



2019-02-14

Ert dnr: M2019/00116/KI

Miljö- och energidepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
ina.muller.engelbrektsen@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Meddelande från kommissionen En ren jord åt alla - En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 86 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av kommissionens förslag

Den 28 november 2018 antog EU-kommissionen en strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi - En ren jord åt alla. Syftet med strategin är att bekräfta EU:s åtagande att vara ledande för globala klimatåtgärder och att lägga fram en vision som kan leda till nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050 genom en socialt rättvis omställning som sker på ett kostnadseffektivt sätt.

Kommissionen har arbetat med sju så kallade byggstenar och kombinerat dem på olika sätt i åtta scenarier för att se hur de kan bidra till nettonollutsläpp till 2050. Byggstenarna är energieffektivisering, förnybar energi och elektrifiering, mobilitet, konkurrenskraftig industri och cirkulär ekonomi, smarta nätverk för infrastruktur och samordning, bioekonomi och kolsänkor, infångning och lagring av koldioxid.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till att kommissionen lagt fram en vision som kan leda till nettonollutsläpp av växthusgaser. Däremot anser vi målet om nettonollutsläpp bör uppnås tidigare än senast 2050¹. Vi anser att målåret ska anpassas till det som gäller i Sverige, dvs tidigareläggas till år 2045.

Vi ställer oss också positiva till att omställningen till nettonollutsläpp ska ske genom en socialt rättvis omställning. Vi delar kommissionens bedömning om att "Hur väl omställningen lyckas beror... på hur vårt samhälle tar hand om dem som är mer utsatta under övergången"². Som Kommissionen skriver i sin vision finns det risk för att utmaningar vid övergången till ett Europa med nettonollutsläpp ökar de sociala och regionala skillnaderna i EU och står i vägen för arbetet med att minska

¹ S.3

² S.6



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-02-14

koldioxidutsläppen.³ Svensk Kollektivtrafik håller med om att processen för att nå målet därför måste hanteras klokt så att omställningen blir rättvis och socialt godtagbar för alla, i en anda av delaktighet och solidaritet. De sociala konsekvenserna av omställningen kan inte åtgärdas i efterhand. Både EU och dess medlemsstater måste från början beakta de sociala konsekvenserna och utnyttja alla möjligheter inom relevanta politikområden för att minska denna utmaning. Att omställningen sker på ett socialt rättvist sätt är helt avgörande för att den ska vara politiskt genomförbar.⁴ Vi anser att social hållbarhet är absolut nödvändigt för att omställningen till nettonollutsläpp ska lyckas.

Svensk Kollektivtrafik håller med kommissionen om behovet av teknisk utveckling och höjd innovationstakt när det gäller energi, transport, digitalisering, samt information och kommunikation⁵ och delar bedömningen att man inom EU måste maximera potentialen hos teknik och cirkulär ekonomi, storskalig användning av naturliga landbaserade kolsänkor, bland annat inom jordbruks- och skogsbrukssektorn, samt ändrade transportmönster för att uppnå nettonollutsläpp av växthusgaser.⁶

Svensk Kollektivtrafik ställer sig dock mycket frågande till kommissionens skrivning "...där det annars är svårt att minska koldioxidutsläppen (t.ex. industri och transport)."⁷ Kollektivtrafiken i Sverige har minskat sina utsläpp koldioxid med 75 procent sedan år 2010⁸ och nu drivs kollektivtrafiken till över 86 procent med ickefossila drivmedel (andel fordonskilometer)⁹. Den kollektivtrafik som drivs och upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna leder utvecklingen mot fossilfrihet inom transportsektorn i Sverige. Den radikalt minskade användningen av fossila drivmedel beror framförallt på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vid upphandlingarna av busstrafik ställt krav på att ickefossila drivmedel ska användas i kollektivtrafiken med buss. Den svenska kollektivtrafikens utveckling är ett tydligt exempel på att det är fullt möjligt att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn kraftigt redan i dag.

Vi ställer oss positiva till en ökad användning av el samt vätgas och Power-to-X som fordonsbränsle i framtiden, men vi anser att kommissionens strategiska vision har ett alltt för stor fokus på vätgas och Power-to-X. För att det ska vara möjligt att uppnå nettonollutsläpp måste det ske en övergång från bensin och diesel till ickefossila drivmedel som HVO och biogas.

Svensk Kollektivtrafik delar kommissionens ståndpunkt att "Ren, säker och uppkopplad rörlighet" är en strategisk byggsten på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser. Vi delar också bedömningen att utsläppsneutrala och utsläppsfria fordon med högeffektiva alternativa drivsystem för alla transportslag är den första delen av ansatsen att fasa ut fossila bränslen från transportsystemet, liksom att en kombination av koldioxidfri, decentraliserad och digitaliserad energi, effektivare och hållbara batterier, återvinning, högeffektiva elektriska drivsystem, uppkoppling och självkörande bilar erbjuder utsikter till utfasning av fossila bränslen inom vägtransporter.

Kommissionen pekar på att elektrifiering kanske inte är en patentrösning som fungerar för alla transportsätt och att det för närvarande är oklart om batterier kommer att kunna uppnå den nödvändiga kostnads- och prestandanivån för bl.a. långfärdsbussar.¹⁰ Svensk Kollektivtrafik delar denna farhåga och håller med om att det kommer att

³ S.21

⁴ S.24

⁵ S.6

⁶ S.8

⁷ S.10

⁸ [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)

⁹ [Databasen Frida](#)

¹⁰ S.11



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-02-14

behövas alternativa bränslen tills ny teknik kommer fram som gör det möjligt att elektrifiera fler transportsätt än idag. För regional busstrafik i Sverige spelar biogas och andra helt ickefossila biodrivmedel en viktig roll i dag och kommer sannolikt att göra det även på några års sikt.

Kommissionen skriver att "Vidare kan flytande naturgas med en hög halt av biometan vara ett kortsiktigt alternativ för långdistanstransport."¹¹ Vi anser att naturgas med hög halt av biogas är ett steg i rätt riktning, men att ambitionsnivån är för låg. Svensk Kollektivtrafik anser att ska finnas ett tydligt mål om att så snart som möjligt övergå till 100 procent biogas och andra helt biobaserade ickefossila drivmedel vid långdistanstransporter med buss. I Sverige används ren biogas och HVO 100 sedan flera år som drivmedel i såväl lokal som regional kollektivtrafik med buss. Det finns inga principiella hinder för att genomföra detta redan i dag inom hela EU. Däremot behöver produktionskapaciteten öka och distributionsnäten byggas ut.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom kommissionens ståndpunkt att "Regional infrastruktur och fysisk planering bör förbättras så att man verkligen kan dra nytta av alla fördelarna med en ökad användning av kollektivtrafik."¹² Detta bör implementeras så snart som möjligt.

I likhet med Kommissionen bedömer vi att det i första hand är i stadsområden som innovationen mot grönare rörlighet kommer att äga rum, bl.a. genom ren lokal kollektivtrafik och att detta tillsammans med övergången till koldioxidfri transportteknik och mindre luftföroreningar, buller och olyckor kommer detta att leda till en kraftigt höjd livskvalitet i våra stadsmiljöer. Men den mycket snabba utvecklingen mot helt fossilfri kollektivtrafik och minskade koldioxidutsläpp inom såväl den lokala som regionala kollektivtrafiken i Sverige visar att det är fullt möjligt att gå över till en grön rörlighet även vid regionala resor redan i dag.

Svensk Kollektivtrafik delar även Kommissionens bedömning att det behövs beteendeförändringar hos enskilda och företag för att förverkliga utvecklingen mot ren och säker rörlighet.¹³ En mycket viktig del av denna utveckling är en ökad andel kollektivtrafikresande. Vi håller med Kommissionen om att internalisering av de externa transportkostnaderna är en förutsättning för att man ska kunna göra de mest effektiva valen i fråga om teknik och transportsätt.

Vi delar Kommissionens ståndpunkt att framtida infrastrukturinvesteringar redan från början måste inriktas på de minst förorenande transportsätten.¹⁴ Däremot anser vi att detta tankesätt måste börja tillämpas redan i dag. Svensk Kollektivtrafik anser också att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) måste ses över och utvecklas så att det verkligen bidrar till de visioner som man ställts upp kring systemet. I dag bidrar ERTMS snarare till att bygga nya gränser mellan ländernas järnvägssystem än att riva eller överbygga gamla.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom bedömningen att omställningar i transportsektorn kommer att kräva en snabbare utbyggnad av relevant infrastruktur och ökad synergi mellan transport- och energisystem med smarta laddnings- eller tankningsstationer som möjliggör smidiga gränsöverskridande tjänster.¹⁵

Kommissionen skriver att "Hållbar biomassa spelar en viktig roll i en ekonomi med nettonollutsläpp av växthusgaser. Biomassa kan ge direktvärme och även omvandlas till

¹¹ S.11

¹² S.12

¹³ S.12

¹⁴ S.12

¹⁵ S.14



2019-02-14

biobränslen och biogas som efter rening kan transporteras via gasnätet som ersättning för naturgas.¹⁶ Hållbar biomassa är redan i dag nödvändigt för att minska utsläppen av koldioxid från bl.a. kollektivtrafiken och den övriga transportsektorn och kommer spela en ännu viktigare roll i framtiden.

Det kommer att uppstå brist på biomassa i framtiden samtidigt som EU:s befintliga skogar inte kan leverera den mängd biomassa som kommer att behövas för att uppnå målet om nettonollutsläpp utan att kraftigt minska inlagringen av kol (skogssänkan) och andra ekosystemtjänster.¹⁷ I likhet med Kommissionen anser vi att en större produktion av biomassa måste komma från flera olika källor, samtidigt som vår naturliga kolsänka bibehålls eller till och med förstärks. Svensk Kollektivtrafik bedömer att detta inte räcker och att det därför är nödvändigt med ökad forskning för att tillräcklig mängd biomassa ska kunna produceras inom EU, utan att minska inlagringen av kol och andra ekosystemtjänster.

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Kommissionen att miljöbeskattning, system för prissättning av koldioxid och ändrade bidragsstrukturer bör spela en viktig roll för att styra omställning mot fossilfrihet och att beskattning är ett av miljöpolitikens mest effektiva verktyg.¹⁸ Vi håller också med om att skatter och koldioxidprissättning därför bör användas för att minska utsläppen av växthusgaser, öka energieffektiviteten, kompensera för negativ miljöpåverkan och förstärka den cirkulära ekonomin samt att det är viktigt att miljöbeskattningen är socialt rättvis, principen om att förorenaren betalar tillämpas konsekvent och att subventioneringen fossila bränslen fasas ut så snabbt som möjligt. I detta sammanhang vill Svensk Kollektivtrafik understryka vikten av att helt ickefossila drivmedel, t.ex. HVO 100 och ren biogas även i framtiden ska vara befriade från bränsleskatter. Annars kommer utvecklingen mot minskade utsläpp att avstanna. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att skattesystemet ska vara miljöstyrande och användas för att stimulera beteendeförändringar. Svensk Kollektivtrafik anser att transportsätt med låga utsläpp av växthusgaser ska stimuleras reglerings- och skattemässigt. Ett första steg är att ta bort klimatskadliga subventioner inom transportsektorn. I Sverige handlar det bl.a. om att ersätta dagens reseavdrag med ett avståndsberoende och färdmedelsneutralt reseavdrag som minskar fusket och förbättrar möjligheterna att bo och verka i landsbygd samt att reformera förmånsbilssystemet.

Vi håller med om att EU:s forskning bör inriktas på genomgripande koldioxidneutrala lösningar på områden som elektrifiering (förnybara energikällor och batterier), vätgas och bränsleceller, den cirkulära ekonomin, bioekonomin. Men listan över prioriterade forskningsområden måste kompletteras. EU:s forskning måste även inriktas på att lösa problemet med att producera tillräckligt mycket biodrivmedel för att målet om fossilfrihet ska kunna nås samtidigt som uttaget av biomassa inte får medföra att de naturliga kolsänkorna minskas.

Som Kommissionen skriver handlar omställningen till nettonollutsläpp av växthusgaser inte bara om teknik och jobb. Det handlar även om oss människor och vår vardag, hur vi lever tillsammans, arbetar och förflyttar oss. Vi håller med om att stadsrening och bättre stadsplanering med grönområden kan vara starka drivkrafter för att locka människor att åter bosätta sig nära arbetsplatsen, förbättra levnadsförhållandena och minska restiderna och stressen.¹⁹

¹⁶ S.14

¹⁷ S.14

¹⁸ S.19

¹⁹ S.23



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-02-14

Kommissionen skriver att ett antal övergripande prioriteringar bör vara vägledande för övergången till ett klimatneutralt Europa²⁰:

- Svensk Kollektivtrafik håller med Kommissionen om att införandet av koldioxidfri vägtransporter samt att multimodalitet och övergång till koldioxidsnåla transportsätt som järnväg ska främjas, liksom att transportavgifter och transportskatter ska omstruktureras för att återspegla kostnaderna för infrastruktur och de externa kostnaderna. Vi ställer oss också positiva till investeringar i modern infrastruktur för rörlighet och att den stora betydelsen av bättre stadsplanering erkänns. Vi anser dock att även kollektivtrafik är ett koldioxidsnålt transportsätt. Övergången till ickefossila drivmedel i kollektivtrafiken med buss har inneburit att kollektivtrafiken i Sverige i dag drivs med ickefossila drivmedel till över 86 procent. Prioriteringarna bör därför kompletteras med att en övergång till koldioxidsnål kollektivtrafik ska främjas. Dessutom anser vi att avgifter och skatter på transportområdet ska användas för att främja och stimulera persontransporter med låga utsläpp.
- Vi håller med om den centrala roll som medborgarna och konsumenterna spelar i energiövergången och att konsumentval med lägre klimatpåverkan ska främjas och stärkas.
- Svensk Kollektivtrafik delar ståndpunkten att viktiga tillväxtfrämjande och stödjande politikområden inom t.ex. konkurrens, arbetsmarknad, yrkeskompetens, sammanhållningspolitik, beskattning och andra strukturåtgärder ska anpassas till klimatpolitiken.
- Vi ställer oss bakom prioriteringen om att säkerställa att omställningen blir socialt rättvis.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD

²⁰ S.25-26