

Betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48) "I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040"

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR:

- ställer sig bakom att ett målår sätts för utfasning av fossila drivmedel, och menar att det gärna kan sättas tidigare än 2040;
- är negativ till att begreppet nollutsläppsfordon används då det ger fel signaler, och menar att Sverige istället ska driva frågan om livscykelperspektiv på transporternas utsläpp inom EU, samt att fortsätta stödja produktion och användning av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inte minst biogas;
- stöder inriktningen mot att lätta lastbilar och tunga fordon ska minska sina fossila utsläpp i snabb takt och ser att det behövs en rad insatser för att nå dit;
- stöder förslagen om minskade fossila utsläpp för arbetsfordon;
- är positiv till att en nationell plan för de statliga insatserna för utbyggnad av laddinfrastruktur för transporter och arbetsmaskiner tas fram och ställer sig också bakom förslaget om en ökad samordning mellan myndigheterna;
- anser att planeringen för laddinfrastruktur bör utvecklas – men menar att det bör ske på alla nivåer och i såväl tätorter som i glesa delar av Sverige, och anser även att reglerna för laddinfrastruktur och parkering bör ses över för att underlätta för kommunernas planering och utveckling av laddinfrastruktur;
- stöder förslag om satsningar på forskning och utveckling för en omställning av flyg och inrikes sjöfart samt på stöd till hamnar för laddinfrastruktur, men ser också behov till omställning av järnvägstrafik och sjöfart inom den regionala kollektivtrafiken;
- instämmer i vikten av att arbeta mer proaktivt med mobilitet och transporteffektivitet, och stöder förslaget om ett långsiktigt myndighetsansvar i frågan, samt efterfrågar att väg-, trafik-, och parkeringslagstiftningar ses över för att underlätta för kommuner att styra mot mer hållbar mobilitet på lokal nivå.
- motsätter sig att skatteundantaget för flytande rena och höginblandade biodrivmedel tas bort och att dessa drivmedel förs in i reduktionsplikten, men stöder i övrigt förslagen om reduktionspliktens utveckling;

stöder förslagen om utveckling av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel inklusive så kallade elektrobränslen.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR är en medlems- och arbetsgivarorganisation för Sveriges samtliga kommuner och regioner. SKR verkar på medlemmarnas uppdrag och ska med utgångspunkt i den lokala och regionala demokratin stödja sina medlemmar. SKR bevakar såväl infrastrukturpolitiken som klimat- och energipolitiken, på både nationell och internationell nivå och verkar för att kommuner och regioners behov ska höras.

Användning av fossila drivmedel fasas ut senast 2040 i Sverige

SKR är positiv till att ett tydligt datum sätts för utfasningen av fossila drivmedel, inte minst för att det ger en tydlig och långsiktig signal som ger berörda aktörer möjlighet att planera och agera mot ett tydligt mål. En sådan utfasning bör dock anpassas till att det fortsatt kan behövas mindre fossila inslag i vissa huvudsakligen förnybara drivmedel, såsom i dagens etanoldrivmedel E85 och ED95. Att ligga långt framme i omställningen till nya bränslen och elektrifiering är av intresse utifrån ett internationellt konkurrensperspektiv. Att vara tidigt ute i omställningen kan leda till tillväxt och utveckling.

Många kommuner och regioner har redan ambitiösa klimatmål för transportsektorn, ofta mer ambitiösa än de nationella målen. Ett tydligt nationellt utfasningsår kommer att underlätta för dem att genomföra sina klimatambitioner eftersom många förutsättningar ligger utanför regional och kommunal rådighet. SKR är också positiva till att det är fossila drivmedel som fasas ut snarare än bensin- och dieseldrivna fordon, eftersom förbränningsmotorer även kan drivas med långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. SKR menar samtidigt att ett än mer ambitiöst utfasningsdatum hade varit önskvärt, både för att ytterligare underlätta för kommunernas och regionernas klimatarbete, men också för att möjliggöra uppnående av det nationella 2030-målet för transportsektorn, som ligger inom en mycket närmare tidshorisont än det nu föreslagna utfasningsåret.

SKR delar bedömningen att utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål och att kontrollstationer bör genomföras löpande för att följa utvecklingen. SKR håller också med om att vägtransporterna ska elektrifieras i så stor omfattning som möjligt, i kombination med en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, och ett mer transporteffektivt samhälle.

Infasning av nollutsläppsfordon i EU och Sverige till 2030

SKR vänder sig mot att definitionen nollutsläppsfordon (NUF) används, och anser att det skickar fel signaler. SKR är även kritisk till att EU använder begreppet ”nollutsläpp vid avgasröret” (zero tailpipe emissions) och menar att det istället genomgående bör användas ett livscykelerspektiv i synen på utsläpp från transportsektorn (från källa till hjul). En av framgångarna med den svenska kollektivtrafikens omställning av sin fordonsflotta har varit en teknikneutral approach där många olika fossilfria fordon och tekniker har prövats parallellt. Det finns heller inga motordrivna fordon på marknaden med nollutsläpp i ett livscykelerspektiv och det kommer att dröja länge innan elproduktionen är helt fossilfri. Denna fråga är viktig att driva inom EU istället för att anamma det synsätt som EU har i vissa regelverk och skrivningar, där fordon utan utsläpp från avgasröret räknas som utsläppsfria trots att elen eller vätgasen som driver fordonet kan ha producerats med fossila bränslen. SKR menar också att det är viktigt att fortsätta att stödja och verka för en användning av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inte minst biogas som både kan produceras lokalt och som har mycket goda miljöegenskaper och ett stort användningsområde, liksom en hållbar produktion av el – både i Sverige och i EU.

När det gäller förslaget om att nedsättningen för miljöanpassade bilar i bilförmånsreglerna bör förenklas så stödjer SKR att regler bör ändras så att incitamenten för förmånsbilar mot svarar de för privatbilar. SKR menar samtidigt att förmånssystemet behöver utvecklas så att även kollektivtrafik, cykel och andra mer hållbara resesätt kan premieras på ett bättre sätt.

Nollutsläpp för lätta lastbilar och tunga fordon

Att minska växthusgasutsläppen i en snabb takt även från lätta lastbilar och tunga fordon är nödvändigt om klimatmålen ska kunna nås. SKR menar att det är bra att utvärdera hela systemet kring stöd för laddinfrastruktur, bonus-malus och klimatpremie, liksom att påverka kommande EU-förordningar för både tunga fordon och lätta lastbilar, så att de styr mot utsläppsminskningar så effektivt som möjligt. Även här är helhetssyn viktigt, godstransporterna behöver såväl effektiviseras och elektrifieras, som styrs över till hållbara förnybara drivmedel utifrån de förutsättningar som ger bäst effekt och är lämpligast. Det behövs också finansiellt stöd i vissa delar för att systemet som helhet ska klara av en snabb omställning.

Elektrifiering av arbetsmaskiner genom innovationsprojekt och upphandlingskrav

Det är positivt att det finns fokus även på omställningen av arbetsmaskiner. SKR menar att inriktningen på offentlig upphandling och innovation i kombination med att verka för rätt krav i EU-direktiv och förordningar är en bra väg framåt.

Samordnade offentliga insatser för laddinfrastruktur för att öka takten och röja hinder

SKR är positiv till att en nationell plan för de statliga insatserna för utbyggnad av laddinfrastruktur för transporter och arbetsmaskiner tas fram och menar att det behövs en större helhetssyn kring laddinfrastrukturen. Idag finns det en stor och ökande efterfrågan på tillgång till laddning och det är viktigt att utbyggnaden sker på ett smart och effektivt sätt så att suboptimering motverkas. Många kommuner vill bidra till möjligheten för kommuninvånare och besökare att ladda sina fordon, men brottas idag med oklarheter kring regler för parkering och laddning. Det går heller ingen skarp gräns mellan vad som är publik laddning och hemmaladdning utan dessa överlappar då många boende inte har tillgång till eller egen rådighet över parkering och laddplats. SKR menar därför att reglerna för laddinfrastruktur och parkering bör ses över.

SKR ställer sig också positiv till en ökad samordning mellan myndigheterna kring ansvar, inte minst för bra och lättillgänglig information om stöd, regler och utformning.

SKR håller med om att planeringen för laddinfrastruktur bör utvecklas men menar att den inte bara bör ingå i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen utan även i den statliga och regionala infrastrukturplaneringen, med en god samordning mellan alla nivåer. SKR framhåller att det är mycket viktigt att säkerställa en väl utbyggd laddinfrastruktur i hela landet, såväl i städer och tätorter som i mer glesbyggda områden och att det inte finns marknad för att etablera och driva laddinfrastruktur i alla delar av landet i nuläget. Det finns därför stort behov av statligt stöd för att finansiera en geografiskt jämlik utbyggnad av laddinfrastruktur för både personbilar och tyngre transporter. Ett sätt att säkerställa detta är att regionerna, genom länstransportplanerna, ges möjlighet att finansiera investeringar i laddinfrastruktur. Detta förutsätter emellertid att länstransportplanernas ramarna ökar.

Det är också viktigt att utveckla och förstärka eltillförsel och elkapacitet i landet. SKR ställer sig bakom den bedömning utredningen gör om att elnätens kapacitet behöver förstärkas och att stamnäten behöver byggas ut skyndsamt för att möta den ökade el- och effektefterfrågan som uppstår vid både industrins och transportsektorns omställning.

Utöver satsningar på elektrifiering och utbyggnad av laddinfrastruktur behöver också planering och utveckling göras för infrastrukturen för vätgas.

Ökad styrning för utfasning av fossila drivmedel i sjöfart, flyg och järnvägstrafik

SKR stöder såväl satsningar på forskning och utveckling för en omställning av flyg och fartyg, som stöd till hamnar för laddinfrastruktur. SKR är också positiv till att offentlig upphandling används som verktyg för den statligt upphandlade sjöfarten.

Inom den regionala kollektivtrafiken finns också trafik med båtar, och flera regioner arbetar redan aktivt med utfasning av fossila bränslen även där. Denna omställning är dock ännu mer kostsam än för den landbundna kollektivtrafiken och SKR ser behov

av ett ökat finansiellt stöd till regionerna för att påskynda och stödja denna utfasning, inte minst om sjöfarten ska omfattas av reduktionsplikten. Det kan också behövas stöd för utfasning av det fossila drivmedel som fortfarande används till lok och motorvagnar inom den regionala kollektivtrafiken.

Samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ökad transporteffektivitet

SKR instämmer i vikten av att arbeta proaktivt med mobilitet och transporteffektivitet och är positiv till ökade åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. En övergång till ett mer hållbart och resurseffektivt resande är också nödvändigt om Sverige ska kunna nå en total omställning av transportsektorn, och de nationella målen mot både 2030 och 2045. För att minska transportbehoven finns det flera viktiga delar som behöver utvecklas, såsom drönanvändning, samordnad transport- och bebyggelseplanering, digitala möten, kombinerad mobilitet m.m. Många kommuner och regioner arbetar aktivt med frågor kring hållbar mobilitet där bland annat gång, cykling, mobility management, parkeringsfrågor, kollektivtrafikplanering, bildelning m.m. ingår. En integrerad bebyggelse- och transportplanering är också en grundförutsättning för att skapa en hållbar samhällsutveckling. SKR understryker här behovet av bättre samverkan mellan kommuner, regioner, Trafikverket och andra statliga aktörer för att uppnå detta, och inte minst en bättre samordning mellan de statliga myndigheterna som har ansvar för olika delar i det komplexa samhällsbyggandet. I flera fall behöver lagstiftningen också ses över, bl.a. för att underlätta utbyggnad av cykelinfrastruktur, styra parkering och utveckla laddinfrastruktur, skapa möjlighet att gynna hållbart resande i förmånssystemen etc.

SKR stöder utredningens förslag om ett långsiktigt myndighetsansvar för ökad transporteffektivitet, en utredning av hur elektrifieringen av landsbygden ska ske och av framtida beskattning för ett mer effektivt utnyttjande av transportsystemet. SKR föreslår också att väg-, trafik- och parkeringslagstiftningar ses över så att kommuner på ett bättre sätt kan styra mot mer hållbar mobilitet på lokal nivå.

En utvecklad reduktionsplikt som på sikt reglerar mängden utsläpp

SKR motsätter sig att skatteundantaget för flytande rena och höginblandade biodrivmedel tas bort och att dessa drivmedel förs in i reduktionsplikten. SKR menar att undantag bör kunna göras för åtminstone vissa sektorer, som kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken har en mycket hög användning av rena biodrivmedel och den bör inte beskattas så att kostnaden för dessa blir högre än för reduktionspliktiga drivmedel. Det skulle öka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader kraftigt, och det i ett läge då kollektivtrafiken redan har stora intäktsbortfall på grund av pandemin och ett viktigt arbete att driva framåt för att återhämta sin attraktivitet. En kostnadsökning skulle till och med kunna innebära att kollektivtrafiken delvis tvingas återgå till användning av mer drivmedel med fossilt ursprung.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är föregångare i utvecklingen mot en fossilfri transportsektor och denna utveckling har till stor del varit möjlig på grund av

skatteundantaget för höginblandad och ren HVO, RME och biogas vilket också har inneburit att många olika fossilfria tekniker har kunnat prövas parallellt. En elektrifiering av framför allt bussar i stadstrafik pågår, men måste få tid för anpassning till upphandlingar, inköp, ombyggnad av depåer m.m. Elektrifieringen av regionbusstrafiken kommer att ta ännu längre tid på grund av stora avstånd och otillräcklig laddinfrastruktur och SKR menar därför att de långsiktigt hållbara biodrivmedlen behöver finnas kvar parallellt med utvecklingen av en elektrifierad kollektivtrafik, och att båda tekniker behöver få fortsatt stöd. I övrigt stöder SKR förslagen om reduktionspliktens utveckling.

Stöd utvecklingen av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inklusive förnybar bensin

SKR stöder förslagen och håller med om att långsiktigt hållbara förnybara drivmedel även fortsatt behövs för att säkerställa snabb avveckling av fossilbaserade bränslen för t.ex. flyget då tillräcklig tillgång på syntetiska bränslen kommer att dröja.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knape
Ordförande

Sverigedemokraterna anmäler särskilt yttrande enligt bilaga 1

Styrelsen
2021-09-17

Särskilt yttrande från Sverigedemokraterna

I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel

- Grundproblemet med att stegvis öka reduktionsplikten för bensin och diesel innebär i korthet att säljare av drivmedel tvingas blanda in biodrivmedel i våra drivmedel, vilket kraftigt skulle öka kostnaderna för bilisterna, då biodrivmedel är betydligt dyrare än vanlig diesel och etanol.

-Vi är allmänt sett positiva till utfasning av fossila drivmedel. Teknik- och marknadsutvecklingen pekar mot att detta är fullt möjligt. Vi är i huvudsak positiva till att sätta ett slutdatum till 2040 (som ett mål) för utfasning av fossila drivmedel, men det behövs en flexibilitet för att anpassa politiken efter den tekniska utvecklingen.

-Vi är negativa till ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar. Det är bättre att arbeta med positiva incitament för både marknadens aktörer som konsumenterna.

-Vi vill påtala att elektrifieringen av transportsektorn kräver både en stabil och ökad elförsörjning, samt även att gruvdrift kan bedrivas för att få upp de mineraler som behövs för exempelvis tillverkning av batterier.

-Vi är positiva till en nationell plan för utbyggnad av laddinfrastruktur. Här finns lärdomar att dra bland annat från utbyggnaden av mobilnät och fiber – och de misstag som gjorts som bland annat lett till dålig täckning på landsbygden

-Vi är kritiska till utredningens förslag vad gäller effekterna på kostnaderna för bilisterna (och därmed möjligheten till exempelvis arbetspendling, framförallt på landsbygden där bilen ofta är enda alternativet), liksom även vad gäller miljöeffekterna. Sverigedemokraterna önskar se en kraftig minskning av reduktionspliktsavgiften.

-Att reduktionsplikten i Sverige bör stå i direkt proportion till vårt lands förmåga att frambringa hållbara inhemska biobränslen (främst från skogsråvara) till en kostnad som är acceptabel för kunden.

-Att exkludera alla former av palmoljebaserade produkter, såväl miljöcertifierade som icke miljöcertifierade, från de bränslen som kan användas till reduktion.

-Därutöver påtalas att EU-kommissionens förslag till taxonomi (där biobränslen ses som en övergångslösning och inte som något egentligt

hållbart bränsle, samt kommissionens mål om att alla fordon ska vara nollutsläppsfordon till 2026) krockar med regeringens reduktionsplikt. Det innebär att företag som behöver säkerhet och långsiktighet för att våga investera i svensk biobränsleproduktion kan komma att tveka inför sådana investeringar.

Sverigedemokraterna