

Datum
2022-12-15

Er referens
M2022/01829

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Näringslivets klimatomställning PM2022:10, Dnr M2022/01829

Tåg företagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tåg företagen ingår i förbundsgruppen Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.

Tåg företagen har tagit del av rubricerat förslag och inkommer med remissvar enligt nedan.

Sammanfattning av förslaget

Tillväxtanalys har på uppdrag av regeringen tagit fram underlag om näringslivets klimatomställning inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen 2023–2026.

Tillväxtanalys lämnar i rapporten 47 rekommendationer över vilka utredningar som snarast bör genomföras av regeringen för att öka takten i klimatomställningen. Hindersanalyser från myndigheter visa en komplex mix av barriärer som aktörer inom näringslivet möter och som försvårar klimatomställningen, till exempel får elektrifieringen av samhället betydande konsekvenser dels för klimatmålen, dels för klimatomställningen.

För Sverige kommer även EU:s energi- och klimatpolitik att spela en allt större roll. EU:s klimatpolitik genomgår just nu betydande revideringar och skärpningar, till exempel inom Fit for 55. Majoriteten av rapportens förslag tar därför hänsyn till pågående förändringsprocesser inom EU då implementeringen av dessa kan spela betydande roll för Sverige och svenskt näringsliv.

Förslagen som anges i rapporten är uppdelade i olika områden: Elektrifiering, Markanvändning, Konstruktioner och bostäder, Industri, Förbränning av plast och Arbetsmaskiner.

Tåg företagens remissvar

Givet den snabbt växande klimatkrisen och de klimathot som vi står inför är klimatomställningen viktigare än någonsin. Näringslivets roll i omställningen är därmed central. Företagen är samhällsbärande vars val av arbetssätt och inriktning är avgörande för klimatomställningens takt.

De förslag som Tillväxtanalys presenterar i denna rapport är därmed bra och välkomna – det behövs gedigna utredningar inom olika områden för att vi ska kunna säkerställa klimatomställningen. Vi ser även att omfattande reformer gällande klimat och miljö börjar ta form på EU-nivå, det är därmed bra att även denna rapport beaktar dessa förändringar.

Viktigt att poängtera är också att samtidigt som det är bra att det ställs krav på näringslivet, behöver även politiken göra ytterligare ansträngningar för att ta fram styrmedel och incitament till förmån för omställningen. Ett exempel på detta kan vara lägre priser på grön el och dyrare fossila bränslen så att det för företagen blir lönsamt att investera i mer hållbara alternativ.

Vi ser dock nedskärningar i regeringens budget vad gäller klimat- och miljö samt järnväg, i stället vill man dra ner på reduktionsplikten, man ger stöd till fossila bränslen och nedprioriterar viktiga klimat- och miljöfrågor. Detta sänder inte rätt signaler till vare sig näringslivet eller omvärlden. Omställningen och näringslivets konkurrenskraft hade i stället gynnats av investeringar och bredare politisk förankring kring en tydlig klimatagenda som till exempel innefattar fler vätgastankstationer och ökat fokus på överflyttning av transporter från väg och flyg till järnväg.

Därmed är det olyckligt att transportsektorn inte involveras mer specifikt i förslagen som presenteras i rapporten. Sett till industrin och företagandet runt om i Sverige och internationellt är transporter en central del av både produktions- och transportkedjor. Näringslivet är primär köpare av godstransporter och det är ett faktum att näringslivets aktörer i första hand köper upp transporttjänster baserat på i vilken utsträckning respektive trafikslag motsvarar deras behov och krav på effektiv logistik (attraktivitet och konkurrenskraft). Efter kostnader väger transportköpare in eventuella samhällsnyttor – till exempel klimatanpassning. Om samhället vill skapa en beteendeförändring behöver detta ske genom beteendestyrande regelverk och/eller ekonomiska incitament. Transportslagens attraktivitet och konkurrenskraft styrs av kapacitet, tillförlitlighet, tillgänglighet och kostnadseffektivitet. Detta behöver tas i beaktan även när det kommer till näringslivets klimatomställning och därför skulle det varit välkommet om rapporten innefattade ett utredningsförslag som exempelvis styr mot transporteffektivitet och intermodalitet för godstransporter.

Även på EU-nivån är fokuset på transportsektorns omställning stort, till exempel inom Fit for 55 där det huvudsakliga målet är att transportsektorn ska minska sina utsläpp av växthusgaser med minst 55 procent jämfört med nivåerna år 1990, fram till år 2030.

I ett export- och importberoende land som Sverige är, behöver transportsektorns klimatomställning ges större utrymme för bland annat utvecklingsåtgärder för att stärka intermodala och multimodala transportsätt samt för att transportslag på ett bättre, effektivare och mer klimatvänligt sätt ska kunna komplettera varandra och tillgodose våra transportbehov. Energikrisen är en ödesfråga och energieffektiva transportupplägg – transporteffektivitet – borde vara en självklar och naturlig del av näringslivet. Den bristfälliga och otillräckliga fysiska infrastrukturen har en direkt effekt på näringslivet. Det är därför av stor vikt att, i takt med EU:s regelverk och våra nationella mål, utveckla, optimera och

kvalitetssäkra användningen av väg- och järnvägsinfrastrukturen till nytta för både näringslivet och klimatet.

Sett till enbart järnvägen som transportslag är till exempel längre och tyngre tåg (och lastbilar) också en viktig komponent både för näringslivets och transportsektorns klimatomställning, som på olika sätt går hand i hand. Längre och tyngre tåg är bra för Sveriges konkurrenskraft och någonting som även ses över på EU-nivå inom TEN-T-regleringen. Detta optimerar användningen av infrastrukturen när ledig kapacitet är en bristvara. En annan konkret förutsättning för mer järnvägstransporter är utbyggnad av industrispår i anslutning till terminaler, lager och industrier.

Näringslivet genomför investeringar i basindustrin som i sin tur genererar produktionsökningar. Järnvägen och andra klimatvänliga transportslag övervägs som transportlösning men det krävs styrning och incitament för att dessa alternativ ska vara konkurrenskraftiga i relation till andra, inte lika gröna, alternativ.

För Tågföretagen, den 15 december 2022

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic
Näringspolitisk expert