

Förslag till insatser för en fossilfri transportsektor

En sammanställning av inkomna förslag vid Öppet forum

Förord

Energimyndigheten har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell strategi för omställningen till en fossilfri transportsektor. Detta ska göras tillsammans med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket. I samband med att strategiarbetet påbörjades arrangerade Energimyndigheten Öppet forum. Syftet med Öppet forum var att få en bild av hur olika aktörer ser på arbetet med omställningen till fossilfrihet och deras syn på vad strategin bör prioritera. Strategin ska innehålla förslag på hur en fossilfri transportsektor kan uppnås och därför efterfrågades synpunkter på hur aktörerna såg på hinder och utmaningar för detta, områden som särskilt bör prioriteras samt förslag på specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning.

Mellan den 14 april och 27 maj 2016 bjöds aktörer in att skriftligen vara med och bidra i arbetet med strategin. Över 800 mejl skickades ut till myndigheter på kommunal, regional och nationell nivå, branschsammanlutningar, intresseorganisationer, högskolor och universitet samt till olika nätverk. Dessutom skickades inbjudan ut i flera nyhetsbrev och lyftes fram på respektive myndighets webbplats. Denna bilaga innefattar en sammanfattning från de närmare 100 olika aktörer som bidragit med synpunkter på vad den nationella strategin bör innehålla.

Det inkomna materialets koppling till frågeställningarna varierade kraftigt, allt från mer personliga svar, längre allmänna rapporter och tidigare remissyttranden. Metoden för sammanställningen av denna bilaga har därför varit att identifiera de mest väsentliga delarna i inskickat material. Sammanställningen är en bred blandning mellan detaljerade önskningar och lösningar till mer generella synpunkter och förslag från olika aktörer, men ger inte en heltäckande bild av vad aktörerna tycker i alla olika frågor. De inskickade bidragen har inte heller bemötts i detta skede.

De inskickade bidragen kommer att användas som underlag i det fortsatta arbetet med strategin. Sammanställningen kommer också att vara en bilaga till den nulägesrapport som myndigheterna presenterar för regeringen i oktober 2016. Strategin planeras att vara klar och redovisas för regeringskansliet i april 2017.

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Hinder och utmaningar	6
	2.1.1 Hinder	6
	2.1.2 Utmaningar	6
3	Områden som särskilt bör prioriteras	7
	3.1.1 Energieffektiva transportsystem	7
	3.1.2 Fossilfria fordon och farkoster.....	11
	3.1.3 Förnybar energi	13
	3.1.4 Övergripande styrmedel som lyfts fram.....	17
4	Avslutande ord	18
5	Medverkande aktörer	19

1 Sammanfattning

Flera aktörer nämner att en av de största utmaningarna är att åstadkomma drivkrafter som förändrar människors beteende och attityd till resande. Att ändra på den resekultur som vi lever i idag kräver mycket arbete, informations- och kunskapsspridning samt alternativ såsom en mer lättillgänglig kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelstråk. Flera uppmanar politiker på nationell nivå att bli mer tydlig och visa på den riktning som samhället måste ta för att nå en fossilfri transportsektor.

Flera regionala och kommunala aktörer betonar också att strategin bör anpassas till lokala förutsättningar och se till att utvecklingen i städer inte konkurrerar eller försummar utvecklingen på landsbygden. Flera regionala aktörer belyser utmaningen med att tydliggöra aktörers olika ansvarsområden i den nya strategin. Det efterfrågas tydliga riktlinjer om vem som ska göra vad samtidigt som samverkan mellan lokal, regional och nationell nivå måste förbättras. Det efterfrågas också såväl regionala forum som nationellt råd som enbart kan fokusera på transportfrågor.

Flera aktörer lyfter behovet av ökade finansiella medel för så kallade mobilitetsfrågor. Vidare är konceptet mobilitetskontor och resfria möten något som flera aktörer anser att strategin bör uppmärksamma.

Flera lyfter också behovet av att effektivisera logistiksystemet. Ett exempel är att inrätta regionala logistikcenters som kan sammanställa gemensamma beställningar och en tätare koordinering mellan transportköpare och transportörer.

Dagens kortsiktiga spelregler och avsaknad av långsiktiga skattebefrielser och mål bidrar till en osäkerhet hos företag att investera i ny teknik. Här önskas ett långsiktigt, blocköverskridande samarbete där en tydlig riktning och styrmedel som håller längre än en mandatperiod tas fram. De låga fossilpriserna ses också som ett hinder som bland annat försvårar lönsamheten av biodrivmedel och dess produktion. Flera aktörer efterfrågar mer investeringar och stödprojekt för lokal biodrivmedelsproduktion. Vidare önskas att skattereduktionen för biogas bör fortgå efter 2020 då skattebefrielsen för biogas har haft en avgörande roll för drivmedelsmarknaden. Så gott som alla aktörer efterlyser också tydligt utformade styrmedel som ska göra förnybara drivmedel konkurrenskraftiga gentemot fossila.

Hälften av alla aktörer efterfrågar ett internationellt standardiseringssystem för bland annat drivmedel och fordon. Ett märkessystem, eller energimärkning som liknar den A-G klassning som finns för bland annat vitvaror, och som kan hjälpa konsumenter att göra miljösmarta val. Några anser att en andrahandsmarknad för miljöbilar bör prioriteras samt att ett kvotpliktsystem för biodrivmedel baserat på dess klimatnytta bör införas.

Sammanfattningsvis är aktörerna som bidragit i Öppet forum positiva till framtagandet av en nationell strategi och välkomnar tydligare riktlinjer och ansvarsfördelning. De ser möjligheterna att åstadkomma en fossilfri transportsektor samtidigt som det finns många hinder och utmaningar som behöver lösas. Flera aktörer har visat intresse för vidare dialog och samarbete, något som kommer tas till vara i det fortsatta arbetet.

2 Hinder och utmaningar

I detta avsnitt presenteras en kort sammanfattning av de hinder och utmaningar som flera aktörer har identifierat och som behöver hanteras i omställningen till en fossilfri transportsektor.

2.1.1 Hinder

Några aktörer lyfter fram att ett hinder är att få politiker vågar stå bakom att det även behövs en minskning av trafikarbetet och bilismen, eftersom det tenderar att sänka politikens popularitet bland väljarna. Flera uppmanar därför politiker på nationell nivå att bli tydligare och visa samhället vilken väg som måste tas för att nå en fossilfri transportsektor.

Ett annat hinder som lyfts fram är dagens kortsiktiga spelregler och avsaknaden av långsiktiga styrmedel och mål, vilket bland annat bidrar till en osäkerhet hos företag att investera i ny teknik. Här önskas långsiktiga blocköverskridande samarbeten i riksdagen där en tydlig riktning och styrmedel som håller flera mandatperioder tas fram.

De låga priserna på fossila bränslen ses också som ett hinder som försvårar omställningen av transportsektorn som helhet men också lönsamheten för biodrivmedel och dess produktion. Exempelvis är ett hinder att distributörer av biodrivmedel är tvungna att konkurrera med fossila drivmedelspriser.

2.1.2 Utmaningar

Så gott som alla aktörer är överens om att en av de största utmaningarna är att skapa drivkrafter för att ändra människors beteende och attityd till resande. Att ändra på den resekultur som vi lever i idag kräver mycket arbete, informations- och kunskapsspridning samt alternativ såsom en mer lättillgänglig kollektivtrafik. Det efterfrågas också beteendeforskning som tittar på hur man ska kunna bryta transporttrenden och sättet att se på transporter.

Flera regionala aktörer belyser utmaningen med att tydliggöra aktörers olika ansvarsområden i den nya strategin. Det efterfrågas tydliga riktlinjer om vem som ska göra vad samtidigt som samverkan mellan lokal, regional och nationell nivå måste förbättras. Ett exempel på en samverkansutmaning är att skapa en välfungerande gränsöverstigande kollektivtrafik mellan kommuner och regioner.

En annan utmaning som lyfts är att strategin behöver ta hänsyn till och anpassa åtgärder för både stad och landsbygd. Det är viktigt att inte olika förutsättningar motverkar eller konkurrerar med varandra utan att arbetet med omställningen anpassas efter de olika förutsättningar som finns i olika delar av landet.

3 Områden som särskilt bör prioriteras

I detta avsnitt presenteras de områden och synpunkter som aktörer tycker strategin bör prioritera och ta hänsyn till, både generellt men också indelat i åtgärdsområden som rör energieffektiva transportsystem, fordon och bränslen.

Tydlig riktning och målbild efterfrågas

Aktörerna efterfrågar tydliga och tidssatta mål, både nationellt, regionalt och lokalt men också en handlingsplan som förtydligar ansvarsområden för olika aktörer i samhället. Strategin behöver bli tydlig med vad en fossilfri transportsektor innebär och vilka mål och åtgärder som krävs för att komma dit. Kommuner och regionala aktörer önskar möjligheten att själva kunna fatta beslut om mål och delmål efter lokala förutsättningar och behov.

Bidra till samarbeten på alla nivåer

Nästintill alla aktörer belyser behovet av ett bättre samarbete och dialog mellan kommuner, regioner, näringslivets olika aktörer och staten. Vidare anser många aktörer att samarbetet och samordningen mellan olika myndigheter behöver stärkas och utvecklas.

Det efterfrågas också forum, eller nätverk, där aktörer kan träffas och ta del av varandras erfarenheter och lärdomar. Aktörer från mestadels kommuner och regioner, men också från branschorganisationer och olika företag, efterfrågar såväl regionala nätverk som nationella råd, det vill säga forum och mötesplatser som enbart fokuserar på transportfrågor och som lyfter och diskuterar frågor relaterat till omställningen till en fossilfri transportsektor. Nätverken eller råden ska vara neutralt oberoende och fungera som en mötesplats där informations- och erfarenhetbyte ska stå i fokus.

Mer än hälften av aktörerna betonar vikten av att ha ett internationellt samarbete och perspektiv i den kommande strategin. Flera lyfter fram att Sverige bör arbeta med att påverka EU:s regelverk för att förhindra eventuella begränsningar eller negativa påverkningar i framtiden, samtidigt som andra lyfter fram att det finns flera risker med att gå före EU:s mål och regelverk. Ett exempel som nämns är att om Sverige driver skarpare mål finns det risk att EU:s regelverk kan komma att ge högre kostnader, exempelvis inom drivmedelsbeskattningen.

3.1.1 Energieffektiva transportsystem

Regionala och lokala förutsättningar i fokus

Regionala och lokala aktörer poängterar vikten av att inte enbart ge förutsättningar i form av stöd och investeringar i storstäder utan även i mindre

tätorter och på landsbygden. Västra Götalands län och Energikontoren Sverige är några av de aktörer som betonar att strategin bör anpassas till de lokala förutsättningarna och se till att utvecklingen i städer inte konkurrerar eller försummar utvecklingen på landsbygden.

Offentliga aktörer bör gå före

Flera aktörer nämner också vikten av att offentliga aktörer bör föregå med gott exempel. Exempel som nämns är så kallade gröna resplaner där det kan ställas krav på att offentliga aktörer enbart får köra miljöbilar, alltid måste flyga på ”grön biljett”, ha en tydlig miljöpolicy och nyttja resfria möten .

Betrakta transportsystemet och samhällsplaneringen som en helhet

Så gott som nästan alla kommuner, regionala aktörer och representanter från akademin betonar vikten av en samordnad planering av bostäder och kollektivtrafik. Det behövs en helt ny syn på samhällsinfrastruktur och stadsplanering för att nå en fossilfri transportsektor. Vid implementering av styrmedel behöver därför transportsystemet och samhällsplaneringen betraktas i ett helhetsperspektiv. Det behövs också en kombination av styrmedel som både är av karaktären piskor och morötter. Ett exempel som nämns är färre parkeringsplatser och ökade kostnader för bilparkering i kombination med en koncentration av kollektivtrafikutbud till starka stråk och prioriteringar av kollektivtrafikkörfält. Det efterfrågas också handledning och ekonomiskt stöd för hur kommuner och regioner genom samhällsplanering kan bidra till omställningen.

Länsstyrelserna i Skåne och Örebro har båda lyft fram att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) bör stärkas samt att ansvaret för att godkänna MKB:er bör ligga hos länsstyrelserna.

Prioritera bland investeringar och drift

Region Gävleborg, Klimatkommunerna och SKL är några av aktörerna som önskar att mer finansiella medel avsätts för steg 1 och 2 åtgärder i fyrastegsprincipen och för så kallade mobilitetsfrågor. Flera aktörer efterfrågar också bättre förutsättningar för att arbeta med mobility management¹. Exempelvis menar Oskarshamns kommun att strategin bör introducera och sprida konceptet med regionala mobilitetskontor runt om i landet.

De allra flesta aktörerna anser att strategin bör prioritera utbyggnaden av infrastruktur för kollektivtrafik samt gång- och cykelväg i hela landet. Flera aktörer anser att det behövs ett finansiellt stöd till de länsstyrelser, regioner och

¹ Ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Syftet är att påverka resan innan den har börjat.

kommuner som satsar på ökad kollektivtrafik samt gång- och cykelbanor. Likaså finns ett behov av att utveckla och stärka stadsmiljöavtalen.

Tågtrafik bör prioriteras, både mellan storstäder men också mellan mindre orter. Även nattåg är något som bör prioriteras och utvecklas. Förutom att bygga ny järnväg är det också viktigt att rusta upp befintliga banor samt öka kapaciteten på spåren. Flera kommuner och landsting i norra delen av Sverige anser att bygget av Norrbotniabanan och järnväg mellan Kiruna och Norge bör prioriteras och påskyndas. Svenska Järnvägsfrämjandet förslår att staten bör låna finansiella medel för att kunna rusta upp järnvägen så att den möter morgondagens behov. Vidare anser de att arbetet med det nya europeiska signalsystemet ERTMS bör senareläggas och istället investera pengarna i befintligt reparationer av järnvägssystemet.

Några aktörer betonar vikten av att stoppa nybyggnationsinvesteringar av motorvägar, exempelvis Förbifart Stockholm. Svensk näringsliv däremot påpekar att brist i vägar, banor, farleder och sammankoppling mellan trafikslagen skapar hinder i trafiken som leder till ineffektivitet och ökade utsläpp utöver att det hämmar konkurrenskraft. De anser att det är viktigt att satsa på underhåll av vägar som hittills har varit eftersatt i flera decennier samt att det krävs investeringar i länkar och noder och ett långsiktigt och uthålligt fokus i planeringen av huvudstråk och korridorer, inklusive internationella anslutningar.

Branschorganisationen Skärgårdsredarna är en av flera aktörer som önskar att strategin bidrar till att prioritera eldriven sjöfart. De uppmanar också till en nationell inventering av befintliga inrikeslinjer och passagerarfartyg för att se var förutsättningar finns för att ersätta dagens fossila båtar och färjor med eldriven trafik. Det finns även efterfrågan på att undersöka huruvida segelanvändning på fartyg skulle fungera eller inte.

Utveckla kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken behöver tydligare tidtabeller, kortare väntetider samt nära avstånd till omgivningarna, påpekas av flera. Kollektivtrafiken bör också ges förutsättningar att reducera sina priser eller rentav vara gratis för konsumenter för att kunna konkurrera med privatfordon.

Flera aktörer såsom länsstyrelser, kommuner och intresseorganisationer efterfrågar lagstiftad tillåtelse att ta med cykel på buss och tåg. På så sätt kan resenärer kombinera cyklandet med kollektivtrafiken, och därmed resa längre. Vidare efterfrågar aktörer ändring av lag för att underlätta transporttjänster, för exempelvis bilpooler och samåkningscentraler. Lunds kommun tar som exempel att länstrafiken bör kunna samordna betalningen för hyrcyklar.

Utveckla godslogistiken

Samtidigt som kollektivtrafiksystemet förbättras efterfrågas också prioriteringar att utveckla och förbättra logistiksystemet för gods. En samordning inom gods- och lasttrafiken som styrs från regionala logistikcenters är förslag från aktörer för att effektivisera logistikkedjan. Genom gemensamma beställningar, med en tät koordinering mellan transportköpare och transportörer kan kedjan bli mer effektiv. Uppsala kommun har som förslag att transportera gods med kollektiv busstrafik för att minska godstransporter på vägar.

Lighthouse anser att sjöfarten behöver inkluderas mer med andra trafikslag som en del i infrastrukturen. För att förbättra logistikkedjan ytterligare föreslår bland annat representanter från Svensk Näringsliv och Global Utmaning att ”Platooning”, IT-stödd konvojkörning av lastbilar, bör kunna vidareutvecklas. Godstransporter är viktiga för Sverige då de genererar intäkter, arbetstillfällen, ökad tillväxt och välbefinnande. Några aktörer tycker att de åtgärder som föreslås för godstransporter ska ta hänsyn till att bekämpa de negativa miljö- och klimateffekterna, men inte mobilitet och handel vilket kan hämma marknaden.

Rådgivning och informationsspridning för ökad kapacitetsutveckling

Många aktörer nämner också vikten av informationsspridning, både på individuell nivå samt för organisationer och för företag. Det kan vara kampanjer som uppmärksammar ny teknik och hur den kan användas som bastransportmedel i vardagen, information om vad som klassas som miljöbilar och vilka drivmedel som finns och dess nytta, uppmuntra till mer cykling och resfria möten samt kampanjer om varför människor måste ändra sitt resebeteende.

Att energi- och klimatrådgivningen bör utvecklas och inriktas mer på transporter nämner flera aktörer. Det finns också ett behov av särskilda resurser till kommuner för att anställa energi- och klimatstrateger, liknande den tidigare satsning på energieffektiviseringsstödet till kommuner och landsting.

BioFuel Region lyfter fram barn och ungas roll i arbetet med en omställning och att de behöver få verktyg för hur de på ett konstruktivt sätt kan bidra till samhällsutvecklingen när det gäller transportfrågor.

Forskning som efterfrågas

Nästintill alla aktörer nämner vikten av drivkrafter för att människor ska kunna resa eller nå tillgänglighet på ett annat sätt än idag. Därmed efterfrågas också beteendeforskning om hur man kan bryta den transportefterfrågan som råder. Forskning inriktad på kollektivtrafiksektorn där beteendeförändringar, hinder, läns- och kommunalöverstridande kollektivtrafik analyseras och undersöks är något som aktörer efterfrågar.

Det efterfrågas också forskning om hur kommuner och regioner genom samhällsplanering kan bidra till omställningen.

Gällande mobility management efterfrågas också mer forskning och utveckling. Aktörer vill få kunskap i hur mobility management-satsningar påverkar infrastrukturen samt beteendemönster.

Det efterfrågas även mer allmän forskning om hur övergången till en fossilfri transportsektor påverkar näringsliv, både nationellt och internationellt. En konsekvensanalys där regelverk, standarder och beskattningssystem bearbetas och analyseras.

Forskning och utveckling inom områden som smartare ruttoptimering och logistiksystem är något som flera aktörer belyser. Det efterfrågas också mer informationstekniska lösningar där flera aktörers logistikkedjor samordnas, för att på så sätt minska godstransporterna. Kopplat till nya logistiksystem är det också viktigt att undersöka hur näringslivet och marknaden påverkas av detta. Någon nämner konceptet Mobility as a Service (MaaS)² och att det bör undersökas huruvida konceptet bidrar till hållbar mobilitet och att övergången är genomförbar samt hur det exempelvis kan användas för en hållbar logistikkedja.

3.1.2 Fossilfria fordon och farkoster

Gör det enklare för konsumenten att välja

Aktörer inom branschen för ultralätta fordon ser gärna att strategin belyser fördelarna samt skapar gynnsammare förutsättningar för konsumenter. Det bör också bli enklare att välja eldrivna cyklar, något som bland annat Avesta kommun lyfter fram. Det kan exempelvis vara genom att ha cykelparkering inomhus, under tak eller på andra ställen som gynnar cyklandet. Men dessutom behöver hantering av infrastruktur, hastighet och regelverk samspela för att främja, snarare än att begränsa, elcyklarnas användning.

Trafikutredningsbyrån lyfter bland annat fram brister med dagens stödsystem gällande miljöpremien för privatägande bilar, som främst gynnar höginkomsttagare, som borde styras om till att exempelvis gynna elbilpooler istället.

Standardiseringar och definitioner efterlyses

Ungefär hälften av alla aktörer efterlyser olika former av tydliga standardiseringskrav inom transportsystemet. Det efterfrågas bland annat ett införande av ett

² En tjänst som består av registrering, planering, bokning och fakturering av flera transportsätt såsom kollektivtrafik, taxi, samåkningstjänster med mera. Användaren kan skräddarsy sina transportbehov, boka sina resor, få information om restider i realtid och sedan faktureras en gång i månaden.

märkessystem, en energimärkning som liknar den A-G-märkning som finns för bland annat vitvaror. Märkningen bör utgå från fordonets faktiska klimatpåverkan och dess effektivitet.

Det önskas också en tydligare definition på miljöbils- samt miljölastbilsdefinitionen. Region Gävleborg efterfrågar en regelförenkling för efterkonvertering av fossilfordon till biogasfordon och att det istället enbart krävs en registreringsbesiktning.

Ett tiotal aktörer har belyst fördelarna med att tillåta längre och tyngre lastfordon på väg och järnväg. Men det är också viktigt att påverka internationellt och få EU att ändra i sitt regelverk.

Påverka utvecklingen av ny teknik

Billigare och bättre batterier till elbilar är något som flera företag och branschorganisationer efterfrågar och vill se mer investeringar inom. Några aktörer tycker att strategin bör bidra till att påverka kommuner att införskaffa el- eller biogasbilar. Möjligheten att elektrifiera alla sorters arbetsfordon är också något som bör undersökas och prioriteras.

Flera aktörer lyfter också vikten av att inga särkrav görs då Sverige är en liten marknad för ny teknik. Teknikutveckling bör ske på en global nivå och produkter produceras för en global marknad för att gynna marknaden.

Bonus-Malus på fler områden

Minst en tredjedel av alla aktörer belyser fördelarna med att införa ett bonus-malus system för att öka konkurrensen och marknaden för miljöfordon. Det är allt från länsstyrelser, kommuner, företag och intresseorganisationer som efterfrågar denna typ av styrmedel. Flera aktörer efterfrågar styrmedel som även tar hänsyn till att gynna andrahandsmarknaden för miljöfordon. Branschorganisationen BIL Sweden poängterar vikten av att inte enbart införa bonus-malus för nyregistrerade bilar utan också göra så att befintliga miljöbilar kan ta del av denna förmån. På så sätt gynnas marknaden för miljöbilar mer långsiktigt. Många miljöfordon säljs idag vidare utanför Sveriges gränser då det saknas förutsättningar för återanvändning av miljöfordon. EON är en av aktörerna som lyfter frågan om bonus-malus systemet och som önskar se hur systemet kan förbättras så att hänsyn tas till den faktiska klimatnyttan.

Sveriges Bussföretag tycker att elskatten även för batteridrivna bussar och laddhybrider bör avskaffas för att gynna elektrifieringen av kollektivtrafiken.

Tågoperatörerna anser att miljökompensationer bör införas omgående och gälla tills dess att likvärdig kostnadstäckning för miljöpåverkan råder mellan olika trafikslag. Miljökompensationen avser den snedvridning i konkurrens som uppstår

genom att konkurrerande trafikslag inte i motsvarande omfattning betalar för sina miljökostnader.

Ett annat förslag som nämns är att återinföra skrotningspremien för personbilar.

Forskning som efterfrågas

Inom området autonoma fordon och autonom körning efterfrågas flera aktörer fortsatt forskning och konsekvensanalyser.

Folkhälsomyndigheten belyser vikten av forskning som undersöker huruvida nya tekniker som exempelvis tyngre elbilar kan medföra ökade luftföroreningar genom ökat vägslitage.

Några aktörer påpekar också behovet av forskning och utveckling inom energi- och emissionseffektiva motorkoncept, både inom fordons- och sjöfartssektorn. Här efterfrågas nya modelleringar och optimeringar av hela energisystemet och dess konsekvenser och miljöpåverkan.

Då elektrifiering är en stor del av framtidens transportsektor efterfrågas bland annat mer forskning inom snabbladdningspunkter, elfordonens prestanda under olika årstider samt innovationsutveckling inom järnvägen. Vidare efterfrågas även fortsatt forskning inom batteriområdet där dess livslängd, egenskaper, material och dess miljöpåverkan bör analyseras.

3.1.3 Förnybar energi

Satsa både på eldrift och biodrivmedel

Så gott som alla aktörer efterlyser tydligt utformade styrmedel som ska göra förnybara drivmedel konkurrenskraftiga gentemot fossila. Flertalet aktörer poängterar också vikten av att förnybara drivmedel inte får konkurrera med varandra utan ska ses som komplement som samverkar med varandra och som gemensamt kan driva ut fossila drivmedel från marknaden.

Ett exempel som flera aktörer nämner är att el- och biogasbussar inte bör konkurrera med varandra. Vidare bör det vara en kommunal eller regional angelägenhet att besluta huruvida en stad ska satsa på bio- eller eldriven kollektivtrafik, då det helt beror på lokala förutsättningar. Region Gävleborg ser exempelvis en risk med att städer har större möjlighet till elektrifierad kollektivtrafik och menar att landsbygdskommuner bör ges extra satsningar och stöd som exempelvis kan användas för att skapa fler biodrivmedelstankställen.

Ungefär två tredjedelar av alla aktörer anser att det är viktigt att investera och prioritera utvecklingen av lokal biomedelsproduktion runt om i hela Sverige. En storskalig satsning på biodrivmedel kan i förlängningen leda till export av såväl drivmedel som kompetens menar exempelvis Öresundskraft. Energigas Sverige

menar också att biogasens verkliga klimatnytta är högre än vad som oftast framgår i olika rapporter och utredningar och att bi gasen inte får betalt för sin fulla samhällsnytta. Biogasbranschen nämner också flera tänkbara lösningar i sin rapport *Förslag till nationell biogasstrategi* som branschen själva låtit ta fram.

Det är också viktigt att se över både Sveriges och EU:s regelverk så att rätt förutsättningar finns för utbyggnad och lönsamhet inom biomedelsbranschen.

Merparten av alla aktörer är överens om att laddinfrastruktur behöver prioriteras för att en elektrifierad transportsektor ska kunna utvecklas. Det är även viktigt med enkel tillgång till laddningsstationer så som i hemmet, på jobbet, mellan städer samt på offentliga parkeringsplatser. Vattenfall förslår att byggandet av hem- och arbetsplatsladdning bör ingå i ROT-avdrag för att öka människors motivation att bygga fler laddningsställen. En annan åtgärd för att stärka elektrifieringens utveckling är att ge kommunerna i uppdrag att bygga ett bestämt antal laddstationer på strategiska platser. För detta efterfrågas då tydligare regelverk och kravspecifikationer kring utbyggnad av laddinfrastrukturen. Mälarenergi efterfrågar exempelvis förutsättningar för nätbolag att skapa lönsamhet och ta betalt för laddning av slutkund samt en rekommenderad och homogen teknislösning för laddstolpar. Denna satsning bör också gå hand i hand med satsningen på fler elbilar och ökad användning av biodrivmedel.

Svensk näringsliv tycker att fortsatt stöd för tester av elvägar med tunga fordon, investeringar i elektriska distributionsfordon och statligt stödda demonstrationsprojekt är viktigt. Det krävs dock en långsiktig strategi för utbyggnad av elvägar för tung trafik i Sverige samtidigt som flera lyfter biodrivmedel som det bästa alternativet för långväga godstransporter. Elektriska fordon ses tillsammans med biodrivmedel som en viktig del i en fossilfri godstransport för kortväga distribution.

Andra drivmedel som bör prioriteras i strategin är användandet och producerandet av HVO, DME samt vätgas. Precis som med biodrivmedel är det dock viktigt att se över alla drivmedels klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv.

Skatter och avgifter

Flera aktörer nämner att såväl morötter som piskor i form av skatter och avgifter fyller en viktig och effektiv funktion i omställningsarbetet och att båda behövs.

Biogasrelaterade aktörer ser gärna att skattereduktionen för biogas bör fortgå efter 2020 då skattebefrielsen för biogas har haft en avgörande roll i utvecklingen av fordonsgasmarknaden.

Höjd skatt på fossila bränslen efterfrågas av några aktörer, där beskattningen sker baserat på energiinnehåll eller växthusgasutsläpp. På så sätt differentieras kostnaderna mellan fossila och förnybara bränslen. Aktörerna värdesätter även

långsiktighet och önskar förlängning av skattefrihet för biodrivmedel. Näringslivets transportråd varnar dock för den negativa påverkan en höjning av dieselskatten kan komma att ha på svenskt näringsliv.

Vidare efterfrågas, främst från branschorganisationer och företag, undantag från beskattning av ren eller höginblandade biodrivmedel, exempelvis HVO. Fores belyser vikten av att genomföra skattesänkningar som motsvarar den höjning av etanol E85 och FAME som gjordes 2015.

Standardiseringar efterfrågas

På samma sätt som aktörer efterfrågar standardiseringskrav och A-G-klassificering på fordon, efterfrågas liknande system för drivmedel så att konsumenter överlag får en trovärdig och nyanserad information när det kommer till drivmedlets ursprung och klimatpåverkan.

Förslag till ny lagstiftning

Det finns intresse för huruvida införande av ett kvotpliktsystem för biodrivmedel skulle vara gynnsamt. Alternativt införande av en stegvis ökad kvotplikt eller reduktionsplikt för drivmedelsbolag som baseras på reduktion av växthusgasutsläpp är ett förslag som olika aktörer lyfter fram. Kvotplikt för inblandning av biodrivmedel i exempelvis flyg- och sjöfartsbränslen är andra förslag som nämnts.

En annan lag som bör ses över är pumplagen och huruvida den gynnar omställningen till en fossilfri transportsektor eller inte.

Forskning och innovation som efterfrågas

Livscykelanalys har kommit att bli en allt mer efterfrågad metod och utvärderingsmetod vid analys av olika drivmedel enligt flera aktörer. Det är därför viktigt att forskning kartlägger en tydlig LCA-metod som kan användas och generaliseras inom flera olika områden. Aktörer efterfrågar även en analys och tydlig kartläggning om vilka förnybara drivmedel som har förmåga att försörja marknaden och produceras i tillräcklig mängd för att även kunna exporteras. Det behövs också forskning för framtagandet av förnybara drivmedel inom olika sektorer så som sjöfart.

Vidare menar nätverket Bio Business Arena att Sverige behöver anslå ett innovationssystemperspektiv för att skapa förutsättningar för förverkligandet av framtidens bioraffinaderier för framställande av biodrivmedel.

Då transportsektorn är i behov av nya och mer utvecklande fossilfria drivmedel efterfrågar aktörerna forskning inom vätgasdrivmedel, lagring av elektricitet samt fortsatt utveckling av biodrivmedelsproduktion. Det efterfrågas även analys

huruvida punktskatter där drivmedel skattas på samma underlag och principer, baserat på energiinnehåll kan användas.

3.1.4 Övergripande styrmedel som lyfts fram

Reseavdrag

Flera offentliga aktörer efterfrågar ett avståndsbaserat reseavdrag där personer exempelvis får ersättning vid kollektivtrafikåkning men inte för resor med fossila bränslen. Subventioner vid val av cykel bör också uppmärksammas för ett mer miljöanpassat resande.

Kommunal skatt

Flera kommunala och regionala aktörer efterfrågar möjlighet för kommuner att förbjuda fordon inom vissa områden och istället införa så kallade bilfria zoner. Kommuner borde få laglig tillåtelse att ta ut trängselskatt, parkeringsavgifter samt gratis parkering för miljöbilar på lokal nivå.

Kilometerbaserad skatt

Nästintill hälften av alla aktörer lyfter kilometerbaserad skatt som ett ekonomiskt styrmedel, både för personbilar och lastbilar.

Koldioxidskatt

Successiv höjning av koldioxidskatten samt fossila bränslen är andra förslag som strategin bör ta ställning till. Exempelvis ger intresseorganisationen Klimatsvaret CCL förslaget att stegvis öka koldioxidsavgiften för fossila bränslen och där det ökade intäkterna placeras i en fond, utanför statsfinanserna. Sedan ska fondens innehåll månadsvis delas ut till dem med miljöbil i lika stora delar. På så sätt gynnas de som väljer förnybara drivmedel samtidigt som fossila alternativ konkurreras ut.

Samhällsekonomiska analyser

Aktörer efterlyser samhällsekonomiska analyser på effekterna av mobility management-konceptet och hur de kan användas på bästa sätt. Här efterfrågas också generella ekonomiska kalkyler och affärsmodeller som är anpassade för en transportsektor utan fossila bränslen.

Forskning och välgjorda samhällsekonomiska konsekvensanalyser där cirkulär ekonomi tillämpas i samhället är något som några aktörer efterfrågar. Den cirkulära ekonomin ska byggas på livscykelanalyser och riktlinjer för fordon och drivmedel där lönsamhet står i fokus. Aktörer tycker också det skulle vara intressant att få en djupare utredning på vilket sätt olika skatter och avdrag påverka näringslivet och den industriella konkurrenskraften.

4 Avslutande ord

Energimyndigheten vill, tillsammans med övriga myndigheter som deltar i uppdraget, tacka samtliga aktörer som varit med och bidragit i Öppet forum. Bidragen ger en värdefull inblick i hur de som svarat ser på omställningen av transportsektorn till fossilfrihet.

Reflektioner från Öppet forum är att aktörerna är positiva till att en nationell transportstrategi ska tas fram och välkomnar tydliga riktlinjer. Flera aktörer ser möjligheterna med en fossilfri transportsektor och har viljan att vara med i förändringen.

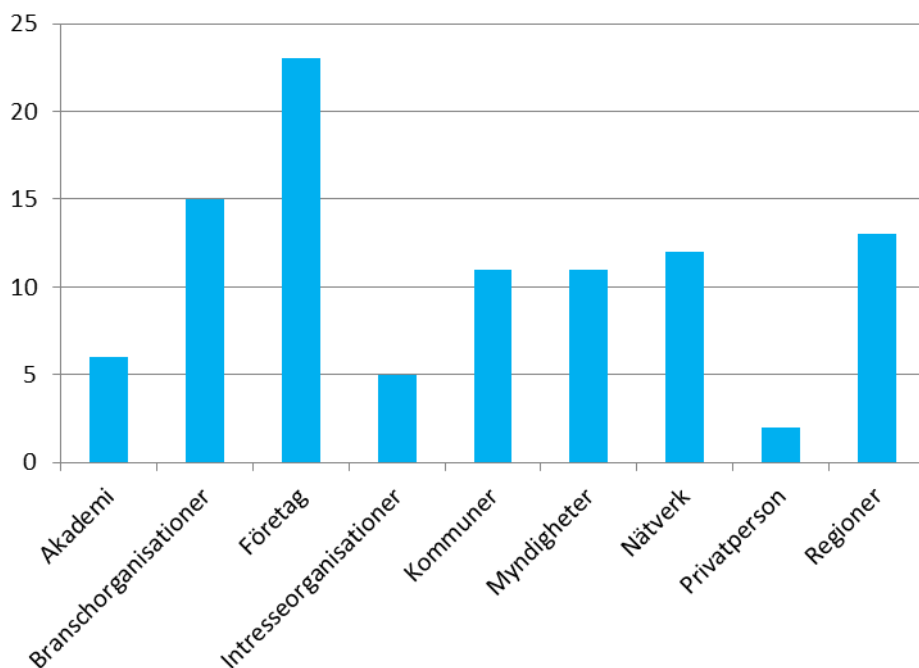
Samtidigt är det för flera av aktörerna inte helt tydligt hur ett sådant arbete ska gå till. Bristen på långsiktiga styrmedel och avsaknaden av ett brett förankrad politisk samarbete är två stora faktorer som bromsar utvecklingen menar många. Därför är efterfrågan på en tydlig vägvisare stor samtidigt som aktörerna värdesätter eget ansvar och beslutanderätt, både på regional och på kommunal nivå. Det finns också efterfrågan på mer forskning och konsekvensanalyser inom en rad olika transportområden.

Med anledning av dessa osäkerheter och transportfrågans komplexitet efterfrågar aktörerna en mötesplats där frågor kan diskuteras, kunskap och kompetens utväxlas samt information spridas. Aktörerna ser också gärna ett bredare och mer förankrat samarbete mellan olika aktörer och beslutsfattare för att lättare driva utvecklingen framåt.

Vi ser det som en stor tillgång att så många aktörer visat intresse för fortsatt dialog och samarbete och det är något som kommer att tas tillvara i arbetet med samordningen av den nationella strategin. Energimyndigheten kommer, tillsammans med de övriga medverkande myndigheterna i arbetet, att bjuda in till dialog under hösten 2016 i form av olika workshops och seminarier och på så sätt ge fler aktörer möjlighet att vara med och utveckla Sveriges framtida fossilfria transportsektor.

5 Medverkande aktörer

Mellan den 14 april och 27 maj 2016 bjöds aktörerna in att skriftligen vara med och bidra i arbetet med strategin. Över 800 mejl skickades ut till myndigheter på kommunal, regional och nationell nivå, branschsammanlutningar, intresseorganisationer, högskolor och universitet samt olika nätverk. Dessutom skickades inbjudan ut i flera nyhetsbrev samt lyftes fram på respektive myndighets webbplats. Totalt bidrog omkring 100 aktörer med synpunkter på vad den nationella strategin bör innehålla. Figur 1 redovisar en fördelningen av inkomna bidrag per aktörsgrupp. Näringslivet representeras både genom bidrag direkt från företag men också via branschorganisationer och nätverksammanlutningar. Offentlig sektor representeras främst av myndigheter, regioner och kommuner.



Figur 1. Antalet medverkande aktörer uppdelat på kategorier.

Bidrag har skickats in från följande aktörer:

Aspo Sverige

Avesta kommun

Avfall Sverige

BIL Sverige

BioBuisness Arena
BioDrivMitt
Biofuel Region
Biogas Sydost
Biogas Öst
Bioelectric
Borås stad
Boverket
Chalmers
Clean Motion AB
Closer
Energiföretagen Sverige
Energigas Sverige
Energikontor Sydost
Energikontoren Sverige
EON
E-TWOW Sverige
F3
Falköpings kommun
Folkeson AB
Folkhälsomyndigheten
Fores
Global Utmaning
Göteborgs Energi
Göteborgs stad
Hav- och vattenmyndigheten
Insero

Jordens vänner
K2
Kemikalieinspektionen
Klimatsvaret CCL
Klimatkommunerna
Klimatskyddsbyrå Sverige AB
Lighthouse
Linköpings Universitet
Luleå Tekniska Högskola
Lunds kommun
Lunds Tekniska Högskola
Länsstyrelsen Blekinge
Länsstyrelsen Jönköping
Länsstyrelsen Kalmar
Länsstyrelsen Skåne
Länsstyrelsen Sörmland
Länsstyrelsen Västerbotten
Länsstyrelsen Västra Götaland
Länsstyrelsen Örebro
Mälarenergi
Naturskyddsföreningen
Näringslivet transportråd
Oskarshamns kommun
Perstorp Bioproducts
Piteå Science Park
Power Circle
Region Gävleborg

Region Skåne
Region Värmland
Regionala kollektivtrafikmyndigheten
SEKAB
Seniorit AB
SIS
Sjöfartsverket
SKL
Skogsstyrelsen Jönköping
Skärgårdsredarna
Stockholms stad
Svebio
Sweco
Swedac
Swedish Electric Hydraulic Vehicle Centre
Svensk Kollektivtrafik
Svensk Näringsliv
Svenska järnvägsfrämjandet
Svenska petroleum och biodrivmedel institutet
Sveriges Bussföretag
Sveriges åkeriföretag
Söderhamns kommun
Tillväxtverket
Trafikutredningsbyrån
Tågoperatörerna
Uppsala kommun
Vattenfall

Victoria Swedish ICT

Vinnova

Volvo Group

VTI

Västra Götalandsregionen

Vätgas Sverige

Zero Vision Tool

Örebro kommun

Öresundskraft AB

Överums Bruk

Tre privatpersoner