

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Fredrik Svensson

070-699 55 44

fredrik.svensson@akeri.se

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

martin.larsson@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV BETÄNKANDET UTFASNINGsutredningen (SOU 2021:48)

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag är positiva till målbilden att fasa ut fossila drivmedel i transportsektorn. Utredningen missar dock flera viktiga aspekter kring hur denna målbild kan realiseras när man så tydligt fokuserar på en nästintill fullständig elektrifiering av fordonsflottan. Elektrifiering är en viktig del för att minska utsläppen från transportsektorn men för många av de tunga transporterna kan fossilfria flytande och gasformiga drivmedel spela en fortsatt viktig roll i omställningen. Därför är det viktigt att man ser till fordonens verkliga klimatpåverkan istället för att endast se till koldioxidutsläppen från avgasröret.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet och valt att i remissvaret särskilt fokusera på de delar som berör lastbilar. Utöver detta kommer Sveriges Åkeriföretag även att kommentera några mer övergripande aspekter i förslaget.

Utredningens ansats

Utredningen har tagit ett väldigt brett perspektiv för att besvara de frågeställningar som man uppdragits utreda. Därmed berörs ett flertal frågor som redan hanteras parallellt i andra pågående processer, vilket gör det svårt att kommentera många av förslagen i detalj. Utfasningsutredningen lämnades dessutom in före det att EU-kommissionen presenterade ”Fit for 55”-paketet den 14:e juli och vars förslag även påverkar vissa slutsatser i utredningen kopplat till EU-lagstiftning. Vidare hade det varit önskvärt med en tydligare förankringsprocess med branschen från utredningens sida under arbetets gång med tanke på utredningens breda omfattning.

Övergripande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag ställer oss bakom målsättningen att fasa ut de fossila drivmedlen och instämmer i att ett riksdagsbundet etappmål för utfasningen är ett bra alternativ till ett förbud. Vi delar bilden att elektrifieringen kommer att få en viktig roll för utfasningen av fossila drivmedel tillsammans med en ökad andel hållbara förnybara drivmedel.

Sveriges Åkeriföretag är dock skeptiska till utredningens ståndpunkt att biodrivmedel främst kommer att behövas i andra sektorer än vägtransportsektorn då vi anser att biodrivmedel kommer att spela en viktig roll i omställningen även för stora delar av lastbilstrafiken. Stora volymer biodrivmedel kommer sannolikt att behövas inom exempelvis flyg och sjöfart men trots det anser vi att utredningens slutsats är bristfälligt underbyggd och vi anser att utredningen har underskattat svårigheten i att fasa ut användningen av flytande och gasformiga drivmedel för tunga lastbilar. Hänsyn tas inte heller till de andra sektorernas betalningsvilja för förnybara drivmedel. Vi tycker att det är olyckligt att man tar ett så tydligt ställningstagande till fördel för en viss teknik som huvudspår för omställningen av transportsektorn istället för ett mer teknikneutralt förhållningssätt.

Nollutsläppsfordon finns inte i praktiken

Det stora fokuset på så kallade nollutsläppsfordon i Utfasningsutredningens betänkande anser Sveriges Åkeriföretag blir väl enkelspårigt och termen nollutsläppsfordon missvisande, då det idag inte finns några fordon som inte ger upphov till koldioxidutsläpp. Hur stor klimatpåverkan ett fordon har beror på betydligt fler aspekter än om fordonet har ett avgasrör eller ej. Termen nollutsläppsfordon bör därmed undvikas i detta sammanhang. Vi anser istället att fordonens utsläpp bör beaktas i ett livscykelperspektiv, LCA, eller Well-To-Wheel-perspektiv, WtW, för att på så sätt bättre spegla fordonets verkliga utsläpp. Detta skulle möjliggöra användning av alla de förnybara bränslealternativ som finns tillgängliga och som på många sätt är en förutsättning för att vi ska nå klimatmålen.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att det inte är en god idé att införa riksdagsbundna mål om att endast sälja nollutsläppsfordon vid nybilsförsäljning. Istället bör man sätta mål som gynnar försäljningen av de fordon som har lägst utsläpp i ett WtW-perspektiv alternativt LCA-perspektiv.

Säkerställ tillgång på förnybara flytande och gasformiga drivmedel

Sveriges Åkeriföretag håller med om att man bör säkerställa så att reduktionsplikten inte kommer att skapa betydligt högre prispåslag på diesel jämfört med bensin i takt med att reduktionskraven succesivt höjs. Vi håller också med om att ifall prisskillnaden på diesel gentemot våra grannländer förstärkts finns det risk att fler tunga lastbilar väljer att tanka diesel utanför Sveriges gränser, något som sker redan idag, och inte är att föredra vare sig ur ett samhällsekonomiskt- eller ett klimatperspektiv. Med det sagt så ställer vi oss dock frågande till utredningens detaljerade förslag på utformningen av reduktionsplikten då det redan finns en process för detta som är väl förankrad med marknaden. Vi anser därför att reduktionsplikten i stället bör hanteras i samband med redan beslutade kontrollstationer.

I takt med att fler fordon elektrifieras, med minskade drivmedelsvolymen som följd, finns det en påtaglig risk att antalet tankställen för flytande och gasformiga drivmedel minskar. Det kan väsentligt försvåra användningen av dessa drivmedel och skapa problem för de transporter där eldrift inte är ett möjligt alternativ. Utredningen nämner kort denna problematik men vi anser att man inte analyserar dessa konsekvenser tillräckligt trots att de kan få en stor negativ påverkan på inhemska godstransporter.

Flytande och gasformiga fossilfria drivmedel har en viktig roll att spela för att ställa om de vägtransporter som är svåra att elektrifiera. Därför måste rätt förutsättningar ges för att ersätta fossilt med förnybart och det är viktigt att man också säkerställer att infrastrukturen för dessa drivmedel kan vara konkurrenskraftig även i framtiden.

Sveriges Åkeriföretag ser idag en positiv utveckling för utbyggnationen av infrastrukturen för dedikerade biodrivmedel och vi anser att det är undermåligt att utredningen i sitt betänkande inte bemöter denna utveckling utan istället föreslår en separat utredning för att utröna hur de olika dedikerade biodrivmedelsalternativen för tunga fordon bäst kan utvecklas i samspel med introduktionen av eldrivna lastbilar.

De stödåtgärder som idag erbjuds för biodrivmedel löper oftast i alltför begränsad tid vilket skapar osäkerhet och dämpar investeringsviljan i ny teknik. Åkerierna måste tillsammans med sina kunder ges rätt förutsättningar för att kunna satsa på fordon som drivs med fossilfria alternativ. För att möjliggöra omställningen måste även infrastrukturen för alternativa drivmedel byggas ut. I en europeisk kontext måste Sverige försvara satsningar på biodrivmedel och säkerställa att utsläpp från

transportsektorn beräknas i ett WtW eller LCA-perspektiv och inte enbart enligt vad som släpps ut ur avgasröret. Utredningen påpekar att investeringar kommer att behöva göras i nya produktionsanläggningar för biodrivmedel både i Sverige och globalt men man tar inte hänsyn till hur en tydlig styrning bort från förbränningsmotorn kan påverka de satsningarna negativt.

Samordning av laddinfrastruktur

Sveriges Åkeriföretag delar bilden att det behövs ett helhetsperspektiv kring utbyggnationen av laddinfrastruktur som möter åkeriernas logistikbehov på såväl vägar som på terminaler. Vi instämmer också i att de offentliga insatserna för utbyggnationen av laddinfrastruktur behöver samordnas så att myndigheternas olika roller blir tydligare samt att det behövs en nationell långsiktig plan som tydliggör hur denna utbyggnation ska genomföras.

Då lastbilar kräver mer effekt vid laddning än personbilar och kräver större utrymmesbehov är det viktigt att säkerställa att elnäten kan leverera tillräcklig effekt för att ladda lastbilar på för lastbilar dedikerade platser och att elen framöver kan levereras till ett rimligt pris.

Stöd för marknadsintroduktion av lastbilar med alternativa drivmedel

Sveriges Åkeriföretag delar bilden att klimatpremien för lastbilar är ett viktigt instrument för att påskynda introduktionen av lastbilar med alternativa drivlinor då dessa ofta är mer kostsamma än lastbilar med traditionell dieseldrift. Vi håller också med om att klimatpremien behöver öka i omfattning i ett inledande skede för att möjliggöra för fler åkerier att ställa om.

Eftersom det för eldrivna lastbilar utöver det högre inköpspriset även tillkommer kostnader för att installera laddningsmöjligheter på terminaler bör det även finnas stöd att få för dessa kostnader.

Transporteffektivt samhälle

I utredningen lyfts ett minskat trafikarbete som en viktig del i att reducera drivmedelsanvändningen. Sveriges Åkeriföretag delar givetvis målet att transporter ska effektiviseras så mycket som möjligt men vill också tydliggöra att godstransporter på väg inte kan rationaliseras bort utan är en förutsättning för företagande och handel.

Omlastning till tåg och fartyg nämns som en viktig åtgärd för att minska utsläppen från transporter, men här är det inte omlastning av gods inom Sverige som har störst potential att minska utsläppen utan än viktigare är att det från transportköpare krävs att gods som importerats till Sverige i första hand ska levereras så långt som möjligt med tåg eller fartyg och att regionala lastbilstransporter därefter kan leverera godset den sista sträckan.

En annan viktig åtgärd för att effektivisera godstransporter på väg, och därigenom närma sig ett mer transporteffektivt samhälle, som inte lyfts fram i utredningen är att möjliggöra införandet av längre och tyngre godstransporter med högkapacitetsfordon. Statliga och kommunala BK1 vägar i Sverige som klarar 64 ton behöver därför uppgraderas där det är möjligt till BK4 för 74 tons bruttovikt med stora fördelar för samhällsekonomi, klimat och trafiksäkerhet. Arbetet med uppgradering behöver påskyndas och koordineras mellan Trafikverket och kommuner för att uppnå ett sammanhängande vägnät med god tillgänglighet till terminaler, industriområden och näringsliv i hela Sverige. Ytterligare effektivisering och ökad svensk konkurrenskraft uppnås med längre fordon där ett utpekat vägnät för 34,5 meters lastbilar har föreslagits. Längre och tyngre fordon är en av de lägst hängande frukterna för att minska utsläppen från tung trafik och skulle effektivisera lastbilstransporterna avsevärt till en låg samhällsekonomisk kostnad.

Övriga förslag

Strikta nollemissionszoner i städerna kan få negativa konsekvenser för godsflödena då det kan kräva att långtgående tunga fordon som är svåra att elektrifiera behöver omlastas utanför städerna. Detta kan medföra stora kostnadsökningar och risk för ökad trängsel om lasten då körs in med flera mindre fordon istället för ett större. Därför bör man säkerställa att eventuella nollemissionszoner tar hänsyn till befintliga godsflöden in och ut ur staden och inte hindrar större mer effektiva lastbilstransporter.

Slutsatser

Utfasningsutredningens betänkande beskriver att Sverige bör verka för en nästintill fullständig elektrifiering av fordonsflottan både nationellt och inom EU. En slutsats som till stor del saknar en detaljerad konsekvensanalys kring vad detta skulle innebära för de vägtransporter som är svårast att elektrifiera. Sveriges Åkeriföretag anser istället att transportsektorns omställning bör genomföras på ett teknikneutralt sätt där fordonets utsläpp bedöms utifrån ett helhetsperspektiv och inte utifrån utsläppen av koldioxid ur avgasröret.

Det är av största vikt att införande av styrmedel som avser att ställa om den lätta personbilsflottan till eldrift genom ökade drivmedelspriser inte slår ut delar av den tunga trafiken som är svår att elektrifiera. Detta gäller också i tidigt skede för trafik som skulle kunna elektrifieras längre fram men där förutsättningar i form av exempelvis laddinfrastruktur i dagsläget inte finns tillgängligt.

Att inte på något sätt kompensera för de prisökningar som en ökad inblandning av biodrivmedel med stor sannolikhet leder till kommer att innebära stora kostnadsökningar för tung trafik som idag och under en överskådlig tid framöver i inte har några alternativ till att fortsätta med förbränningsmotorer, eftersom andra alternativ inte finns kommersiellt tillgängliga eller att laddinfrastrukturen inte finns på plats. Detta kan även komma att hämma svensk industris konkurrenskraft då dess kostnad för transporter riskerar att öka drastiskt.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Miljödepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig