


Transportföretagens näringspolitiska program

Principer och förslag
för morgondagens transporter



TRANSPORTFÖRETAGEN



Transportföretagen är transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation. I våra sju förbund ingår 9200 medlemsföretag som tillsammans har drygt 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den naturliga samlingspunkten för transportnäringen i Sverige.

Visste du att

- *Transportsektorn omsätter bortåt 500 miljarder kronor årligen.*
- *8 av 10 transporter sker på vägarna.*
- *Utsläpp av växthusgaser från transporter har sedan 1990 minskat med 21 procent, samtidigt som trafikarbetet ökat ungefär lika mycket.*
- *I genomsnitt färdas varje svensk tre mil per dag.*
- *Sedan 2017 har andelen nyregistrerade eldrivna personbilar nästan dubblats varje år.*
- *540 miljoner ton gods transporteras med lastbil i Sverige.*
- *7 av 10 fartyg som anlöper svenska hamnar är passagerarfartyg.*

Läs mer på transportfakta.se

Vi håller Sverige i rörelse

Resor och transporter är avgörande för såväl ekonomisk tillväxt och välfärd som möjligheten för hela Sverige att leva och utvecklas. För att ställa om transportsektorn behöver vi tillväxt för att ha tillräckliga resurser för att hantera utmaningarna framför oss. I detta program kan du läsa om Transportföretagens prioriterade frågor för att transportnäringen ska kunna utvecklas och fortsätta vara en möjliggörare för tillväxt i hela Sverige. Frågorna om hållbarhet, infrastruktur och konkurrenskraft samt kompetensförsörjning är utgångspunkterna för det näringspolitiska arbetet på Transportföretagen.

Programmet är framtaget i en tid av oro men också i en tid som präglas av omställning och snabb förändring. Den normala tid som vi väntat på att få återgå till efter pandemin har uteblivit och vi har alla fått lov att anpassa oss till en ny normal tid. Med ett krig i vår närhet och med skenande energi- och drivmedelspriser så är känslan att den ena krisen efter den andra avlöser varandra.

Samtidigt fortsätter den nödvändiga omställningen av transportsektorn och samhället i stort. Vi står nu inför ett historiskt skifte. När transportsektorn med full kraft ställer om för att bli mer hållbar och ny teknik implementeras, då har vi chansen att rita ut vilken typ av samhälle vi vill ha. Det handlar om att investera och planera långsiktigt i den infrastruktur som fyller samhällets behov inte bara idag eller imorgon utan i decennier framåt. Om att tillvarata livet i både Sveriges städer och på landsbygden.

Automatisering, digitalisering, elektrifiering, internationalisering, klimatomställning och unga människors studieval är exempel på trender som leder till genomgripande förändringar på arbetsmarknaden. Tillgång till kompetens är en av näringslivets största utmaningar i nuläget och har stor betydelse för konkurrenskraft och tillväxt. Utmaningen gäller även företag i transportsektorn.

Transportsektorn är beredd att dra sitt strå till stacken för att skapa det moderna och hållbara samhället. Ett transportsystem för alla. Det som krävs är att politiken vågar satsa med beslutsamhet. Framtiden är nämligen både transporttät och transportsmart. Därför är det viktigt att vi ställer om och elektrifierar transportsystemet samtidigt som vi har tillväxt så att vi har tillräckliga resurser för omställningen.

Trevlig läsning!

Marcus Dahlsten, vd

Tina Thorsell, chef samhällspolitik

Caj Luoma, chef kompetensförsörjning





”Det viktigaste för vår bransch är att hitta långsiktighet i hållbarhetsfrågor. Vi behöver stabilitet i de nya, hållbara, drivmedlen som finns på marknaden och förståelse för vår problematik. Den föregående regeringen påbörjade ett arbete för att stärka kontrollen på vägarna och vi hoppas så klart att man fortsätter med det arbetet. I den landsände där mitt företag befinner sig blir det också en nyckelfråga kring infrastrukturavgiften som diskuteras, den kan och FÅR inte genomföras utan någon form av skatteväxling: Skatt på avstånd dödar hela vår ände av landet.”

Malin Öhrlund, vd Öhrlunds Åkeri

Därför har vi transporter

Vi älskar resor och transporter. Det kanske låter konstigt i många öron, i en tid då det pratas mer om hur vi kan begränsa resandet och transporterna än utveckla dem.

Men det är faktiskt så att utan transporterna stannar Sverige. Ja, det är faktiskt så att utan transporter har vi inget samhälle. Transporter, oavsett om vi pratar om transporter av människor eller varor, har i alla tider och i alla samhällen varit helt nödvändiga för samhällets framväxt och utveckling. Det gällde igår. Det gäller idag. Och det gäller i framtiden.

En gammal sentens lyder att ”when goods don’t cross borders, soldiers will”. Denna aforism fångar en inte oviktig del av transporternas betydelse för människan. Ett samhälle där människor och gods rör sig inom och över nationsgränser är ett samhälle som utvecklas i fred genom det kulturella utbyte som dessa transporter medför. Genom varorna vi köper berikas våra liv med upplevelser från när och fjärran, och genom de resor vi gör blir vi större som individer. Ett samhälle med minskande transporter är ett stagnerande samhälle, både ekonomiskt och kulturellt.

Vi ser fram emot att transporterna kommer att öka under kommande decennier, till följd bland annat av att vi blir fler svenskar, att specialiseringen inom näringslivet fortsätter och att handel och tillväxt utvecklas. Vi är ett exportberoende land i norra delarna av Europa, med långa avstånd. Vårt avstånds-handikapp kan endast överbryggas med effektiva transporter. Och ska Sverige fortsatt stärka vår position såväl som industrination och ledande nation för ny teknik måste vi ha fungerande och effektiva flygförbindelser med vår omvärld.

Alla trafikslag behövs och har sin egen roll att spela på transportmarknaden. Medborgare och företag väljer det trafikslag, det färd sätt, som passar medborgaren eller företaget bäst. Ingen vet bättre än du vilka behov du har.

Sverige har som nation de allra bästa förutsättningar att med hjälp av goda exempel, ny teknik och innovationer ta täten i omställningen av transportsektorn. I stället för att prata om att begränsa transporterna borde vi prata om att bejaka de hållbara transporterna och kraftsamla för att underlätta transportsektorns omställning. Det skulle tjäna som ett föredöme för andra länder och stimulera dem att följa efter. Genom export av världsledande teknik kan vi bidra till att minska koldioxidutsläppen i andra länder.

Svensk transportsektor är mitt uppe i en omställning. Under de senaste tio åren har utsläppen från inrikes transporter minskat med 27 procent. Utsläppen har minskat trots att trafiken har ökat. Den här positiva utvecklingen måste fortsätta och accelerera. Vi anser att samhället borde hylla och understödja detta på samma sätt som man hyllar ambitionerna med det fossilfria stålet i norr.

Transportföretagens principer

- *Utan resor och transporter har vi inget samhälle. Resor och transporter berikar samhället ekonomiskt och kulturellt. Det är utsläppen vi ska jaga, inte transporterna.*
- *Företag och privatpersoner ska vara hoppfulla inför att morgondagens transportsektor är tyst och utsläppsfri. Skam är ingen bra drivkraft.*
- *Sverige kan gå före med åtgärder som ställer om, men inte ställer in.*

”Vår förväntan är att den kommande regeringen tillsammans med flygbranschen ska ta fram en långsiktig vision för det svenska flyget, flygets roll i samhället och inom det svenska infrastruktursystemet. Sverige har alla förutsättningar att fortsätta leda flygets globala omställning men för att lyckas med detta krävs att nästa regering stärker samarbetet med flygbranschen samt säkerställer att samtliga styrmedel kopplade till flyget faktiskt bidrar till omställningen istället för att enbart öka flygets kostnader.”

**Rikard Steinholtz, Head Of Public Affairs
and Infrastructure Sweden, SAS**



Transportsektorn ställer om

Att minska transportsektorns klimatpåverkan för att bidra till att Sverige senast år 2045 blir klimatneutralt är transportsektorns enskilt viktigaste fråga. Och det är möjligt.

Trots ökat transportarbete har utsläppen minskat från trafiken sedan 1990-talet. Det har främst skett tack vare effektivare motorer med lägre bränsleförbrukning och ökad användning av biodrivmedel.

Det politiska systemet har satt ambitiösa mål för hur Sverige ska minska koldioxidutsläppen från transportsektorn. Det är bra med ambitiösa mål och våra medlemsföretag arbetar varje dag, året runt för att dra sitt strå till stacken. Men transportsektorn klarar inte omställningen på egen hand. Det kommer krävas betydande statliga investeringar och en betalningsvilja från transportköparna.

Riksdag och regering måste skapa trygghet i omställningen. Transportsektorn måste veta att det finns el när den behövs och laddinfrastruktur för att ladda fordonen.

Mer än varannan ny personbil som säljs är laddbar. Utvecklingen går snabbt. Även på bussidan sker det en snabb utveckling mot elektrifierade bussar i stadstrafiken, men för turistbussar finns ett behov av bättre laddinfrastruktur. För den tunga lastbilstrafiken går utvecklingen av förklarliga skäl lite långsammare. Godstransportsektorn är utsatt för hård internationell konkurrens, består av en mångfald av aktörer verk samma inom hela samhället och kunder återfinns inom hela samhället, stora och små, med vitt skilda ekonomiska resurser. Vill vi skynda på elektrifieringen av de tunga transportererna behöver staten gripa in och skapa bättre förutsättningar. En eldriven tung lastbil är i dag 3-4 gånger så dyr som en med förbränningsmotor.

Även om framtiden är elektrisk, behöver vi också biodrivmedel under överskådlig framtid. Det behövs bättre förutsättningar för ökad produktion av biodrivmedel.

Vi vänder oss emot de senaste årens skambeläggande av flyget. Utnyttja Sveriges position som flygnation för att utveckla flyget i en hållbar riktning istället för att avveckla det. Sverige har alla förutsättningar att ta täten i omställningen av flyget.

EU har väsentligt skärpt sina klimatambitioner de senaste åren. Liksom att transportföretag och transportköpare måste samverka, måste vi samverka över nationsgränser för att minska koldioxidutsläppen. De känner inga gränser. Vi anser att Sverige i högre grad måste anpassa vår klimatpolitik till EU:s. Det finns tillfällen då det kan vara bra att gå före, men det finns också tillfällen då vi skjuter oss själva i foten när vi går före utan att klimatet har vunnit något på det. För det är som det gamla talesättet säger: den som vill gå snabbt fram, den går ensam. Den som vill gå långt, den går tillsammans med andra.

Vi har en världsledande fordonsindustri i landet, vi har stolta anor när det gäller flyg, vi har en effektiv åkerinäring, en i princip fossilfri kollektivtrafik och en sjöfartsnäring med stora hållbarhetsambitioner. Sverige har alla förutsättningar att bli världsledande när det gäller omställningen av transportsektorn, men det förutsätter en politik som tror på att innovation och teknikutveckling och inte regleringar och förbud.

Transportföretagens principer

- Klimatfrågorna är globala, utsläppen känner inga nationsgränser. Vi behöver därför se över och justera de nationella klimatmålen för att tydligare anknyta till och bidra till EU:s klimatpolitik. Sverige bör i högre utsträckning än idag samordna oss med övriga EU.
- De betydande investeringar som kommer krävas för omställningen kan inte bekostas enbart av branschen. Omställningen kommer inte vara möjlig utan massiva investeringsstöd av staten.

Exempel på vad som behöver göras

- Det krävs mer kraftfulla satsningar från staten för att elektrifiera transportsektorn. Vi behöver bygga ut laddinfrastrukturen för såväl lätt som tung trafik, införa investeringsstöd till elektriska lastbilar liknande det i Tyskland och förlänga premien till elbussar.
- En sorsatsning på svenskt fossilfritt flyg.
- Prioritera introduktionen av 34,5 meters lastbilar och öka takten i utbyggnaden av BK4 vägar. För ökad trafiksäkerhet och produktivitet samt lägre klimatpåverkan.

Satsa på samhällets blodomlopp - infrastrukturen

Näringslivet är beroende av väl fungerande infrastruktur och effektiva transporter till ett konkurrenskraftigt pris.

Svenska företag är under ständig konkurrensutsättning och en förbättrad tillgänglighet till marknader och kompetens är avgörande för handel och jobbtillväxten. Globala trender och utmaningar förändrar ständigt näringslivet och transportbehoven.

Ekonomisk tillväxt kommer även framöver att vara avgörande för möjligheterna att möta framtidsutmaningarna. En växande befolkning och en högre ekonomisk aktivitet gör att transporterna ökar, transportsystemets funktionalitet måste hålla jämna steg med denna utveckling.

Svensk transportinfrastruktur lider sedan länge av kapacitetsbrister och ett eftersatt underhåll. Det skapar kostnader för samhället och riskerar försämra företagens förmåga att växa och anställa.

Under de närmaste åren behövs mer resurser, med tydligt fokus på att i framtiden skapa förutsättningar för en större andel förebyggande underhåll och mindre akuta och felavhjälpande åtgärder. Arbetet med att effektivisera användandet av samhällets knappa resurser måste intensifieras. På längre sikt behövs omfördelning och en bättre användning av pengarna, utifrån mer effektiva åtgärdsval.

Det handlar om att mer effektivt vårda och förstärka den stora massan av redan befintlig transportinfrastruktur i systemet men även framtida nybyggnationer. För långsiktig tillväxt är det nödvändigt att prioritera näringslivets konkurrenskraft. Kapacitetsbrist, hastighetsnedsättningar, avbrott och förseningar är skadligt för transportsektorn och näringslivet i sin helhet.

Sverige är inte färdigbyggt. Det finns behov av framtidsinvesteringar i väg- såväl som järnvägsinfrastruktur. Men beslutad nationell plan för transportsystemet till år 2033 fokuserar inte på de investeringar som har högst samhällsekonomisk effektivitet och som bygger Sverige starkt för framtiden. Detta är tydligt när det gäller väginfrastruktur. Med tanke på väginfrastrukturens centrala betydelse för såväl person- som godstransporter och för övriga trafikslag, anser vi att det inte är rimligt att endast 15 procent av nyinvesteringarna riktas till väginfrastruktur under planperioden.

Ett transportsnålt samhälle, där olika transportslag pekas ut som bättre än andra och transportefterfrågan ska dämpas med högre transportkostnader eller fysiska hinder är inte eftersträvänsvärt. Ledstjärnan ska vara det transporteffektiva och utsläppsnåla samhället. Endast då kan Sverige bli en förebild för andra att följa efter.

Transportföretagens principer

- *Vi behöver vårda det vi redan har. Det kräver en långsiktig och finansierad underhållsplan för befintligt väg- och järnvägsnät med en halverad underhållsskuld till 2030.*
- *Med tanke på att 8 av 10 transporter sker på väg behöver en ökade andel av investeringarna gå till vägarna.*
- *Utveckla intermodala transportkedjor mellan land- och sjötransporter så att det för trafikuppgiften effektivaste transportslaget nyttjas.*

Exempel på vad som behöver göras

- *Planera för Östlig förbindelse – delfinansiering med öronmärkt infrastrukturavgift.*
- *Framtidssäkra E6 genom Skåne – tre filer för att säkerställa kapacitet, säkerhet och tillgänglighet.*
- *En översyn bör göras av svenska flygplatser med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar.*
- *En halverad underhållsskuld på det statliga väg- och järnvägsnätet till 2030.*
- *Länsplanernas andel av nationell plan måste ökas. Busstrafiken är beroende av ett fungerande finmaskigt vägnät.*

Styrmedel för morgondagens tysta och utsläppsfria transporter

Transportsektorn möter idag ett skatte-, avgifts- och subventionssystem som liknar ett lapptäcke.

Skatter och avgifter införs och justeras av staten och olika myndigheter i stuprör, utan ett transportslagsövergripande perspektiv. Det finns ofta en otydlighet om syftet är fiskalt eller styrande, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Denna otydlighet gör det även svårare att utvärdera regelverken, när dess syften inte är klarlagda. De senaste åren har det införts en rad styrmedel och subventioner som skapar osäkerhet gällande kostnadsutveckling och som kritiserats för att vara ineffektiva. Vissa centrala skatter har också blivit omoderna.

Transportföretagen anser att skatter och avgifter fyller en funktion och är, utöver det statsfinansiella syftet, en viktig del av arbetet med att minska transporternas klimatpåverkan och en hållbar väg bort från fossila bränslen. Däremot måste vi kunna kombinera uppfyllande av klimat- och miljömål med stärkt konkurrenskraft och i balans till de övriga transportpolitiska målen, så som tillgänglighet och konkurrenskraft.

Givet klimatfrågans angelägenhet och transporternas andel av klimatpåverkan är det viktigt att finna strukturerade och långsiktiga lösningar för att minska sektorns klimatutsläpp, samtidigt som hänsyn tas till samhällets ökande transportbehov och transportsystemets funktion.

Att införa styrmedel och regleringar som enbart syftar till att minska mobilitet, tillgänglighet, tillväxt och välbefinnande gynnar inte någon, framför allt inte klimatet. Transportsektorn utgör en nyckelaktör i ett konkurrenskraftigt näringsliv, vilket i sin tur skapar resurserna för att ställa om till ett hållbart samhälle. Kostnads effektivitet måste vara ledstjärnan.

Utmaningen måste i stället mötas med en bred palett av åtgärder och smarta, välanalyserade, styrmedel som lägger grund för både hållbar utveckling och en ökad konkurrenskraft.

Transportsektorn är mitt uppe i en snabb förändringsprocess – ett transportskifte. Globala trender som elektrifiering, ökad användning av icke-fossila bränslen, automation och digitalisering förändrar befintlig struktur men kan också innebära nya sätt att transportera.

En tystare och i högre grad icke-fossil transportsektor behöver ett modernt skatte-, avgifts- och subventionssystem.

Transportföretagens principer

- *Staten behöver stötta omställningen genom långsiktiga spelregler med stöd och styrmedel. Samtidigt har vi idag redan en uppsjö av styrmedel. Det är dags att rensa upp bland dessa för att skapa effektiva styrmedel.*
- *Det behövs tas ett helhetsgrepp på beskattningen av morgondagens transporter. Att beskatta den tysta och utsläppsfria trafiken på samma sätt som idag vore som att beskatta mobilitet.*

Exempel på vad som behöver göras

- *En eventuell framtida reduktionsplikt ska inte försämra svensk konkurrenskraft. Biodrivmedel ska inte beskattas på samma sätt som fossilt. Om transporter blir en del av EU:s utsläppshandel ska relevanta nationella styrmedel skrotas.*
- *Den svenska beskattningen av drivmedel ska ligga på EU:s miniminivå så länge reduktionspliktens nuvarande nivåer gäller.*
- *Uppräkningen av drivmedelsskatterna med KPI ska frysas till år 2025. Överindexeringen (BNP-uppräknings) ska tas bort permanent.*
- *Avskaffa den omoderna och ineffektiva flygskatten och elskatten på busstrafiken.*
- *Ta bort förmånsbeskattning av årskort/månadskort i kollektivtrafiken.*
- *Ingen distansbaserad beskattning (km-skatt) på lastbilar kan införas utan att skattesystemet reformeras.*

”Sjöfarten har en oöverträffad fördel genom sin enorma kapacitet. Trafikarbetet i hamn och sjöfart har också, till skillnad från andra trafikslag, möjlighet att växa utan att det egentligen kostar samhället något. Den lediga kapaciteten finns redan på vattnet, i farlederna och i hamnarna. Hamnarnas och sjöfartens betydelse för svenskt näringsliv kan knappast överskattas. Trots sjöfartens miljömässiga, kapacitetsstarka och ekonomiska fördelar, har staten valt att Sjöfartsverket ska vara ett affärsverk med avkastningskrav, till skillnad från Trafikverket som är anslagsfinansierat. Resultatet av det är att Sverige har bland de högsta sjöfartsavgifterna i världen, vilket förstås missgynnar svensk konkurrenskraft.”

Torbjörn Wedebrand, vd Wallhamn AB



En konkurrenskraftig transportsektor är A och O

Ett regelverk som är enkelt och lättförståeligt för företagen och praktiskt tillämpbart för myndigheterna är en förutsättning för en marknad med sund konkurrens.

Transportsektorns särskilda förutsättningar måste beaktas vid utformandet av nya regler, och vid översyn av befintliga. Vid införandet av nya regler är väl utförda konsekvensutredningar en förutsättning för att ge beslutsfattare så bra underlag som möjligt för att kunna välja det alternativ som uppfyller syftet med regleringen, till den lägsta kostnaden för berörda företag. Tyvärr är dessa, särskilt på enskild myndighetsnivå, ofta bristfälliga och summariskt utförda. Sverige behöver i EU-arbetet ta en mer aktiv roll att föra fram svenska förutsättningar för utformningen av EU-lagstiftning. Överimplementering måste undvikas både vid införlivandet och i tillämpningen av EU-lagstiftning. Det kräver väl utförda konsekvensutredningar vid införlivandet med jämförelse med våra grannländer.

Transportsektorn präglas av gränsöverskridande konkurrens, framför allt inom ramen för EU:s inre marknad. Globaliseringen har medfört en ökad konkurrens, med stora fördelar både för företag och konsumenter. Samtidigt har möjligheter uppstått för företag från länder med lägre kostnadslägen och mindre regelbörda

att konkurrera på den svenska marknaden. Samtidigt är transportsektorn i stor utsträckning resursintensiv att kontrollera för ansvariga myndigheter. Polisen är en nyckelaktör, som sällan prioriterar transportsektorn med de resurser som krävs för att en sund konkurrens ska kunna upprätthållas. Polisen, och andra kontrollmyndigheter, bör ges riktade medel för att säkerställa att transportsektorn kontrolleras i erforderlig utsträckning.

Svensk offentlig upphandling omsätter cirka 800 miljarder kronor årligen. Det motsvarar närmare en femtedel av Sveriges BNP. Upphandling i konkurrens sparar pengar och skattemedel kan användas mer effektivt än om det offentliga driver verksamheten i egen regi. För mindre företag är det av vikt att myndigheternas krav är proportionerliga och inte för administrativt betungande. Ur ett konkurrensperspektiv är det även viktigt att upphandlande myndigheter arbetar aktivt med avtalsuppföljning. Högt ställda krav utan ordentlig uppföljning skapar möjligheter för oseriösa företag att nå oskäligen fördelade genom att under avtalsperioden inte följa ställda krav.

Transportföretagens principer

- Den svenska transportsektorn behöver sund konkurrens. Det ska vara lätt att göra rätt och kontroller ska riktas in på att hitta det medvetna fusket.
- Företagens regelkostnader kan inte fortsätta öka. Regler, såväl nya som befintliga, behöver vara ändamålsenliga och proportionerliga. Överimplementering ska undvikas för att värna svensk konkurrenskraft.
- Transportköpare (privata och offentliga) måste efterfråga hållbara transporter och ha en regelbunden avtalsuppföljning.

Exempel på vad som behöver göras

- Genomför förslagen i Förenklingsutredningen¹, t.ex. möjlighet för Regelrådet att återremittera förslag med bristfälliga konsekvensutredningar samt krav på jämförelse med grannländer för att avgöra om implementering och tillämpning går att göra mindre långtgående av en given regel (sk. ”grannkontroller”).
- Effektivare och mer jämlika processer över landet när det gäller hamnars verksamhetstillstånd, miljöstillstånd och vissa tullfrågor.
- Riktade medel till ansvariga kontrollmyndigheter, framför allt Polisen.
- Sjöfartsverkets affärsuppdrag och ekonomi ska inte vara beroende av avgiftsuttag från handelssjöfarten

¹ SOU 2021:60 Förenklingsutredning för mikroföretag och modernisering av bokföringslagen

”För att vi ska nå vårt mål att bli klimatneutrala till 2040 så behöver vi på DB Schenker Sverige elektrifiera alla landtransporter så fort som möjligt. Den omställningen pågår nu för fullt runt om i Sverige, men vi är beroende av beslut som sker på regeringsnivå. Det är otroligt viktigt att den nya regeringen som nu tillträder inser att ett stort ansvar vilar på deras axlar. De behöver prioritera klimatomställningen och elektrifieringen högt och samarbeta med oss inom näringslivet så att de beslut som tas ska bli träffsäkra.”

**Viktor Strömblad. Senior Vice President &
Head of Land Transport, DB Schenker**



Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad

Tillgången till kompetens är en av näringslivets största utmaningar i nuläget och har stor betydelse för konkurrenskraft och tillväxt. Utmaningen gäller även företag i transportsektorn. Faktum är att Transportföretagens mätningar av branschens rekryteringsbehov visar att det offentligt finansierade utbildningssystemet tillfredsställer cirka 60 procent av kompetensförsörjningsbehovet.

Det mesta pekar på att efterfrågan på transporttjänster fortsätter växa över tid. Såväl transportköpare som omvärlden i stort förväntar sig minskade utsläpp parallellt med hög tillgänglighet och en robusthet i transportsystemet. Ett arbete pågår med en omställning till ett mer digitalt baserat och automatiserat transportsystem.

Det offentligt finansierade utbildningssystemet tillfredsställer inte transportbranschens efterfrågan på kompetens. Transportföretagen ser samtidigt inte att den tekniska utvecklingen – närmast elektrifieringen, automatisering och självkörande fordon – kan ersätta behovet av kompetenta medarbetare i transportsektorn. Faktum är att transportbranschen år 2035 förväntas anställa 25 000 fler medarbetare än vad som är fallet idag.¹ Samtidigt uppskattas transportsektorns löpande rekryteringsbehov, till följd av personalomsättning och pensionsavgångar, till cirka 10 000 medarbetare per år.

¹"Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad", en rapport av Transportföretagen, juni 2022.

Det är inte bara numerären som utvecklas. Parallellt förändras även kompetensefterfrågan. Den tekniska utvecklingen går snabbt och ställer krav på nya kunskaper och färdigheter. Kunskaper inom logistik, elektrifiering och automatisering efterfrågas i allt större omfattning. Detsamma gäller även förmågan att hantera branschens miljöutmaningar liksom krav på en utvecklad förståelse för kundbehov och hur dessa kan tillfredsställas.

Enkelt uttryckt kan sägas att utbildningssystemets omställningsförmåga blir helt avgörande för transportsektorns möjligheter att tillfredsställa branschens framtida kompetensbehov – sett såväl till den numerära efterfrågan som efterfrågade kunskaper och förmågor.

Transportföretagens principer

- *Elevplatserna i det offentliga utbildningssystemet ska kvalitativt och kvantitativt tillfredsställa branschens behov.*
- *Antalet kvinnor som jobbar i transportsektorn måste öka.*

Exempel på vad som behöver göras

- *Antalet platser såväl inom gymnasieskolan som vuxenutbildningen måste öka och företag och branscher måste få ett mycket större inflytande över yrkesutbildningarna.*
- *Upphandlingssystemet måste anpassas för att bättre möta överprövningar.*
- *Utbildningssystemet måste bli mer flexibelt och förändringsbenäget.*
- *Körkortstagande måste stimuleras – inte minst införandet av möjligheten till CSN-lån för körkortstagande kopplat till behörigheterna C och D, dvs lastbil och buss.*
- *Intresset för yrkesutbildningar är inte tillräckligt stort i Sverige. Det behövs en attitydförändring till yrkesutbildningar i samhället och här måste branscher och politiken långsiktigt och tillsammans bidra.*

Transportföretagens kompetensförsörjningspolitiska program

”Vi behöver minska krångliga regelverk som gör det svårt att både anställa och driva företag. Skatterna på drivmedel behöver också sänkas. Vi behöver satsa mer på utbildningar inom serviceyrkena, det saknas nu kompetent personal inom många olika yrkesgrupper, i vår bransch är det t.ex. väldigt ont om bussförare men även inom restaurang och besöksnäringen är det idag svårt att hitta arbetskraft.”

Helen Bergh, delägare och vice vd MK Bussresor



Sverige är en del av världen

Möten och handel är grunden för tillväxt och välstånd. För det krävs resor och transporter. Svensk import och export är transportberoende och transportmarknaden är internationell. EU:s inre marknad är Sveriges viktigaste marknad och tre fjärdedelar av vår handel sker med de övriga EU-länderna. Ett välfungerande och konkurrenskraftigt EU är avgörande för svenska företag och jobb.

Oavsett trafikslag stannar inte transporterna vid gränsen. Det behöver prägla de politiska besluten i EU och i Sverige. Under pandemin såg vi t.ex. betydelsen av ”green lanes” för att säkerställa att lastbilar och förarna kunde tas sig fram trots i stort sett stängda gränser. En sammanhängande europeisk transportinfrastruktur är avgörande för europeisk konkurrenskraft.

Ordförandeskapet i EU:s ministerråd roteras var sjätte månad och den första halvan av 2023 sitter Sverige vid rodret. Senast det hände var 2009. Ordförandeskapet bidrar till ett större fokus EU-frågor i Sverige, men även större fokus på Sverige. Det kommer av allt att döma vara ett minst sagt utmanande omvärldsläge när Sverige tar över, där EU har att hantera utmaningar som Rysslands anfallskrig mot Ukraina samt den energikris och det osäkra ekonomiska läget.

Inom ramen för EU:s Gröna giv finns en rad initiativ som syftar till att minska EU:s utsläpp av växthusgaser. Målsättningen är att EU-länderna ska minska sina gemensamma utsläpp med 55 procent till 2030 jämfört med 1990 års nivåer. I ett paket av åtgärder - kallat Fit-for-55 eller 55 procentspaketet - har initiativ samlats för att nå dessa mål. Paketet omfattar bland annat förändringar i EU ETS (system för utsläppshandel), införlivande av vägtrafik i utsläppshandels-systemet, minskat antal utsläppsrätter, reduktionsplikt inom flyg- och sjöfartsbränsle (ReFuelEU Aviation och Maritime).

Sverige och de andra EU-länderna behöver tillväxt och konkurrenskraft. Det är en förutsättning för att kunna uppfylla de höga ambitioner som finns på klimat- och miljöområdet. Målet kan inte vara något annat än att EU ska vara världens mest konkurrenskraftiga område.

Transportföretagens principer

- *Svensk import och export är transportberoende och EU:s konkurrenskraft kräver effektiva och hållbara transportlösningar. Alla trafikslag behövs.*
- *Sverige behöver bedriva ett proaktivt arbete i EU och vara med att sätta agendan.*
- *Koldioxidutsläppen känner inga nationsgränser. Skärpta klimatmål måste kombineras med tillväxt.*

Exempel på vad som behöver göras

- *Sverige behöver arbeta för åtgärder med störst kostnads- och klimat-effektivitet för att nå målen i EU:s Fit For 55.*
- *Förbindelser till och från Sverige behöver framtidssäkras, t.ex. väg-, sjö- och järnvägstransporter i södra Sverige.*
- *Arlanda är viktig som tillväxtmotor för svensk ekonomin. Kapaciteteten på Arlanda liksom anslutande infrastruktur kan behöva byggas ut. En Arlandautredning behövs.*
- *Attrahera fler direktlinjer med flyg till Sverige.*
- *En ”one-stop-shop” för hantering av moms på bussresor inom EU behövs för att underlätta administrationen för företagen.*

**Har du frågor eller vill veta mer,
kontakta oss gärna**



**Övergripande frågor, transporträtt
och regelförbättring**

Susanne Karlsson
susanne.karlsson@
transportforetagen.se



**Åkerinäringen och
infrastrukturfrågor**

Anders Josephsson
anders.josephsson@
transportforetagen.se



Skatter och styrmedel

Märten Bergman
marten.bergman@
transportforetagen.se



Kompetensförsörjning

Caj Luoma
caj.luoma@
transportforetagen.se



Flygbranschen

Fredrik Kämpfe
fredrik.kampfe@
transportforetagen.se



Bussbranschen

Anna Grönlund
anna.gronlund@
transportforetagen.se



Hamnnäringen

Eric Tedesjö
eric.tedesjo@
transportforetagen.se



Internationell logistik och spedition

Håkan Nilsson
hakan.nilsson@
transportforetagen.se

Transportföretagen

Storgatan 19, Box 5384, 102 49 Stockholm, Sweden

Tel 08 762 71 00 E-post naringspolitik@transportforetagen.se

Hemsida transportforetagen.se