

Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm
2022-12-15

Vår referens
Jennie Albinsson

Dnr
M2022/01828

Remissyttrande om rapporten Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Företagarna har beretts möjlighet att avge remissyttrande om den angivna rapporten. Här följer våra synpunkter.

Sammanfattning

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att ta fram underlag med analyser och förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Underlagen ska användas vid framtagandet av nästa klimatpolitiska handlingsplan.

De förslag som Trafikanalys presenterar har grupperats efter trafikslag och åtgärdsområdena *ett transporteffektivt samhälle, hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva fordon*. I rapporten ges bland annat förslag om att införa en riktad kvot för avancerade biodrivmedel i reduktionsplikten, förstärka industriklivet och förlänga klimatpremien för tunga lastbilar, samt dela upp miljözonklass 3 i en för lastbilar och bussar och en för personbilar.

Företagarnas inställning

Att ställa om vägtrafiken till mer hållbara transporter är centralt för att kunna uppnå Sveriges klimatåtagande om att minska utsläppen med 70 procent till 2030. En avgörande del i detta är att elektrifiera fordonsflottan. I takt med att den elektrifierade fordonsflottan byggs ut minskar såväl utsläppen som bullernivån, men även luftkvalitetsproblemen. Företagarna ställer sig positiva till ambitionerna i rapporten gällande elektrifieringen men kritiska till delar av hur detta ska åstadkommas.

I rapporten lyfts behovet av att ställa om den tunga trafiken och förslag om att den så kallade klimatpremien, som infördes som ett statligt stöd för företag, kommuner eller regioner som köper in eldrivna arbetsmaskiner och miljövänliga lastbilar, förlängs fram till 2025/2026. Företagarna ställer sig positiva till att incitament finns för omställning inom åkerinäringen, framför allt då det är stora investeringar som krävs för små- och medelstora företag.

I rapporten anges även förslag om att miljözon klass 3, där endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon har tillåtelse att köra, ska delas upp i två delar: en för lastbilar och bussar och en för personbilar. Syftet är enligt rapporten att det i praktiken är svårt att införa miljözon 3, då det riskerar att stänga ute delar av befolkningen som inte har råd med elbil. Samma problematik finns inte, enligt rapporten, för bussar och lastbilar, då endast ett fåtal av dessa ägs av privatpersoner.

Det är positivt med åtgärder som bidrar till att minska utsläpp, buller och luftkvalitetsproblem. Emellertid är resonemanget i rapporten problematiskt och att införa denna typ av restriktioner kan komma att slå hårt mot näringslivet.

Åkerinäringen präglas av små och medelstora företag och många är ensamföretagare. Att behöva köpa ett elfordon medför självklart stora kostnader och komplikationer. Omställningen medför stora kapitalkostnader som får märkbart större konsekvenser för småföretagare än exempelvis stora åkerier med större ekonomiska muskler. Ännu finns det inte heller utvecklade laddstationer för lastbilstrafiken och än mindre har omställningen till el, fordonsgas och vätgas för lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar kommit lika långt som för personbilar.

Även såväl leveranser som handel i stadskärnor kan komma att påverkas av restriktionerna. I delbetänkandet om miljözoner för trafik i tätorter (SOU 1994:92) påpekades att ”externa köpcentra stärkas på bekostnad av stadskärnornas butiker vilket i sin tur kan leda till ökad biltrafik eftersom externa köpcentra oftast har dåliga kollektiva trafikförbindelser”.

Om miljözoner med så pass höga krav ska införas, behövs en tydlig planering för att öka framkomligheten på andra sätt. Exempelvis bör behovet av samlastningscentraler och parkeringar ses över. Det är även viktigt att beakta den geografiska placeringen av strängare miljözoner; exempelvis bör miljözoner inte införas där trafikflöden måste passera för att ta sig förbi storstadsområden. Då behövs alternativa vägar, samt att klimatpremien förlängs och stärks.

I rapporten lyfts även behovet av att öka biodrivmedelsanvändningen för att minska utsläppen inom transportsektorn. Sverige har idag ett av världens högsta dieselpriiser och även bensinpriset ligger högt. Anledning kan till stor del förklaras av höga punktskatter i kombination med reduktionsplikten. I ett transportberoende land som Sverige, blir svenska företag mer exponerade för höga drivmedelspriser än vad många av deras konkurrenter blir i omvärlden. Framför allt gäller det företag som exporterar homogena produkter på en världsmarknad, det blir svårt att överföra transportkostnader på produkter utan att tappa marknadsandelar globalt.

Företagarnas inställning är att reduktionsplikten påverkar svenska företagens konkurrenskraft negativt. Reduktionsplikten behöver inte nödvändigtvis slopas, men nivåerna behöver sättas ned, både för klimatet och konkurrenskraften. Dessutom anser Företagarna att det finns en inkonsekvens av att reduktionsplikten som ska vara en klimatåtgärd, beskattas likväl biodrivmedel i samma utsträckning som fossila drivmedel.

Miljönyttan av reduktionsplikten har även börjat ifrågasättas av forskare, men också Konjunkturinstitutet¹ har påpekat att den tvingande lagen om att blanda in biodrivmedel i bensin och diesel leder till ökade utsläpp utanför Sveriges gränser. Ur Företagarnas perspektiv är det viktigt att hitta en balans där företagen kan vara fortsatt konkurrenskraftiga samtidigt som vi bidrar till mindre koldioxid i atmosfären.²

Företagarna ställer sig skeptiska till att med statliga medel ekonomiskt stötta drivmedelsbranschen som producerar biodrivmedel. En marknad där en ökad efterfrågan på en produkt är en följd av politiska beslut kommer i förlängningen att snedvrida och hämma innovationsutvecklingen, därtill till ett väldigt högt pris. Drivmedelsbranschen har till dags dato kunnat producera biodrivmedel till närmast vilket pris som helst eftersom konsumenterna sedan i praktiken tvingas att köpa produkten. Resultatet ser vi nu, i några av världens högsta drivmedelspriser och en urholkad konkurrenskraft, samtidigt som den totala klimatnyttan har varit försumbar.

Jennie Albinsson
Näringspolitisk expert
Företagarna

Patrick Krassén
Samhällspolitisk expert
Företagarna

¹ KI, [Biodrivmedel och kolförråden](#), 2020

² Se Företagarnas rapport [Reduktionspliktens framtid](#), december 2022