersom kortväga transporter är så dominerande, och därmed krävs en effektiv infrastruktur också för dessa transporter.
- En internalisering av externa effekter bör ske så att samtliga trafikslag på sikt betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader. Dock bör internaliseringen av klimatgaser endast ske en gång. Styrmedel bör väljas utifrån en analys av den totala klimatförbättrande effekten och effekterna på andra samhällsmål. Blir det fråga om internalisering via drivmedelskatter behöver EU:s miniminivå för dieselskatter höjas i hela unionen. Främsta alternativet är en handel med utsläppsrätter, men för att minska konkurrens effekten på svenskt näringsliv behöver handelsområdet utvidgas utanför EU.
- Styrmedel som kilometer- och trängselskatter saknar i sig direkt koppling till klimatfrågan. En stor potential finns däremot i att förbättra villkoren för distributionstrafik i stadsmiljö, om ”kollektivtrafik med gods” tydligare jämföras med kollektivtrafik med personer vad gäller framkomlighet, tillgång till alternativa drivmedel m.m.
- Vi stöder harmoniserade krav inom EU på klimatanpassad teknik i tunga fordon och förordar att Sverige inför utskrotningspremier för fordon i yrkestrafik. I den föreslagna utredningen om styrmedel för att stimulera biodrivmedel, bör även frågan om subventioner för lastbilar med alternativa bränslen ses över.
- Vi stöder EU:s inriktning mot sammodalitet, optimering av varje länk i transportkedjan och ett underlättande av samverkan mellan trafikslagen. En s.k. Grön Godstransportkorridor Skandinavien-Kontinenten kan ge möjlighet till EU-stöd till benchmarking och tester av klimatsmarta tekniska lösningar och bränslen.

## Allmänt

Vi delar beredningens uppfattning att klimatförändringarna ställer oss inför en av de största utmaningarna i vår tid och att det kommer att krävas kraftfulla åtgärder för att hindra den globala medeltemperaturen att fortsätta att stiga. När det gäller klimatfrågan och dess lösning är samband, orsak och verkan extremt komplexa. För att effektivt tackla den behövs ett batteri

av åtgärder, med både piskor och morötter. Framförallt handlar det om att hitta rätt nivå för respektive beslut om åtgärder - global, EU respektive nationell nivå.

Det är vidare utan tvekan så att det krävs ytterligare energieffektivisering inom samtliga sektorer i samhället. Klimatpåverkan från bostads- och industrisektorn har under de senaste åren minskat betydligt, medan oljeberoendet inom transportsektorn har ökat och förespås fortsätta att öka. Att vår sektor därmed står i blickfånget är naturligt. Vi ser positivt på åtgärder och styrmedel som gynnar miljön och kan bidra till effektiva och hållbara transporter. Det är dock av central betydelse att olika styrmedel samordnas och är så kostnadseffektiva och konkurrensneutrala som möjligt. Ensidiga svenska åtgärder som inte är korrekt utformade, kan komma att kringgå på den öppna transportmarknaden inom det nu utvidgade EU och därmed mista sin miljöstyrande effekt.

Vi vill fortsätta att vara aktiva parter i arbetet med att utveckla ett sammantaget väl fungerande batteri med styrinstrument med bäring på transporter och klimatpåverkan.

### **Kommentarer till Övergripande mål, Nationella mål och Inriktningsmål**

Vi har ingen anledning att ifrågasätta de föreslagna övergripande målen för klimatpolitiken, att Sverige skall ta sin del av det globala ansvaret för att ökningen av den globala medeltemperaturen begränsas till högst 2 grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån, och att politiken skall bidra till att koncentrationen av växthusgaser i atmosfären på lång sikt stabiliseras på nivån högst 400 miljondelar koldioxidekvivalenter (ppm CO<sub>2</sub>e). Utifrån dessa mål, som numera är tämligen okontroversiella vetenskapligt sett, är det också svårt att argumentera mot det föreslagna målet att utsläppen av växthusgaser i Sverige bör vara nära 0 i slutet av detta sekel. Beredningens föreslagna inriktning för 2050, att utsläppen av växthusgaser för Sverige då bör vara minst 75-90 procent lägre än 1990 bygger på det Vetenskapliga rådets rekommendation för hela EU:s utsläppsminskning. Huruvida inriktningen därmed är direkt överförbar för Sverige undandrar sig vår bedömning, men måste bli beroende bl.a. av en samlad analys av alla sektors minskningspotentialer vid olika tillfällen och konkurrensförhållandena för svenskt näringsliv. Huruvida den av beredningen nu framlagda handlingsplanen kan åstadkomma så enorma minskade utsläpp inom 40 år förefaller dock tveksamt, inte minst mot bakgrund av att utsläppen från svensk energiintensiv industri bedöms fortsätta öka åtminstone fram till 2030 enligt den studie som McKinsey&Company<sup>2</sup> gjort för Svenskt Näringsliv.

Det av beredningen föreslagna svenska utsläppsmålet för 2020, som motsvarar 38% minskning av växthusgaser jämfört med 1990, är utan tvekan ett mycket ambitiöst mål. En stor del av denna minskning kommer, mot bakgrund av de svenska förhållandena att gälla just transportsektorn. Enbart utsläpp inom Sverige räknas in av Klimatberedningen. Vi ifrågasätter om effekterna av det föreslagna målet är tillräckligt analyserade, särskilt med avseende på om målet kommer att leda till orimligt höga åtgärdskostnader inom transportsektorn i Sverige. Även här vill vi hänvisa till analysen som gjorts av McKinsey, samt även till den studie som gjorts 2008 av Per Kågeson<sup>3</sup> m.fl. för Samfundet Näringsliv & Samhälle, samt till det övergripande remissvaret från Svenskt Näringsliv.

<sup>2</sup> McKinsey&Company (2008) *Möjligheter och kostnader för att reducera växthusgasutsläpp i Sverige*

<sup>3</sup> Kågeson m.fl., *Transporter och klimat – Om koldioxid och handel med utsläppsrätter* (2008)

## Allmänna kommentarer till handlingsplanen

På de flesta områden är beredningens förslag tämligen vaga eller i varje fall odetaljerade. Det gäller även analysen inom handlingsplanen. Detta står i bjärt kontrast till detaljeringsgraden vad gäller transportsektorn. Vi är som redan framgått medvetna om att transportsektorns bidrag till klimatgaserna i Sverige är andelsmässigt större än i många andra länder, vilket har många olika förklaringar, bl.a. att näringslivet har längre väg till de centrala marknaderna i Europa än mindre perifert liggande länder. Att Klimatberedningen ägnat förhållandevis stor del av betänkandet (40% av sidantalet i handlingsplanen, 57% av förslagen) åt transporterna kan kanske därmed möjligen motiveras, även om det torde finnas andra sektorer, t.ex. jordbruks- och livsmedelssektorn där klimatgasutsläppen inte är försumbara men som beredningen trots detta helt lämnar utan skarpa förslag. Det kan också noteras att McKinseys analys av kostnaderna för olika svenska åtgärder för att uppnå utsläppsmålen visar på en rad åtgärder inom andra sektorer än transportsektorn som har lägre kostnad än flera av de som Klimatberedningen föreslår inom transportsektorn.

Beredningen konstaterar på ett ställe (s. 268) att vid sidan av andra åtgärder ”den totala efterfrågan på transporter behöver reduceras”. Det framgår inte om detta innefattar en minskning i reala termer även av godstransporterna. I så fall hade konstaterandet förtjänat en närmare analys av hur detta skall kombineras med en fortsatt handelsutveckling med de stora värden i form av tillväxt som den skapar. Transporterna måste betraktas som näringslivets och samhällets blodomlopp. Våra båda organisationer vill självfallet medverka till att minska de skadliga effekterna av transporter. Vi är vidare för sådan effektivisering av godstransporterna som ger minskade utsläpp genom lägre fordonskm per ton transporterat gods, genom t.ex. nya logistiska ledningssystem, förbättrade lastfaktorer och större och bättre lämpade fordon. Motsvarande åtgärder beträffande t.ex. paketering och emballering av gods, där en stor potential finns för effektivisering, och för optimering av logistikupplägg på övergripande nivå, kräver emellertid en nära samverkan med kunderna, varuägarna inom industrin och andra köpare av transporttjänster, t ex företag inom handeln. De stora effektiviseringar som hittills gjorts inom godstransporterna har ofta i stället lett till ökad efterfrågan och ökade transportvolymen totalt sett. En förändring av detta kan inte ske utan att klimatkriterier tydligare vägs in i både varuägarnas och transportföretagens kalkyler vid val av transportupplägg. Det är alltså inte en fråga som enbart kan betraktas ur ett godstransportperspektiv eller lösas av transportbranschen.

TransportGruppen och Sveriges Transportindustriförbund kan konstatera att beredningen, som inte innehållit några representanter för transportsektorn och som inte heller givit våra organisationer något tillfälle att under utredningens arbete lämna synpunkter, i sitt betänkande med motivet att bidra till utsläppsmålet lagt fram en lång rad förslag med direkt påverkan på vår sektor. Vi anser att det är uppseendeväckande att beredningen utformat dessa sina förslag helt utan närmare kontakt med berörd sektor, trots att det funnits och fortfarande finns en stor vilja till dialog i dessa frågor från branschorganen i syfte att skapa politiska villkor som leder mot det gemensamma målet om effektiva & hållbara godstransporter.

## Särskilda kommentarer till förslagen om sjöfart och flyg

Vi delar Klimatberedningens generella åsikt att även sjöfart och flyg bör bära sina samhällsekonomiska kostnader för koldioxidutsläppen. Att en så stor del av dessa utsläpp sker utanför nationella områden, över oceanerna, ger dock särskilda förutsättningar för

klimatearbetet inom dessa sektorer. Både sjöfart och flyg opererar dessutom på utpräglat internationella marknader.

Våra organisationer har ingen invändning mot de förslag som Klimatberedningen lägger vad gäller att bidra till och påskynda internationellt arbete inom FN-organen och till en del EU för att kunna vidta effektiva åtgärder som nedbringat utsläpp av klimatgaser från sjöfart och flyg. T.ex. torde överenskommelser om åtgärder på internationellt vatten resp. luftrum, om och när dessa kan träffas, bli väl så viktiga för klimatfrågans globala lösning inom transportsektorn än många förslag i Klimatberedningens betänkande. Inriktningen mot att utvidga handelssystemet för utsläppsrätter med dessa internationella transporter tillstyrks därför.

Vi noterar den frustration över det hittills rådande långsamma tempot i utvecklingen av internationella överenskommelser på klimatområdet inom sjöfart och flygsektorn som Klimatberedningen i viss mån ger uttryck för. Problemet är att nationella, ensidiga åtgärder inte blir mer effektiva hur långsamt det än går på den internationella arenan. Flera av Klimatberedningens förslag riskerar därför bli mer av politiska markeringar än fungerande åtgärder. Förslaget att enbart rikta flygplatsstöd till ”orter med flygplats som saknar rimligt alternativ” bör analyseras ur en transport- och regionalpolitisk synvinkel snarare än som klimatåtgärd. Flygplatser serverar t.ex. ofta regioner snarare än orter. Vad är rimliga alternativ i sammanhanget?

Beredningens förslag om att Sjöfartsverket bör ges i uppdrag att undersöka hur dagens differentiering av farledsavgifterna kan utvecklas till att även omfatta koldioxidutsläpp tillstyrker vi. Redan beslutade IMO-krav för tillåtna utsläpp av kväveoxid och svavelhalter i bränslet kommer att medföra att differentiering vad gäller dessa utsläpp inte kommer att fylla någon större funktion efter 2015. En viktig förutsättning för att kunna utöka differentieringen till att även omfatta hamnavgifter är att det finns ett gemensamt system för hamnar att basera sin differentiering på. Idag fyller Sjöfartsverkets farledsavgiftssystem den funktionen. Förslaget om att ställa krav på bästa möjliga teknik för rederier som får sjöfartsstöd kan förefalla logiskt, men om följderna snarare blir utflaggning till annat lands register uppnås ingen miljöeffekt alls, varför ett sådant förslag måste övervägas noga.

Transportgruppen och Sveriges Transportindustriförbund ser mot denna bakgrund inget annat sätt att åstadkomma kostnadseffektiva och hållbara klimatgasminskningar än en målinriktad satsning på internationellt påverkansarbete. Det finns också ett så stort intresse för klimatfrågorna hos både sjöfarts-, hamn- och flygmarknadens operatörer att en dialog kan och bör ske om samordnade insatser i det internationella arbetet och i viss mån även frivilliga åtaganden från företag till investeringar i ny teknik m.m. Givetvis skall inte de positiva effekterna av stöd till demonstrationsförsök etc. underskattas. Detsamma gäller för den skattebefrielse för landström vid anslutning av fartyg vid kaj, så att anslutning jämföras med den skattebefrielse som finns på bunkerbränsle, som vi starkt tillstyrker.

## **Infrastrukturinvesteringar i vägar och järnvägar**

Vi har länge förespråkat en transportslagsövergripande infrastrukturplanering och välkomnar förslag i den delen. Transportlagen är i praktiken redan idag mer kompletterande än konkurrerande. Sveriges Transportindustriförbund och Transportgruppen välkomnar därför en utredning kring hur arbetet även inom trafikverken tydligare kan samordnas.

Vidare stöder vi beredningens förslag att bygga ut järnvägen i Sverige. En seriös klimatpolitik kan inte, som nu ofta är fallet i den svenska debatten, enbart handla om ekonomiska styrmedel som gör transporter dyrare. Den kräver även mycket kraftigt ökade investeringar i alternativ till vägtransport av gods på längre sträckor. Företagen måste ges rimliga förutsättningar att klara transportbehoven även i framtiden. Det innebär att förslagen om kraftfulla nyinvesteringar i järnvägsnätet för att skapa ny kapacitet för både person- och godstrafik är nödvändiga. Beredningens mål om 50 % ökad kapacitet till 2020 kommer att bli oerhört svårt att nå oavsett detta, men utan en enormt ökad infrastrukturbudget är målet helt ouppnåeligt. Det går förvisso att öka kapaciteten i befintliga banor en hel del bl.a. genom högre prioritet för godstransporter än hittills och genom sådana mindre investeringar i bl.a. förbigångsspår och utpekade flaskhalsar som våra organisationer lyft fram i vårt remissvar i nu aktuell infrastrukturplanering. Det finns emellertid t.ex. konflikter om spårkapacitet runt storstäderna dagtid som minskar potentialen. Om som beredningen föreslår både persontåg och godståg skall få nya mycket större transportuppgifter än nu krävs därför investeringar i banor och spår som motiverar en speciell finansiering vid sidan av normal budget. De redan nu planerade baninvesteringarna och konstaterade behoven av ökat underhåll måste genomföras redan för att bibehålla nuvarande trafikstandard och kapacitet på järnvägen. Givetvis skall samhällsekonomiska principer användas för att planera infrastruktur så långt detta är möjligt. Det kan dock ifrågasättas om dagens befintliga kalkyler för godstrafik är så utvecklade att de verkligen täcker in alla effekter av riktigt stora strukturella investeringar som de som nu diskuteras. Sannolikt hade mycket få banor i det befintliga spårnätet i Sverige över huvud taget byggts enbart med ledning av dagens bristfälliga samhällsekonomiska kalkylmetoder vad gäller godstransporter.

Det är emellertid helt fel att tro att investeringar i vägnätet kan minska som en del i en klimatsatsning. 70 % av allt vägtransporterat gods rullar på sträckor under 100 km där några alternativa transportsätt i stort sett saknas under överskådlig tid. Distributionstrafiken måste komma fram och intermodala kedjor innefattar också vägtransporter. Förbifartsleder m.m. kan således inte sparas in, om inte politiken skall skapa kapacitet i befintliga gator och vägar i stadskärnor för yrkesmässig trafik genom förbud mot eller mycket kraftfullt höjda ekonomiska styrmedel för privatbilar. Det är dock ingen lösning som vi förordar. Dagens politik med subventioner till miljöbilar som helt slipper t.ex. trängselskatt i Stockholm synes ju snarast peka i rakt motsatt riktning.

Vägar till terminaler och hamnar, och terminalytor för godstransporternas behov kommer att fortsätta vara oerhört viktiga för funktionen av godstransporterna, liksom kapaciteten i de stora sedan länge utpekade godsstråken. De satsningar som just nu görs från godstransportbranschens aktörer för att åstadkomma väsentliga reduceringar av koldioxidutsläpp från vägtransporterat gods (bl.a. i projektet "Klimatneutrala godstransporter på väg") visar dessutom vägen mot att skapa hållbara förutsättningar för vägtransporterna på sikt. Vägtransport kommer, trots strävanden att öka andelen gods på alternativa trafikslag att fortsätta vara en central integrerad del av transportsystemet, och därmed krävs en effektiv infrastruktur för dessa transporter.

Beredningen berör i sitt betänkande den nuvarande plan- och miljölagstiftningen. Dock saknar vi förslag för att lösa det problem som idag leder till att nödvändiga investeringar i infrastrukturen ur effektivitets och hållbarhetsskäl försenas genom en överklagandecirkus med lokala intressenter. En seriös klimatpolitik bör innefatta åtgärder för att snabba upp byggtiden för infrastruktursatsningar. T.ex. är erfarenheterna av banbyggen mycket nedslående när det gäller förseningar pga överklaganden. Nationella överväganden bör ges företräde i sådana fall.

## Särskilt om drivmedels-, kilometer- och trängselskatter

Vi anser att en internalisering av externa effekter bör ske så att samtliga trafikslag på sikt betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader. Detta är en princip som fått stöd av såväl forskare som näringslivet i olika utredningar. Det är dock också en rimlig princip att internaliseringen av klimatgaser endast sker en gång och att valet av styrmedel sker efter en analys av den totala klimatförbättrande effekten och effekterna på andra samhällsmål om tillgänglighet, effektivitet och regional utveckling m.m.

### *Drivmedelsskatt*

Ensidiga svenska höjningar av beskattning av tung trafik kan leda till oönskade effekter i form av kringgående genom ekonomitankning i omkringliggande länder, eller kostnadshöjningar för industri och näringsliv med påföljande flyttning av produktion till andra länder. I ingetdera fallet skulle utsläppen av växthusgaser minska av skattepålagan. Det förslag som beredningen presenterar om höjd dieselskatt med motsvarande 70 öre per liter momentant och därefter i nivå med köpkraft och inflation, blir därmed effektivt endast om en rimlig grad av harmonisering sker med omkringliggande länder inom EU. Sverige måste därför verka för en höjning av EU:s miniminivå för dieselskatter i hela unionen om förslaget skall kunna genomföras utan stora konsekvenser för svenskt näringslivs konkurrenskraft.

Ett alternativ till drivmedelskatt höjning som diskuteras är att internalisera klimatpåverkan genom inkludering av vägtrafik i EU:s handelssystem. Fördelen jämfört med drivmedelskatter är att priset på koldioxid då kommer att sättas på en internationell marknad i stället för av nationella (eller i bästa fall europeiska) politiska organ. Priset avses då också spegla åtgärds kostnaderna i många olika sektorer, medan enskilda skatter fokuserar enbart på en sektor vilket kan leda till suboptimeringar. Det finns dock även nackdelar med handelssystem. Det finns administrativa kostnader som bör minimeras. Såvitt nu kan bedömas blir det inte aktuellt med inkludering av vägtrafik i handelssystemet före 2012-15. Ett sådant inkludering i ett rent europeiskt handelssystem kan innebära risk för konkurrensförsämringar för svensk industri, särskilt den energiintensiva basindustrin. Vi hänvisar här även till SNS/KågeSSons tidigare nämnda analys i dessa frågor. Om handelssystemet kommer att utvidgas till andra stora marknader utanför Europa kan, särskilt om harmonisering av nationella skatter visar sig svårt, en inkludering av vägtransporterna, eller åtminstone de tunga vägtransporterna i handel med utsläppsrätter dock vara ett rimligt alternativ till internalisering via drivmedelskatten.

### *Kilometerskatt*

Klimatberedningen föreslår i sitt betänkande en inriktning mot införande av en kilometerskatt senast år 2011. Sveriges Transportindustriförbund har redan tidigare ställt sig bakom principen om (åter)införande av en kilometerskatt i Sverige och förbundet kvarstår vid denna syn. Instrumentet är bra på en öppen transportmarknad eftersom det är neutralt till fordonets hemvist och fokuserar direkt på utnyttjandet av infrastrukturen. Emellertid har vi svårt att se den direkta kopplingen mellan kilometerskatt och klimatfrågan. Det alternativ till kilometerskatt som SIKa och ITPS tidigare utrett avsåg nämligen inte internalisera koldioxid, utan endast andra externa kostnader. Vi förutsätter således att en kilometerskatt inte heller nu skall inkludera någon koldioxidkomponent, eftersom Klimatberedningen redan föreslagit internalisering genom drivmedelsskatten. I annat fall torde kilometerskatt vara ett alternativ till den drivmedelsskatt höjning som beredningen föreslår, inte som här ett komplement. En kilometerskatt för tunga fordon som inkluderar koldioxid skulle möjligen kunna vara

intressant eftersom en sådan skatt betalas av alla fordon som utnyttjar infrastrukturen oavsett fordonets hemvist eller var bränslepåfyllning sker. Det skulle då således kunna ersätta behov av skattehöjningar för fordon och bränsle. Vi vill dock här hänvisa till att EU just nu arbetar med ett förslag till ramvillkor för avgiftssystem som kilometerskatter. En svensk kilometerskatt måste därför rimligen harmoniseras med EU:s kommande regelverk i denna del, och även här måste givetvis effekterna på kostnadsläget för varuägarna/industriföretagen beaktas allmänt, och då inte enbart i skogsnäringen. En kilometerskatt som inkluderar koldioxidkostnader ovanpå nuvarande beskattning och/eller beredningens förslag om höjd dieselskatt kan vi däremot givetvis inte acceptera i enlighet med ovan nämnda princip om att enbart internalisera samma klimatpåverkan en gång.

### *Trängselskatter*

En övervägande del av transportarbetet utförs som nämnts på kortväga sträckor och det är därför viktigt att en klimatstrategi även omfattar åtgärder riktade mot denna del av marknaden. Principen om trängselskatter har Sveriges Transportindustriförbund redan tidigare ställt sig bakom. Det är dock även här svårt att förstå varför klimatberedningen lägger förslag som rör beskattning/avgifter för lokal trängsel och inte har någon egentlig koppling till koldioxidutsläpp? Vi stöder åtgärder för att öka tillgängligheten till gatu- och vägkapacitet i tätorter för yrkesmässig godstransport, där trängselskatt således kan vara en komponent. Vi varnar dock som redan nämnts för missuppfattningen att ekonomiska styrmedel som trängselskatter helt skulle kunna ersätta investeringar i väginfrastruktur i och kring tätorterna. Att som nu undanta personbilar med vissa miljöegenskaper från trängselskatten motverkar dessutom syftet att minska trängseln i stadsmiljön och öka framkomligheten för yrkesmässig kollektivtrafik med såväl passagerare som gods. TransportGruppen och Transportindustriförbundet anser att det finns en stor potential för förbättringar i distributionstrafiken i storstäder genom ökad samlastning, beräkningar från både Stockholm och Göteborg pekar på att upp emot 30% besparingar kan göras i körsträckor med åtföljande minskade utsläpp. Ett sätt att bidra till en sådan utveckling är att så långt möjligt jämställa kollektivtrafik med passagerare och gods i städerna, t.ex. vad gäller skyddade hållplatser/lastzoner och tillgång till särskilda kollektivtrafikfiler. Godstransporter som fastnar i köer i storstäder bidrar definitivt inte till en hållbar miljö och ett klimatsmart samhälle.

## **Särskilt om biodrivmedel och andra alternativa tekniker**

TransportGruppen och Sveriges Transportindustriförbund delar Klimatberedningens uppfattning att det krävs stöd för satsningar på pilot-, demonstrations- och fullskalanläggningar för utveckling av andra generationens biodrivmedel samt fortsatt fordonsforskning. I den föreslagna utredningen om styrmedel för att stimulera biodrivmedel, bör även frågan om subventioner för lastbilar med alternativa bränslen ses över. Det är inte rimligt att som nu ge omfattande miljöbilspremier enbart till personbilar medan den yrkesmässiga godstrafiken inte ges några motsvarande incitament för övergång till bästa teknik.

För distributionsfordon i stadsmiljö finns redan idag relativt goda möjligheter till att använda icke-fossila bränslen, t.ex. biogas. Den klimatmässiga effekten av sådana investeringar skall inte underskattas, återigen med tanke på hur stor del av godstrafiken som sker på korta sträckor. Här är dock den lokala tillgången på sådan biogas på många håll otillräcklig för att täcka även godstransporternas behov, eftersom speciellt den lokala busstrafiken i så stor utsträckning numera utnyttjar detta bränsle. TransportGruppen och Sveriges Transportindustriförbund konstaterar att Sverige har ovanligt goda förutsättningar för att

använda elkraft i transportsektorn eftersom vår kraftproduktion i så stor utsträckning bygger på icke-fossil kraft. Möjligheten att utnyttja elkraft är dock idag betydligt större i persontrafiken än godstrafiken, varför den nuvarande fördelningen av lokal biogas inte är självklar. Om kollektivtrafiken med personer i de svenska storstäderna sålunda i ökad utsträckning kunde övergå till direkt eldrift (modern spårväg, trådbuss etc.) i likhet med vad som redan är fallet i t.ex. Schweiz, ett annat område med stor andel icke-fossil elkraftproduktion, kunde kollektivtrafiken med gods utnyttja biogasen för sin verksamhet. På sikt kan även s.k. plug-in-hybrider bli aktuella för vissa distributionsfordon. Sveriges Transportindustriförbund arbetar sedan flera år aktivt för att stödja utvecklingen av en Hållbar Stad genom åtgärder för godstransporterna, och står gärna till förfogande för ytterligare diskussioner i dessa ämnen.

### **Särskilt om effektivare vägfordon och arbetsmaskiner**

Transportgruppen och Sveriges Transportindustriförbund stöder allmänt harmoniserade krav inom EU på klimatanpassad teknik i tunga fordon vad gäller motorer och bränsleeffektivitet etc. Sådana åtgärder får stor betydelse för koldioxidutsläppen på sikt, och sker dessutom harmoniserat inom ett större område. Effekten av skärpta tekniska normer kan påskyndas genom utskrotningspremier etc. för tunga fordon, vilket skapar incitament för utbyte av fordon även hos mindre operatörer som annars saknar investeringsmedel till sådana byten.

Vad gäller Klimatberedningens förslag om klimatrelatering av fordonsskatten kan detta ifrågasättas vad gäller tunga fordon, eftersom vi förutsätter att förslaget om införande av kilometerskatt också innebär en sänkning av fordonsskatterna för de fordon som omfattas till EU:s miniminivå. Effekten av en klimatrelatering blir då liten plus att principen om att enbart internalisera samma externalitet en gång frångås. Betydligt bättre incitament torde kunna skapas genom andra åtgärder som investeringsstöd, utskrotningspremier etc. enligt ovan.

Det är förvånande att Klimatberedningen, trots sitt stora fokus på transporter, inte lagt några förslag till åtgärder för att förbättra effektiviteten inom logistiken, trots att Kommissionen nyligen publicerat sin Handlingsplan för Godslogistik som bl.a. motiveras av klimatskäl. Allmänt talas i betänkandet om ”ökad användning av IT för bättre trafikplanering, organisation och samordning samt för att ersätta fysiska resor”, men några närmare preciserade förslag inom logistiken presenteras inte. Möjligen har detta att göra med att beredningen inte inbjudit representanter från godstransportsektorn till överläggningar under arbetets gång. Som redan nämnts finns emellertid goda möjligheter att effektivisera godstransporterna genom bl.a. förbättrad ruttplanering och lastoptimering samt ökat fokus på klimatteffekter vid etablerande av logistikupplägg. I dialog med varuägarna torde denna potential öka ytterligare t.ex. vad gäller transportoptimerade förpackningar etc. Givetvis kan denna process påverkas genom olika incitament och stöd från samhället, t.ex. för demonstrationsprojekt.

Ett viktigt motiv för ökat deltagande från transportköparna i diskussionerna om ett klimatanpassat transportsystem är att deras strategiska och praktiska val i många fall sätter ramar för hur en transport kan utföras. Det gäller givetvis produktions- och distributionsstrukturer allmänt, men även krav på ledtider och lastnings- och lossningstider, eller att system för order- och lagerhantering påverkar transportfrekvens och hur lång tid transporten får ta. Även de i grunden positiva ökande miljökraven från transportköparna kan ibland leda till oönskade effekter om de inte är väl genomtänkta och koordinerade. En högre grad av samordning av sådana miljökrav på transporter är önskvärd, och de standarder som

för närvarande är under utveckling bland och för transportköpare borde kunna ge positiva resultat.

Även om Klimatberedningen fokuserar på utsläpp inom Sverige bör det också observeras att åtgärder på Europaplanet även kan förbättra de svenska godstransporternas funktion och klimatpåverkan. Vi stöder därvid EU-policyn om co-modality, sammodalitet. Varje trafikslag bör i linje med detta optimeras och dessutom bör samverka mellan dem i intermodala transportkedjor underlättas. T.ex. skulle minskade nationella barriärer på järnvägsmarknaden, med dedicerade godstransportkorridorer genom länderna på kontinenten samt längre och tyngre tåg stärka järnvägstransporternas konkurrenskraft också för import och export i Sverige. Ett införande av det s.k. modulfordonskonceptet inom hela EU, innefattande maxlängd 25,25 m och maxvikt 60 ton för lastbilar, som idag enbart gäller i Sverige, Finland och Nederländerna, men snart även i Norge och Danmark, dels ge betydande sänkningar av koldioxidutsläppet per transport, upp till 30 %, men dels även ge ökade möjligheter till effektiva intermodala upplägg eftersom modulsystemet är kompatibelt med containermått och växelflak i sådan intermodal trafik och kan effektivisera transporter till och från hamnar och terminaler, vilket i slutändan kan öka konkurrenskraften hos intermodala transporter även i Sverige. Tekniskt vet vi att det finns möjligheter till en successiv övergång till icke-fossila bränslen även för tunga fordon, men det återstår ännu en del utveckling och tester innan dessa nya bränslen kan erbjudas marknaden i större omfattning. TransportGruppen och Sveriges Transportindustriförbund vill i detta sammanhang påminna om det förslag till etablerandet av en s.k. Grön Godskorridor mellan Skandinavien och kontinenten, där olika klimatsmarta logistik- och godstransportrelaterade projekt kunde testas och jämföras med stöd av både EU och svenska regeringen och näringslivet. En sådan manifestation av fokus på hållbar logistik skulle kunna visa vägen för framtida godstransporter som både klarar samhällets krav på minskad klimatpåverkan och på fortsatt handel, ekonomisk tillväxt och välfärd.

PETER JEPPSSON  
TransportGruppen

STEFAN BACK  
Sveriges Transportindustriförbund