

<b>Datum</b>	<b>Diarienummer</b>	<b>Registraturen</b>
2014-05-16	1.3.1-2014-00659	Näringsdepartementet

## **Remissvar Utredningen om fossilfri fordonstrafik – ”Fossilfrihet på väg” (SOU 2013:84)**

Tillväxtverket arbetar för att stärka företagens konkurrenskraft. Det gör myndigheten genom att medverka till att skapa bättre förutsättningar för företagande och attraktiva regionala miljöer där företag utvecklas. Tillväxtverket har en särskild roll inom hållbart företagande och arbetar bl.a. med olika insatser för affärsutveckling i små och medelstora företag som är aktiva på de miljödrivna marknaderna.

Behovet av en hållbar utveckling innebär stora utmaningar för samhälls- och infrastrukturplaneringen. Globaliseringen innebär samtidigt nya möjligheter för näringslivet till nya och större marknader. En förutsättning är fungerande transporter för näringsliv och medborgare. Även mindre befolkningstäta områden kräver fortsatt utveckling av transportsystemet för att tillgodose behov i besöksnäring, industri och övrigt näringsliv. Företagens ekonomiska utveckling, tillgänglighet till marknader, transportkostnader och ökad konkurrenskraft är en viktig utmaning för den framtida planeringsprocessen.

Tillväxtverket är en aktiv part i arbetet med att stärka kopplingen mellan näringslivsutveckling, regional tillväxt och fysisk samhällsplanering. Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Tillväxtverket anser i likhet med utredningen att det är nödvändigt att genomföra genomgripande förändringar för att nå målen om kraftig reduktion av fossila utsläpp. Styrmedlen bör vara långsiktiga och bidra till såväl nytänkande som innovationer och därigenom ökade affärsmöjligheter på de miljödrivna marknaderna för svenska små- och medelstora företag. Det finns också fundamentala mekanismer i ekonomins sätt att fungera som är viktiga att ta hänsyn till i utformningen av styrmedlen. Tillväxtverket saknar ett djupare resonemang om vissa av styrmedlens effekter i perspektiv av regional specialisering och ekonomisk utveckling.

## Sammanfattning

- Tillväxtverkets generella inställning till styrmedlen som presenteras är positiv. Myndigheten instämmer i att det krävs genomgripande (och flera) styrmedel för att nå en omställning i denna globala utmaning.
- Tillväxtverket vill betona vikten av långsiktighet så att nya spelregler kan medverka till ökad konkurrenskraft och framförallt så att företag vågar investera.
- Tillväxtverket vill understryka att styrmedel som kilometerskatt för tung fordonsindustri kan få negativa regionala konsekvenser, trots utredningens förslag om kombination med återföring av viss energiskatt på bränsle samt längre/tyngre fordon på vissa vägnät.
- Tillväxtverket är positivt till en fossilfri fordonsflotta och utveckling av nya egenproducerade biodrivmedel och myndigheten bedömer att det kan få positiva effekter på företagande och arbetstillfällena, under förutsättning att näringslivet vågar ta nödvändiga investeringar. Utredningen har dock inte i tillräckligt hög grad har belyst de konsekvenser det kan få i mindre orter (kommuner) och i gles- och landsbygdsområden.
- Tillväxtverket instämmer i utredningens förslag om stads- och samhällsplanering.

## Vikten av tydliga och långsiktiga styrmedel är centralt

Tillväxtverket delar utredningens slutsats att det handlar om att genomföra en grön omställning som är så effektiv och verksam som möjligt och som baseras på dialog, lösningsorientering och utveckling mellan företag och staten. Tydliga styrmedel har positiva effekter på innovationer och företagande. Som jämförelse kan de lagar och styrmedel nämnas som togs fram under 1970-talet, dels för att minska oljeberoendet dels minska miljöproblemen av skadliga ämnen och kemikalier. En stor del av den export vi idag har inom miljöteknik (avfall, vattenrening m.m.) kan härledas från företag som såg möjligheterna att utnyttja dessa styrmedel och lagar till sin konkurrensfördel. Företagens förmåga att ligga i framkant är viktigt för deras internationella konkurrenskraft vilket stärker Sverige som land i den globala konkurrensen med ökad specialisering.

Sannolikt kommer föreslagna styrmedel att bidra till strukturrationaliseringar men även till ökad miljöanpassning i företag. Långsiktiga spelregler bidrar till att näringslivet har möjlighet att planera och bidrar till att öppna möjligheter för att testa nya koncept av teknik och affärsmodeller så att ett ”nytt” transportsystem kan införas som baseras på andra källor än fossila bränslen.

### Regional specialisering och ekonomisk utveckling

Det finns några fundamentala mekanismer i ekonomins sätt att fungera som det är viktigt att ta hänsyn till i utformningen av styrmedlen t.ex. det starka sambandet mellan specialisering och ekonomisk utveckling. Sverige har, internationellt sett, en gles befolkningsstruktur. De lokala arbetsmarknaderna är i genomsnitt är befolkningsmässigt små. Den ökade specialiseringen på arbetsmarknaden har klarats genom att människor har arbetspendlat allt längre sträckor under de senaste decennierna. Det har lett till att de lokala arbetsmarknaderna stadigt har minskat i antal, från 187 stycken år 1970 till 75 stycken år 2012. Det finns mycket lite som tyder på att utvecklingen kommer att brytas (den är internationell). Om det blir svårare och markant dyrare att arbetspendla i områden utanför de större ortsystemen är risken stor att detta slår mot den ekonomiska och sociala hållbarheten.

### **Godstransporter (avsnitt 14.3 samt 14.12)**

Sveriges omvärldsberoende är stort, vilket särskilt gäller marknadsvillkoren för konkurrensutsatt industri. Det är viktigt att vara medveten om detta vid övervägande att införa geografiskt differentierade infrastrukturavgifter på tunga lastbilar (s.k. kilometeskatt).

Generellt sett är den negativa effekten på näringslivet av en kilometerskatt relativt begränsad, men när det gäller vissa branscher som exempelvis skogsindustrin kan effekten antas vara relativt stor. Dessutom finns en potentiell konflikt med den regionala tillväxtpolitiken på detta område. Transportbidraget, som är en del av tillväxtpolitiken motiveras just med att det finns en avståndsnackdel för vissa regioner. En nackdel som skulle kunna öka med ett införande av en kilometerskatt. Utredningen föreslår att Trafikverket och Transportstyrelsen ska ta fram underlag för att kunna tillåta längre och tyngre lastbilar på vissa vägnät. Detta menar Tillväxtverket är positivt.

### **Demo-program (avsnitt 14.6)**

Erfarenheter från kluster visar bl.a. vikten av testbäddar, där små- och medelstora företag i samarbetskonstellationer kan testa, verifiera och utveckla olika lösningar tillsammans med storföretag, akademi och andra samhällsaktörer. Tillväxtverket vill understryka vikten av att det finns en långsiktighet i finansieringen av den typen av test- och demonstrationsarenor, eftersom den i hög grad bygger på tillit mellan aktörerna.

### **Samhälls- och stadsplanering (avsnitt 14.9 samt 14.10)**

En viktig insats är att förstärka den fysiska planeringen så att nya bostadsområden och större arbetsplatser lokaliseras till platser som går att kollektivtrafikförsörja. Här måste planeringen bli mer framtidsinriktad och utredningen redovisar flera utmärkta förslag. Tillväxtverket vill främst rikta uppmärksamhet på förslaget att koppla ihop länstransportplanerna med regionala utvecklingsplaner och tilldelning av statliga medel för

infrastrukturinvesteringar. Det kan bidra till tydligare koppling mellan den kommunala fysiska planeringen och det regionala tillväxtarbetet, vilket är angeläget eftersom det ur ett tillväxtperspektiv finns starka samband mellan arbetsmarknad, bostadsmarknad, kollektivtrafik och transportsystemen. Naturvårdsverket lyfte i Färdplan 2050 fram att många kommuner har begränsade resurser och erfarenheter för att i samhällsplaneringen beakta klimataspekterna i tillräcklig grad. Ett statligt ekonomiskt planeringsstöd till kommuner som kan uppvisa översiktsplaner som tydligt bidrar till att klimatmål nås är därför ett bra förslag. Tillväxtverket menar att det borgar för enhetligare samhälls- och stadsplanering.

**Effekter på gles- och landsbygd dvs. utanför större (sammanhängande) ortsystem (avsnitt 14.7)**

Utredningen har på ett förtjänstfullt sätt beskrivit och lagt fram förslag till styrmedel riktat till förtätade miljöer och större städer vilka Tillväxtverket instämmer i. De konsekvenser som kan uppstå i mindre orter (kommuner) samt i gles- och landsbygder är dock inte tillräckligt belysta. Bilberoendet är här stort och alternativen är få.

Boende och företagare på landsbygden är i hög grad beroende av bilburna transporter både avseende personer och gods. Tillgången till drivmedel är därför avgörande för att utvecklingskraften i gles- och landsbygder ska kunna tas tillvara. Tankställen och drivmedelspumpar är på dessa ställen ofta knutna till en mindre dagligvarubutik eller drivs av lokala ekonomiska föreningar som ofta har begränsade resurser till investeringar i sina anläggningar. Det viktigt att rimliga krav ställs på dessa aktörer för att säkerställa tillgången på drivmedel i dessa regioner.

En bransch, förutom de areella, som har ett särskilt stort behov av god tillgång till drivmedel är besöksnäringen. Många små turistföretag är belägna i de glesare delarna av Sverige och helt beroende av tillgång till drivmedel för att kunna bedriva sin verksamhet. En försämring kan leda till att dessa företag inte kan fortsätta bedriva sin verksamhet vilket i sin tur påverkar kundunderlaget för andra branscher.

Ett antal utredningar och nya initiativ har tagits den senaste tiden för att säkerställa en god tillgänglighet till kommersiell och offentlig service i gles- och landsbygder. Bland annat har regeringen aviserat en ny satsning på 700 miljoner kronor under perioden fram till 2020. Tillväxtverket ser positivt på detta men vill samtidigt lyfta fram att eventuella ökade krav på exempelvis drivmedelsstationer och strategiska servicepunkter att tillhandahålla förnyelsebara drivmedel kan leda till att dessa företag inte kan fortsätta bedriva sin verksamhet.

Tillväxtverket är positiv till en fossilfri fordonsflotta och utvecklandet av nya egenproducerande biodrivmedel och de positiva effekter det kan få på

företagande och arbetstillfällen. Samtidigt är det viktigt att i en sådan omställning särskilt belysa de konsekvenser som kan uppstå i mindre orter samt i lands- och glesbygder. Tillväxtverket betonar att ökade transportkostnader innebär konkurrensnackdelar för näringslivet i dessa områden.

**Reseavdrag (avsnitt 14.17)**

Utredningen lägger inga konkreta förslag om reseavdrag vid arbetspendling, men den föreslår en utredning som ska analysera effekterna av nuvarande system. Tillväxtverket menar att man inte ska underskatta storleken på målkonflikten mellan åtgärder för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp och näringslivets behov av arbetspendling.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Gunilla Nordlöf. Ewa Andersson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Karin Hallerby, Åsa Bjelkeby, Axel Nekham och Jan T Persson deltagit.

Gunilla Nordlöf

Ewa Andersson

