

REMISSYTTRANDE

2023-08-18

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: patrik.nylander@regeringskansliet.se

Remissyttrande över kommissionens förslag till ändringar vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon (dnr LI2023/02517)


Näringslivets Transportråd har tagit del av rubricerad remiss och framför i det följande våra synpunkter. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Näringslivets Transportråd avstyrker Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon. Näringslivets Transportråd står bakom kommissionens ambition att reducera koldioxidutsläppen genom att öka användningen av mer energieffektiva fordon. Samtidigt anser Näringslivets Transportråd att koldioxidutsläpp från fordon i första hand bör styras genom koldioxidbeskattning och inte genom vägavgifter och vägtullar enligt principen att det är utsläpp och inte transportarbete som ska regleras. Många styrmedel riktas idag mot transportsektorn och gods transporter såväl nationellt som på EU-nivå. EU:s Fit for 55-paket medför att klimatstyrmedel från EU har skärpts och utökats avsevärt, med avseende på fordonens och vägtrafikens omställning. Detta ökar risken för större komplexitet och ineffektiv dubbelreglering. Av särskild vikt är, utöver Eurovinjettdirektivet, exempelvis det nya handelssystemet för vägtransporter och egen uppvärmning av byggnader (EU-ETS BRT), EU:s statsstödsregler och Energiskatte-direktivet.

Näringslivets Transportråd menar vidare att förslaget, att ta hänsyn till släpfordons påverkan vid differentieringen av vägavgifter och vägtullar, inte gynnar användningen av högkapacitetsfordon, det vill säga längre och/eller tyngre lastbilar. Dessa medverkar till väsentlig effektivisering av vägtrafiken som i sin tur bidrar till att minska negativ påverkan inklusive en minskning av utsläpp. Med längre och tyngre lastbilar ökar transporteffektiviteten i bemärkelsen att färre lastbilstransporter och mindre energi och koldioxidutsläpp behövs för att transportera samma mängd gods givet allt annat lika. Kommissionens förslag till koldioxidklassning av släp omfattar inte överhuvudtaget släpen som ingår i många av de typiskt svenska fordonskombinationerna. De kommer därmed inte kunna erhålla reducerade avgifter, trots att de i mycket hög grad bidrar till att reducera koldioxidutsläppen per ton transporterat gods.

Näringslivets Transportråds anser att transporteffektiviteten kommer att vara en viktig faktor för att klara omställningen och att åtgärder för att främja transporteffektivitet måste gå hand i hand med arbetet att minska utsläppen av växthusgaser från själva framdriften av fordon. Omställningen kan göras samtidigt som den bidrar till stärkt konkurrenskraft för företag i Sverige, och därigenom ökad välfärd, om styrmedel också ger förutsättningar och incitament för mer resurseffektiva transporter. I förslaget bör därför särskild hänsyn tas till de högkapacitetsfordon som framför allt används i Sverige och övriga Norden.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD