

## DEBATT

Redaktör Carina Stensson Bitr redaktör Björn Jorner  
Debattredaktionen debatt@svd.se Telefon 08-13 51 49  
Webb: SvD.se/debatt Twitter: twitter.com/SvDDebatt Facebook: SvD Debatt

## Debatt | Upphandlingar

## Miljarder rullar vid överprövningar

Överprövningarna av upphandlingar förse-  
nar och fördyrar både varor och tjänster.  
Pengar som skulle kunna frigöras till väl-  
färd och används istället till utdragna pro-  
cesser, skriver Vesna Jovic och Eva-Lotta  
Löwstedt Lundell, Sveriges Kommuner och  
Landsting. **Näringsliv Debatt sid 13**



→ SvD.se

Foto: Pressbilder

## Debatt | Europa

## Dags att sätta stopp för EU-skatten

En EU-skatt har nu föreslagits, men  
det är inte ett svar på Europas framtid-  
utmaningar. Svenska skattebetalares  
pengar ska inte spenderas utan att det  
föregås av ett beslut i Sverige, skriver  
M-politikerna Karin Enström och Jörgen  
Warborn. **Näringsliv Debatt sid 13**



→ SvD.se

Foto: Henrik Montgomery/TT

## Förbud mot bilmotorer är feltänkt

Vi delar den oro för klimatet som uttrycks i januariavtalet. Däremot är det inte logiskt med ett totalförbud mot bilar som kan drivas med bensin eller diesel. Det skriver flera miljödebattörer som granskat punkt 31 i uppgörelsen mellan S, C, L och MP.

Det så kallade januariavtalet mellan S, C, L och MP sägs i punkt 31: "Från år 2030 kommer det inte längre vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Regeringen kommer att driva ett motsvarande förbud i hela den Europeiska unionen."

Hur formuleringen ska tolkas är inte lätt att reda ut. Den bokstavliga tolkningen av begreppet "bensin- och dieseldrivna bilar" är rimligen alla fordon som är försedda med en motor som kan drivas med bensin eller diesel, det vill säga med drivmedel som motsvarar de specifikationer som finns bränsle- kvalitetsdirektivets (direktiv 98/70/EG) bilagor I och II.

Direktivets bilaga I gäller bränslen för det som brukar kallas "bensinbilar", medan bilaga II gäller för bränslen för det vi i dagligt tal kallar "dieslbilar".

Dessa specifikationer gäller dock oavsett om drivmedlet är fossilt eller förnybart. I själva verket kan drivmedel som uppfyller bilagornas krav tillverkas av praktiskt taget alla råvaror som innehåller kol, det vill säga såväl av fossila råvaror (normalt råolja, men bland annat stenkol fungerar också) som olika förnybara råvaror, till exempel matavfall, trä, rapsolja, palmolja och mycket annat.

Om man förbjuder fordonen försvinner därför så småningom inte enbart möjligheten att använda både fossil och förnybar bensin och diesel utan även etanol, metanol eller andra, flytande biodrivmedel.

Från klimatsynpunkt finns det dock inga skäl att förbjuda dessa fordon. Det finns däremot mycket starka skäl att förbjuda drivmedel som är tillverkade av fossila råvaror – det gäller oavsett om de fossila drivmedlen utgörs av bensin, diesel eller till exempel fordonsgas.



Förbränningsmotorer drivna av biodrivmedel kommer att behövas länge. Därför är det inte genomtänkt att förbjuda förbränningsmotorer till år 2030 så som det står i januariavtalet, skriver artikelförfattarna. Foto: Vegard Wivestad Grøtt/TT

Det är viktigt att driva på elbilsutvecklingen. Men förbränningsmotorer drivna av biodrivmedel kommer att behövas långt fram i tiden. Det är därför viktigt att utveckla produktionskapaciteten för hållbara biodrivmedel. Idag är inte alla biodrivmedel optimala, varken från klimat eller miljösynpunkt.

Förutom klimatutsläpp orsakar förbränningsmotorer hälsofarliga utsläpp som kan motivera lokala restriktioner i tätorter. I viss mån kan de även bidra till övergödning och bildning av marknära ozon, men inte i den omfattningen att det är rimligt med ett förbud på landsbygden.

Vi delar verkligen den klimatoro som uttrycks i januariavtalet, men vi kan inte se det logiska i ett totalförbud mot bilar som kan drivas med bensin eller diesel.

”  
Vi uppmanar regeringen att koncentrera arbetet på att så snart som möjligt införa ett förbud mot de fossila drivmedlen.

Vi kan däremot se starka skäl att så snart som det är praktiskt möjligt fasa ut försäljningen av fossila drivmedel. Den svenska klimatpolitiken syftar till att inom 20-25 år i princip stoppa alla utsläpp av växthusgaser. Ett totalförbud mot fossila drivmedel från till exempel 2040 skulle sända en tydlig signal till alla aktörer i samhället om att starta utfasningen av de fossila drivmedlen och starta den betydande omställning av en rad verksamheter – inte bara drivmedelsförsörjningen – som detta innebär. Ett starkt argument för att successivt fasa ut de fossila drivmedlen är att detta minskar utsläppen från hela fordonsparken, inte bara från nya, lätta fordon.

Parallellt med en utfasning av fossila bränslen måste det självfallet satsas på en kraftfull utbyggnad av fossilfria alternativa transportmöjligheter för människor och gods, både i staden och på landet. Det behövs också styrmedel för mera transporteffektiva städer där nya bostadsområden och verksamheter måste planeras för fossilfria transporter. Biltransporterna behöver troligen minska i framtiden, men inte överallt. Det ska vara möjligt att bo och verka i hela landet även om två decennier.

Vi uppmanar regeringen att koncentrera arbetet på att så snart som möjligt införa ett förbud mot de fossila drivmedlen istället för att förbjuda bilar som kommer att behövas även i det fossilfria samhället.

Cecilia Hult  
projektledare hållbar mobilitet, IVL Svenska Miljöinstitutet

Olle Hädel  
miljöexpert fordon och bränslen

Lars Nilsson  
trafik- och miljöexpert

Magnus Nilsson  
miljökonsult

Anders Roth  
ansvarig för hållbar mobilitet, IVL Svenska miljöinstitutet

Frances Sprei  
docent hållbar mobilitet, Chalmers Tekniska Högskola

## Debatt | Hamnstrejken

## Regeringen kan stoppa konflikten

Stockholm, Helsingborg, Sundsvall, Malmö, Halmstad och Karlshamn är några av de hamnar som nu drabbas hårt av den pågående hamnstrejken. Strejken är en attack mot miljösäkra transporter, en attack mot alla hamnar i Sverige och en attack mot den svenska modellen.

Hamnarbetarförbundet har vid ett flertal tillfällen erbjudits kollektivavtal jämte det redan befintliga Hamn- och stuveriavtalet som Sveriges Hamnar tecknat med Transportarbetarförbundet. Hamnarbetarförbundet har dock tackat nej till avtalet, avbrutit förhandlingarna och valt att börja

strejka. Kollektivavtalet mellan Transportarbetarförbundet och Sveriges Hamnar – Hamn- och stuveriavtalet – är ett av de äldsta på den svenska arbetsmarknaden. En hamn gjorde ett försök med lokala avtal med Hamnarbetarförbundet men fick ett domstolsförfarande med Transportarbetarförbundet och dryga böter som resultat.

Hamnarbetarförbundet följer inte den svenska arbetsmarknadsmodellen som bygger på ett kollektivavtal för varje bransch och lika villkor för alla anställda.

Det avtal som medlarna föreslagit skulle ge Hamnarbetarför-

bundet facklig status, fulla fackliga rättigheter och förmåner som följer kollektivavtalet.

Arbetsgivare skulle, som är bundna av det för deras bransch gällande kollektivavtal, få skydd mot strejker från andra fackförbund än det kollektivavtalsbärande förbundet.

Hamnarbetarförbundet har konstant vägrat att teckna ett sådant avtal. Hamnarbetarförbundets agerande visar på behovet att snabbt få ny lagstiftning på plats.

Den svenska arbetsmarknadsmodellen har tjänat Sverige väl och vi har inte råd att förlora den

modellen och ersätta den med osäkra förutsättningar. Det finns en remiss på ett lagförslag till förändring som ska gälla från och med årsskiftet 2019/2020 där denna konflikt med strejker skulle vara omöjlig.

Det är av stor vikt att nya regeringen färdigställer förslaget så att den snabbt kan tas i riksdagen. Ska vi vänta 11 månader eller ska LO och regeringen redan nu stoppa den utpressning som sker från Hamnarbetarförbundet?

Tommy Halén

ledamot i Sveriges Hamnar 2010-2018  
och vd för Trelleborgs hamn 2009-2017