

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Er ref: LI2023/03919

Vår ref: RE2024003

Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedel-, bränsle och laddoperatörsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel, biodrivmedel och el för hållbara resor och transporter samt bitumen till vägar i hela landet. Vi arbetar för att Sverige ska bli klimatneutralt till 2045.

Drivkraft Sverige mottagit Trafikverkets preliminära förslag och har följande att anföra.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar ambitionen att rusta, modernisera och utveckla det svenska transportsystemet. Att minska kostnaderna för att bygga och underhålla infrastruktur genom effektivisering, innovation och samverkan med branschen som helhet är en förutsättning för att kunna bedriva det trafikarbete som eftersträvas.

Drivkraft Sverige delar Trafikverkets syn på att transportsystemet bör planeras enligt fyrstegsprincipen, vilket förväntas leda till kostnadseffektiva lösningar, god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

Diversifiering av energibärare såsom el, gas och flytande är av yttersta vikt då det stärker energiberedskapen i och med att de nyttjar olika typer av infrastruktur samt har olika typer av förmågor och tillämpningsområden.

Transportsystemets syfte och utmaningar

Transportsystemet ska enligt Trafikverket vara långsiktigt hållbart och med det menas att skapa ett säkert transportsystem där ingen dör eller skadas svårt, att ställa om till ett transportsystem utan klimatpåverkande utsläpp, och att utforma ett transportsystem tillgängligt för alla.

Drivkraft Sverige delar Trafikverkets beskrivning men anser att syftet med transportsystemet borde kompletteras med att tillhandahålla ett tryggt transportsystem. Med tryggt avses att vi har en robusthet och tillförlitlighet i systemet. Ett hållbart och tryggt transportsystem innebär också att vi gör oss mindre beroende av fossila drivmedel och istället ökar andelen biodrivmedel och el.

- **Tillgängligt**, alla ska ha möjlighet till en hållbar och trygg mobilitet.
- **Tryggt**, ett säkert, robust och tillförlitligt system.
- **Hållbart**, möjlighet att minska det fossila och öka det fossilfria som gör oss mindre beroende av fossila drivmedel.

Prognoser för vägtrafikens koldioxidutsläpp

För att nå transportsektorns mål fram till 2030 räcker det inte bara med en lösning. Elektrifiering och biodrivmedel måste användas tillsammans, effektiviseringen av fordonsflottan är också en viktig nyckel vilket även visas i inriktningsunderlaget (figur 7). Drivkraft Sverige anser att Trafikverkets prognoser för elektrifieringen är ambitiösa, men realistiska.

Gällande måluppfyllanden stöttar vi inriktningsunderlagets analys med att det behövs en hög andel biodrivmedel 2030. Det kommer år 2030 fortfarande finnas många förbränningsmotorer i den svenska fordonsparken.

Teknikskiften i transportsystemet

Offentliga aktörer vill ta ett stort ansvar för att främja och påverka den utvecklingen som teknikskiften innebär. Det är viktigt att samhället förstår att vi är inne i en omställningsresa där olika kommersiella lösningar kommer att testas och få fäste eller förkastas. Det behöver därför finnas en förståelse och tålamod från den politiska sidan för att säkerställa att vi inte låser in oss i lösningar som i slutändan inte visar sig vara de bästa.

Klimatneutral infrastruktur

Drivkraft Sveriges medlemmar menar att det är positivt och viktigt att det offentliga går före i omställningen. Att ställa utmanande upphandlingskrav i syfte att driva utveckling av klimatsmarta lösningar är en god drivkraft och ger en riskminimering för de entreprenörer som vill satsa på klimatsmart utveckling.

Det är viktigt att upphandlingskrav ställs i samråd med branschorganisationer och marknadens aktörer, kraven ska vara konkurrenskraftiga och hålla en nivå så att de är genomförbara.

Bitumen är ett 100% återvinningsbart byggmaterial. Det finns ingen miljövinst i att kalla bitumen fossilt och byta ut det, däremot är det möjligt att kompensera för de negativa effekterna från polymerdelen i PMB.

Klimatpåverkan

Handlingsprogrammet för ladd- och tankinfrastruktur för vätgas (ER2023:23) innehåller 55 åtgärder som syftar till att skynda på en ändamålsenlig ladd- och tankinfrastruktur i hela landet. Drivkraft Sverige stödjer Trafikverkets förslag att dessa behöver genomföras.

I byggandet av en publik laddinfrastruktur för personbilar tar näringslivet ett stort ansvar. Här behövs inga ekonomiska incitament med undantag för de så kallade "vita fläckarna". Gällande den tunga trafiken behövs ekonomiska incitament för både utbyggnad av laddinfrastruktur och eldrivna tunga fordon (i mars 2024 så fanns det endast 543 stycken tunga lastbilar som är elektrifierade).

Vidare behöver utbyggnaden av en publik tankinfrastruktur för vätgas gå i takt med kraven i AFIR och fordonsutvecklingen för lätta och tunga fordon.

Förslaget att upplåta rastplatser där marknaden kan erbjuda laddning är ett konstruktivt och bra förslag.

Även om andelen elektrifierade fordon ökar så kommer fordon med förbränningsmotorer att köras länge och nya säljs fortfarande. Hela transportsektorn kan inte heller elektrifieras med nuvarande tekniska lösningar. Drivkraft Sverige delar Trafikverkets bedömning om att det är svårt att uppnå ESR-betinget från EU utan en högre andel fossilfria drivmedel i transportsektorn. En högre andel biodrivmedel är därför nödvändig.

Drivkraft Sverige föreslår att reduktionsplikten ersätts av ett omställningssystem som är teknikneutralt, inkluderar alla förnybara energibärare som flytande biodrivmedel, biogas, el, och elektrobränslen och är i linje med redan gällande regelverk inom EU. Systemet vi föreslår kommer att kunna leverera kostnadseffektivt över tid. Det är viktigt att såväl fortsatt elektrifiering som ökad andel biodrivmedel premieras för att

omställningen från fossilt till fossilfritt ska ske så effektivt som möjligt. Ett omställningssystem bör även inkludera nya drivmedel som i dag är i sin linda, såsom vätgas och elektrobränslen.

Det är viktigt att de styrmedel som tillsätts är långsiktiga. Fossilfria drivmedel kräver stora investeringar och utveckling av nya värdekedjor med avancerad teknik. Riskminimering är ett krav för att dessa investeringar ska komma till stånd. I nuläget är den politiska risken så stor att investeringar riskerar att försenas. Detta skapar än större utmaningar till måluppfyllelse.

Klimatkrav i offentlig upphandling

Drivkraft Sverige stöder Trafikverkets långsiktiga mål om att ha en klimatneutral infrastruktur till 2040. Det innebär att mängden material och bränsle måste minskas samtidigt som klimatavtrycket succesiv reduceras till noll.

Här är upphandlingskrav viktiga oavsett om det handlar om fordon, vägbeläggning eller annat material till infrastruktur.

Trafikverket har en lång och framgångsrik historia när det gäller upphandlingskrav för fordon. De miljökrav för myndigheters bilar som Trafikverket (tidigare Vägverket) tog fram och utvecklades över tid är mycket viktiga och har fungerat som en rikslikare vid t.ex. kommuners, regioners och många företags upphandlingar av fordon med låg klimatpåverkan. Här är det viktigt att kraven fortsatt utformas teknikneutralt så att alla lösningar omfattas såväl elektrifiering som hållbara biodrivmedel och fortsatt energieffektivisering. Det är också viktigt att liknande krav ställs på alla fordon som används vid etablering av infrastruktur.

Drivkraft Sverige är mycket positiva till Trafikverkets arbete och ambitioner när det gäller klimatkrav vid upphandling av infrastruktur. Här är det viktigt att skarpare krav kommer på plats som resulterar i aktiva val av material och materialleverantörer för att nå höga utsläppsreduktioner. Återanvändning av material (till exempel spont) och återvinning (till exempel inblandning av slagg i betong eller återvinning av asfalt) bidrar till utsläppsreduktionerna. Precis som Trafikverket påpekar är asfalt ett av de material som bidrar signifikant till transportinfrastrukturens totala utsläpp. Här kan utvecklingen mot mer klimatneutrala produktionsmetoder även drivas på av hårdare krav från beställarsidan och även möjligheten till finansiering av teknikutveckling via investeringsstödet Klimatklivet.

På längre sikt kan även möjligheten att skapa så kallade negativa utsläpp användas genom att material med biogent kolinnehåll i tillämpningar som innebär lagring över lång tid vara intressant att utreda och kravställa.

Upphandlingskrav för minskad klimatpåverkan bör vid behov kompletteras med forskning, utveckling och demonstrationsprojekt med syfte att lyfta åtgärder som innebär en initial utvecklingskostnad eller där det finns andra hinder för att införa dem.

Prissättning av transporter

För att säkra landets drivmedelsförsörjning i vardag såväl kris som krig så måste näringslivet vara konkurrenskraftigt. Drivmedelsbranschens värdekedjor går normalt från sjöfartstrasport via hamn och därefter via tankbilar till slutkonsument. Många myndigheter tar ut olika typer av avgifter och skatter vid flera tillfällen under denna värdekedja. Ser man endast till lotsavgifter och farledsavgifter så bör man här betänka antalet anlop som domineras av bulkfartyg, som fraktar drivmedel och bränslen. Om dessa avgifter skulle öka redan i första steget av värdekedjan så kan slå negativt mot konkurrenskraften och därmed mot svensk ekonomi. Frågan är hur man bedömer vad som är kostnadskänsligt? Här behövs ett mer holistiskt perspektiv rörande hur man bedömer vad som är kostnadskänsligt, om man inte vill äventyra Sverige försörjningstrygghet. Således bör konsekvensanalyser för hela värdekedjan genomföras, detta är av särskilt vikt då det både pågår en diversifiering av transportsektorn samtidigt som flera myndigheter ökar sina avgifter. Dessutom kommer införandet av EU:s nya handelssystem, ETS 2 samt konsekvenserna av en stärkt beredskap att påverka näringslivets kostnadskänslighet. Drivkraft Sverige efterlyser således ett helhetsgrepp när det gäller myndigheters avgifter och skatteuttag av hela värdekedjan.

Civil beredskap

Diversifiering av energibärare såsom el, gas och flytande är av yttersta vikt då det stärker energiberedskapen i och med att de nyttjar olika typer av infrastruktur samt har olika typer av förmågor och tillämpningsområden.

Som inriktningsunderlaget nämner så har risklandskap försämrats, med ökade cyberangrepp på kritisk infrastruktur samt klimatförändringar vilka kan medföra ett alltmer oberäkneligt väder med en rad olika typer av väderhändelser.

Om en total elektrifiering av samhällsviktiga och totalförsvarsviktiga transporter genomförs så riskerar man att äventyra nationens förmåga i att möta olika typer av störningar och händelser. Detta är av särskild vikt i och med det förändrade omvärldsläget och återtagandet av totalförsvaret.

En diversifiering möjliggör att samhällsviktiga och totalförsvarsviktiga transporter har förmågan att fungera i alla lägen, oavsett störning, dygnet runt och över tid.

Utöver val av energibärare så är det viktigt att Trafikverket beaktar beredskapen och totalförsvarsaspekter vid eventuella beslut om avveckling eller förändringsprojekt.

Som nämns så kommer mycket av Försvarets och Natos behov tydliggöras i närtid, vilket kommer medföra en stärkt samordning då man behöver samsas kring begränsade resurser och kompetens för att genomföra de åtgärder som behövs för att skapa en robust infrastruktur.

Således bör inga förhastade beslut rörande exempelvis nedläggning av järnvägslinjer, avveckling av bilfärjor genomföras i närtid. Här bör man istället söka synergier i hur man stärker infrastrukturen i både horisontellt och vertikal riktning inom landet samt dess anknytningar till våra grannländer, vilket inkluderar väg, järnväg och hamnar. När man lägger detta pussel bör man även säkerställa att så långt det går att man bibehåller redundanta lösningar för infrastruktur till totalförsvarsviktiga verksamheter såsom depåer.

Jessica Alenius
VD Drivkraft Sverige

Stockholm den 15 april 2024