

Sammanfattning

MRF anser att det är bra att olika förslag som kan påskynda omställningen av transportsektorn utreds. Vi menar dock att det är viktigt att lagar och regelverk utgår ifrån att transporter i grunden är något bra som är en viktig förutsättning för det ekonomiska välbefindandet. Med detta som utgångspunkt vill MRF betona punkterna nedan.

- Sveriges regelverk ska inte väsentligt avvika från övriga EU. Enhetlighet skapar förutsättningar för minskade kostnader för såväl stora transportköpare som privatpersoner och ökar utrymmet för investeringar i ny teknik.
- Ett tranporteffektivt samhälle får inte förväxlas med ett transportsnålt. Samhället bör planera för både effektivare och utökade transportmöjligheter.
- Bilen är grunden för mobiliteten i Sverige och är en förutsättning för att arbetsmarknaden ska fungera. Att försöka minska biltrafiken är varken önskvärt eller realistiskt.

Bakgrund

MRF inkommer här med remissvar kring underlag, analyser och förslag som ska leda till transportsektorns klimatomställning. Utredningens uppgift har varit att analysera och föreslå hur befintliga styrmedel kan utvecklas samt vilka nya som behövs för att den samlade styrningen ska bidra till att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 och i princip nollutsläpp från transporter 2045. Förslagen har tagits fram av myndigheten Trafikanalys som har fått uppdraget av regeringen. Underlagen ska sedan användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan.

I redovisningen finns både generella åtgärder för hela transportsektorn och förslag som är mer direkt riktade till enskilda transportslag. De spås ha liten effekt på 2030-målen, utan påverkar mer hur målen ska nås och även utvecklingen med sikte på 2045.

MRF svarar på de stycken som rör EU-lagstiftning och internationella regleringar, trafikslagsövergripande förslag och förslag som rör vägtrafiken.

Generella synpunkter

MRF menar att grunden för lagar, regelverk och prioriteringar måste vara att resande och transporter i grunden är något bra. Vi vet att det finns ett intimt samband mellan ekonomisk tillväxt och välfungerande transporter. När de ekonomiska resurserna växer förbättras också möjligheterna för alla aktörer att investera i ny hållbar teknik. Planeringen ska därför inte utgå ifrån att hindra transporter, utan att underlätta alla former av mobilitet. MRF avvisar därför alla förslag om att minska transportarbetet.

Vi delar också Trafikanalys uppfattning om att hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering och energieffektiva fordon är viktiga delar i omställningen till ett hållbart transportsystem. Här måste möjligheterna till laddning byggas ut. Även andra hållbara förnybara drivmedel kommer att spela en viktig roll för klimatomställningen både på kort och lång sikt. Exempelvis kan här nämnas gasformiga drivmedel framställda av biologiska råvaror (biodrivmedel) samt vätgas och elektrobränslen. Det är viktigt att ta fasta på.

Generellt sett måste långsiktiga och goda förutsättningar skapas för bilism och vägtrafiken. Bara så kan investeringarna i ny teknik öka, vilket är nyckeln till hela omställningen.

EU-lagstiftning och internationella regleringar

Från 2026 föreslår kommissionen att ett nytt utsläppshandelssystem för vägtrafik och byggnader (ETS2) införs. Kommissionen föreslår skärpta regler för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta lastbilar/bussar; från 2035 i praktiken stopp för fordon med förbränningsmotor.

MRF menar att spelreglerna måste vara långsiktiga. Det är positivt att omställningen påskyndas med hjälp av handel för utsläppsrätter, men det måste ske på ett realistiskt sätt. Att helt fasa ut förbränningsmotorer till 2035 är svårt att uppnå. Hållbara drivmedel kan tvärtom vara en viktig del av omställningen.

Det är också viktigt att Sverige tillämpar de regelverk som finns på ett sätt som inte avviker från övriga EU. Sverige bör inte skapa särlösningar, vilket driver på kostnader som i slutändan drabbar konsumenter. Det är effektivare att köpa utsläppsrätter och skrota dem än att göra detaljregleringar i Sverige.

Trafikslagsövergripande förslag

Trafikanalys föreslår att en bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem görs. MRF välkomnar en sådan utredning med sikte på att skapa långsiktiga spelregler för vilka bänseln som ska omfattas av reduktionsplikten. Viktigt är dock att detta harmoniserar med rådande regelverk på EU-nivå så att en enhetlighet uppnås. Idag finns reduktionsplikt för bensin, diesel och flygfotogen vars nivåer är beslutade fram till 2030. Det behövs långsiktiga möjligheter och tydliga regler som möjliggör inhemsk produktion av biodrivmedel, där inte minst världsläget visar på behov ur beredskapssynvinkel.

Ett av förslagen är också att ett transporteffektivt samhälle införs som en transportpolitisk princip. Här gäller det dock att hålla isär begreppen. Ett transporteffektivt samhälle inte detsamma som ett transportsnålt. Trafikanalys menar "Att i tekniska termer lägga fast en definition av ett transporteffektivt samhälle kan tvärtom vara kontraproduktivt." MRF ser dock en risk i att begreppen blandas ihop om inte tydliga definitioner finns. Det finns exempel på att just begreppen transportsnålt och transporteffektivt blandas ihop. Att vidta åtgärder för ett transportsnålt samhälle utgår ifrån att transporter i grunden är något skadligt som bör

minimeras. Här är det viktigt att beslutsfattare och myndigheter skiljer på begreppen och planerar för mer och effektiva resor och transporter i framtiden.

Förslag som rör vägtrafiken

När det gäller skatter och styrmedel menar MRF att det är viktigt att dessa utformas på ett sådant sätt att den totala mobiliteten främjas. Det är inte önskvärt att öka beskattningen på ett sådant sätt att transportarbetet minskar. Regelverken ska vara inriktade på att minska utsläppen genom att ny teknik fasas in. Samtidigt måste de vara teknikneutrala då teknikutvecklingen går fort, men lagstiftningsprocesser tar tid. Långsiktighet måste här vara ledordet.

Utredningen föreslår också att det på regioners och kommuners initiativ bör tillsättas en statlig förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Trängselskatter och parkeringsavgifter nämns som möjliga objekt för åtgärder. Det ligger dock en risk i detta. Mobiliteten mellan kommuner och regioner är viktig, inte minst då bilpendling är avgörande för att skapa lokala arbetsmarknader. Bilen är nämligen det vanligaste transportmedlet för arbetspendling. På så sätt breddas lokala arbetsmarknader. I exempelvis Skåne är det idag tre lokala arbetsmarknader tack vare bilpendling där man ser möjlighet att ta ett jobb lite längre bort. Utan bilen skulle det i stället bli 28 stycken betydligt mindre lokala arbetsmarknader vilket skulle kunna innebära mindre utbud av möjliga arbeten. Liknande exempel finns på andra håll i landet enligt en WSP-rapport som MRF varit med och tagit fram. Det finns en risk att kommunala sÄrlösningar minskar möjligheterna till mobilitet och försvårar pendling. Här bör istället så stor enhetlighet som möjligt eftersträvas.

MRF avvisar förslaget om en generell sänkning av hastigheten till 40 km/h i tätbebyggda områden. Detta skulle göra att mer tid behöver spenderas på själva resandet och de samhällsekonomiska kostnaderna skulle bli därefter. En studie visar att från 2011 till 2020 har den skyltade genomsnittshastigheten i Sverige sänkts med 1,1 km/h. Det innebär att bilister och lastbilschaufförer spenderar 3,5 miljoner fler timmar i sina fordon år 2020 än 2011 för att köra samma sträcka. Den samhällsekonomiska kostnaden för den tiden uppgår till 1,3 miljarder.¹ Istället för hastighetssänkningar bör satsningar på säkra trafikmiljöer och god infrastruktur göras.

Utvecklingen av energieffektiva vägfordon pågår ständigt. Precis som Trafikanalys beskriver är det en förutsättning för att kunna gå över till eldrift och andra nollutsläppstekniker att det finns ändamålsenlig ladd- och tankinfrastruktur. Då blir det viktigt att tillgången till parkering är god, då laddning med fördel sker nattetid vid bostaden.

Systemet med miljözoner är problematiskt ur flera aspekter. Det försvårar för de som inte har råd att köpa den senaste tekniken, men samtidigt är beroende av bilen för till exempel

¹ Eklöf, K & Nyström, J, Fler timmar i bil - samhällsekonomiska kostnader för hastighetsnedsättningar på väg 2011-2020

arbetspendling. MRF anser att man genom tekniska lösningar ska förbättra bl a luftkvaliteten i städerna. De effekter man vill uppnå med nya miljözoner kan lösas genom nya bränslen och effektivare teknik. När det gäller förslaget om att dela upp miljözon klass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar riskerar negativa effekter att uppstå som en följd av detta. För transportköpare blir följderna dyrare transporter då totalkostnaden för eldrivna lastbilar bedöms vara högre än för konventionella lastbilar under relativt lång tid framöver, precis som Trafikanalys påpekar.

MRF välkomnar förslaget om att införa en tillfällig skrotningspremie riktad till privatpersoner som äger och nyttjar en äldre personbil. Skrotningspremien föreslås inte vara villkorad på något sätt utan kunna användas fritt av mottagaren av premien. Det kan ge snabba effekter i en grön omställning och infasningen av ny teknik.