

Yttrande
Kontaktperson i detta ärende

2015-05-27

Energimyndigheten
transportstrategi@energimyndigheten.se

SKRIFTLIGT BIDRAG TILL STRATEGI FÖR EN FOSSILFRI TRANSPORTSEKTOR

Sveriges Åkeriföretag är med ca 7000 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP. Sveriges Åkeriföretag lämnar följande synpunkter till Energimyndighetens strategiarbete.

Sammanfattning

Tunga lastbilar i Sverige svarar för ungefär sju procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser är högt prioriterat i åkerinäringen, inte minst eftersom drivmedel är en av de största utgiftsposterna. Rätt kostnadsnivå är avgörande för en mycket konkurrensutsatt transportnäring.

Sveriges Åkeriföretag medverkar gärna i arbetet med framtagning av övergripande och detaljerade mål och färdplaner för att minska klimatpåverkan från transporter. Åkerinäringens konkurrenskraft mot utländska företag måste värnas i arbetet med en omställning till ett fossilfritt samhälle.

Två viktiga faktorer för åkerinäringens förutsättningar att uppnå fossilfrihet är effektivare transporter genom längre och tyngre fordon, samt tillgången på hållbart biodrivmedel.

Trafikslag och effektiva fordon

Små konkurrensytor mellan transportslagen

Alla trafikslag måste effektiviseras, och kompletterar varandra mer än de konkurrerar. I Sverige transporteras 70 % av värdet och vikten av allt gods med lastbil.¹ Lastbilen är oumbärlig för transportsystemet. Lastbilstransporter är dessutom i huvudsak mycket korta, 92 % av alla inrikes transporter är kortare än 30 mil.² För att omlastning ska vara tid- och kostnadsmässigt försvarbart behöver den totala transportsträckan vara över 30 mil. På längre avstånd finns alternativa

¹ Trafikanalys Rapport 2012:8. *Godsflöden i Sverige*, 13.

² Trafikanalys Statistik 2015:21, tabell 5.

trafikslag, som kombitrafik, järnväg eller sjöfart. Eftersom att trafikslagen inte är utbytbara måste varje led effektiviseras.

Höglastbilskapacitet

Tyngre och längre lastbilar är effektiva lastbilar. De bidrar till minskade utsläpp, lägre vägslitage och ökad trafiksäkerhet. Tillåten bruttovikt har i Sverige ökat efter hand i syfte att effektivisera transporter. Idag är maximal tillåten bruttovikt 64 ton inom fordonslängden 25,25 meter. Framgångsrika försök med höglastbilstransporter (HCT – high capacity transports) har testats i Sverige, med tillåten bruttovikt på 90 ton och ekipagelängd om ungefär 33 meter.³

Om Sverige inför tyngre och längre lastbilar på 74 ton och 34 meter, medverkar det till lägre kostnader för transporter och underhåll av vägar (se nedan om vägslitage); till ökad trafiksäkerhet då färre lastbils ekipage är ute på vägarna; och till lägre miljöpåverkan då mer gods kan transporteras till lägre utsläpp. Samhällsnyttan med längre och tyngre fordon (74 ton och 34 meter) är elva gånger högre än kostnaden för att stärka vägnätets kapacitet.

Sverige borde verka för längre och tyngre fordon även inom EU, då växthusgasutsläppen per ton transporterat gods kan sänkas avsevärt och bidra till global klimatnytta.

Elektrifiering

Elektrifiering har visat sig ha stor potential för personbilar. För tyngre lastbilar över 16 ton är motsvarande batteri- och laddningsteknik inte aktuell, då lastgraden reduceras avsevärt av batteriernas tyngd.

Lastbilar på elväg behöver dubbla drivkällor för att kunna ta sig till och från elvägen. Eftersom majoriteten av lastbilstransporterna är kortväga, och därför inte är aktuella för de vägar som föreslås elektrifieras, är inblandning av fossilfritt och förnybart bränsle fortsatt den viktigaste åtgärden för att minska tunga lastbilars klimatpåverkan.

Kvotplikt och harmonisering av bränsleskatter

Lastbilar drivs nästan uteslutande med diesel (97.5 %),⁴ varför åtgärder för att minska klimateffekterna måste syfta till att främja användandet och säkra tillgången på biodrivmedel. Sverige har höga bränsleskatter parallellt med skattesubvention för förnybara drivmedel för att komma åt fossila bränslens klimatpåverkan.

Vi behöver politiska beslut om en ökad andel fossilfritt för hela EU. Enskilda länder kan inte lösa frågan, om Sverige lägger sig på en högre inblandningstakt än resten av EU riskeras svensk konkurrenskraft att sättas ur spel. Klimatfrågan är global, och alla åtgärder för en skärpt klimatpolitik måste därför ske i takt med för Sveriges del framför allt EU, men också resten av världen.

³ Skogforsk Arbetsrapport 723, 2010. *ETT – Modulsystem för skogstransporter*.

⁴ Trafikanalys Rapport 2015:12. *Lastbilars klimateffektivitet och utsläpp*, 13.

Kvotplikt

Långsiktigheten behövs för att garantera tillgången på fossilfria drivmedel. För att kunna investera i såväl nya fordon som anläggningar för produktion av biodrivmedel behövs långsiktiga spelregler. Om EU-kommissionen överger förnybarhetsdirektivets inblandningskrav om 10 % är det oklart hur det europeiska transportsystemet ska klara att påbörja omställningen till fossilfrihet.

Harmoniserade bränsleskatter inom EU

Sveriges höga bränsleskatter innebär en konkurrensnackdel för Sverige. Dieselskatten ligger på 5.56 kr per liter, och EU:s miniminivå är 3.17 kr per liter. Energiskattedirektivet tillåter differentiering mellan personbilar och yrkestrafik över 7,5 ton. Bränsleskatten kan därför behållas för personbilar, medan nyttotrafikens harmoniseras för att säkerställa konkurrenskraften.

Om en kvotplikt införs, måste det ske parallellt med en sänkning av dieselskatten. Eftersom kvotplikt parallellt med skattesubvention strider mot EU:s regler för statsstöd, skulle skattesubventionen upphöra när kvotplikt introduceras. HVO är idag skattebefriat, och skulle vid ett införande av kvotplikt få en chockhöjning i pris om den ska lyftas till Sveriges mycket höga bränsleskatter.

Vinjett eller vägskattesystem

En vägslitageavgift måste utformas så att den inte drabbar de effektivaste och samhällsmässigt viktiga godstransporterna. Vinjetten är idag högre för fordon med fler axlar, trots att de har lägre slitage och lägre utsläpp per ton transporterat gods. Beskattning på vägnätet bör tas ut så att det gynnar effektiva transporter med HCT-fordon.

Övrigt

Digitaliserad logistik och ruttoptimering

Med smart, uppkopplad ruttoptimering och logistikplanering kan effektivare transporter uppnås. Informationstekniska system kan därför minska miljöpåverkan genom lägre användning av fossila bränslen.

Beteendeförändring och ansvar

Sveriges Åkeriföretag arbetar för att stötta medlemmarna i arbetet med lägre klimatpåverkan. Till exempel ges utbildningar i sparsam körning, är en del av förarbeteendets inverkan på utsläppen.

Sveriges Åkeriföretag certifierar medlemsföretag i ledningssystem för hållbarhet och miljö enligt ISO-standard. Även utbildningar för medlemsföretagen inom transportekonomi leder till minskade utsläpp. Sveriges Åkeriföretag har också arrangerat en omfattande utbildning i kravställande i hållbar upphandling för offentlig sektor. Hundratals kommunala tjänstemän har deltagit i utbildningen där även Upphandlingsmyndigheten har fått ta del av angivelser och rekommendationer för att utveckla riktlinjer för transportköp.

Platooning och andra pusselbitar

Det finns ett antal andra pusselbitar i åkerinäringens arbete för fossilfrihet. Platooning, även kallat fordonståg, för att minska luftmotståndet för de efterföljande ekipagen bidrar till lägre bränsleåtgång. Även fordonstekniska aspekter spelar in i bränsleförbrukningen.

Sammantaget bidrar många enskilda åtgärder till lastbilens energieffektivitet. Högt prioriterade åtgärder bör vara längre och tyngre fordon samt övergången till fossilfria bränslen.