

Remissyttrande
Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
0767-99 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.e.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN HÅLLBARHETSKRITERIER FÖR VISSA BRÄNSLEN OCH EN NY REDUKTIONSPLIKT

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en hållbar utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en bransch med lång historia och med en kritisk betydelse för samhället. Branschen är en utpräglad småföretagarbransch: 2/3 av omsättningen kommer från företag med färre än 100 medarbetare. Godstransporter på väg sysselsätter över 100 000 förare och totalt omkring 250 000 personer, cirka 5 procent av antalet sysselsatta i Sverige. Åkerinäringen omsätter motsvarande 4 procent av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Vi avgränsar vårt remissvar till den del som berör en ny reduktionsplikt.

Bakgrund

I förnybartdirektivet ställs krav på medlemsstaterna att integrera förnybar energi i transportsektorn. Medlemsstaterna ska bland annat införa en skyldighet för drivmedelsleverantörer att nå vissa mål om användning av förnybar energi i transportsektorn. Utsläppen av växthusgaser i transportsektorn ska minska med minst 14,5 procent fram till 2030, eller säkerställas att andelen förnybar energi i transportsektorn är minst 29 procent senast 2030.

Utöver de sektorspecifika transportmålen i förnybartdirektivet finns det även krav på medlemsländerna att bidra till EU:s klimatmål. Ansvarsdelningsförordningen, ESR, reglerar utsläppen inom den icke-handlande sektorn och innefattar främst utsläppen från vägtransporter, egen uppvärmning av bostäder och lokaler, arbetsmaskiner samt jordbruket under perioden 2021–2030. Sverige ska inom ESR minska utsläppen med 50 procent till 2030 jämfört med 2005. Om Sverige inte når de uppsatta målen riskerar det att leda till sanktionsavgifter.

För att nå dessa mål föreslås det därför att reduktionsplikten för bensin och diesel höjs från 6 till 10 procent för perioden 1 juli 2025–31 december 2026. Reduktionsnivåerna föreslås bestämmas till 10 procent även för åren 2027–2030.

Synpunkter

- *Utvecklad reduktionsplikt*
Sveriges Åkeriföretag anser att det är bra att reduktionsplikten utvecklas och att det är lämpligt att den anpassas till förutsättningarna i EU:s förnybartdirektiv.
- *Reduktionspliktsnivå*
Sveriges Åkeriföretag ställer sig bakom att reduktionsplikten höjs till 10 % och ser positivt på att reduktionsnivåer sätts fram till 2030. Samtidigt anser vi att det saknas tydliga belegg för att de föreslagna nivåerna är tillräckliga för att nå Sveriges ESR-mål. Vi föreslår därför en successiv och förutsägbar höjning av reduktionsplikten fram till 2030 för att undvika risken för plötsliga, omfattande justeringar längre fram.
- *Prioritera åtgärder för att nå Sveriges ESR-mål*
Det är viktigt att Sverige når ESR-målen, både för klimatet och för att Sverige inte ska riskera sanktionsavgifter. Sveriges Åkeriföretag anser därför att det är av stor vikt att regeringen än tydligare prioriterar införande av åtgärder som kan möjliggöra och understödja transportsektorns omställning, så att sanktionsavgifter kan undvikas.
- *Skattebefrielse för fossilfria drivmedel inom reduktionsplikten*
För att motverka kostnadsökningar till följd av reduktionsplikten bör Sverige verka för att fossilfria drivmedel ska kunna skattebefrias även vid inblandning inom reduktionsplikten.
- *Inkludering av elektrobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung*
Vi stödjer inkluderingen av elektrobränslen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung i reduktionsplikten. Alla hållbara, fossilfria bränslen behövs för att Sverige ska nå sina klimatmål.

- *Inkludering av el från publik laddning i reduktionsplikten*
Utifrån utformningen av EU:s förnybarhetsdirektiv anser vi att det är rimligt att inkludera el från publik laddning i reduktionsplikten. I promemorians konsekvensanalys belyses dock att den publika laddningens bidrag till reduktionsplikten inte i närtid leder till ytterligare utsläppsminskningar utan till att utsläppen från bensin och diesel ökar, på grund av att den el som får tillgodoräknas initialt hade levererats till laddfordon oavsett förslaget. Med en succesiv ökning av reduktionsplikten skulle incitamentet för utbyggnaden av laddinfrastruktur stärkas utan att riskera att påverka förutsättningarna för andra förnybara alternativ negativt.
- *Ökad tydlighet kring beräkning och hantering av elens klimatnytta*
Vi efterfrågar tydligare riktlinjer för vad som räknas som publik laddning och hur klimatkrediter från publika laddstationer ska beräknas och hanteras inom reduktionsplikten. Att promemorian inte inkluderar en konkret beräkningsmetod för elkrediternas bidrag gör det svårt att analysera förslagets konsekvenser. Det är viktigt att inkluderingen av elkrediter från publik laddning inte urholkar förtroendet för eldrivna godstransporters klimatnytta, då den låga klimatpåverkan från eldrivna lastbilar är en viktig drivkraft för utrullningen av eldrivna lastbilar. Att rapportera klimatpåverkan från enskilda godstransporter, såväl som ett företags företags samlade klimatutsläpp, blir allt viktigare. Det är då viktigt att det är tydligt hur stor klimatpåverkan är för det drivmedel som har används för transporten och att klimatnyttan från olika bränslen inte dubbelräknas.
- *Tydliga valmöjligheter avseende elens klimatpåverkan*
Om klimatnyttan från el på publika laddstationer ska kunna tillgodoräknas inom reduktionsplikten bör det i praktiken innebära att den el som laddas från en publik laddstation ges samma klimatpåverkan per energienhet som reduktionspliktig bensin och diesel, det vill säga en reduktion på 10%. Om det inte är möjligt att exkludera den laddade elen från reduktionsplikten, och klimatnyttan därmed inte tilldelas den specifika transporten, finns det risk att intresset för att investera i eldrivna godstransporter avtar avsevärt. Detta eftersom transportföretagen då förlorar den direkta klimatnyttan från eldriften, som annars skulle ha stärkt incitamentet att välja eldrivna fordon. Om den laddade elen inkluderas i reduktionsplikten kan det därför leda till att eldrivna transporter uppfattas som mindre fördelaktiga jämfört med andra alternativ. För att undvika osäkerheter kring elens klimatnytta vid publik laddning bör det därför tydligt framgå om den el som laddas ingår i reduktionsplikten eller inte. Samtidigt bör det också redovisas vad den faktiska klimatpåverkan från den laddade elen är. De som köper el från en publik laddstation bör också ges möjlighet att välja mellan att köpa el som räknas in i reduktionsplikten och el som inte gör det.

- *Behov av ytterligare stimulansåtgärder och initiativ för fossilfria transporter*

Vid sidan av reduktionsplikten och investeringsstöd för fossilfria fordon, efterfrågar vi även riktade stimulansåtgärder som kan göra fossilfria transporter mer kommersiellt attraktiva för köpare och säljare av tjänsten. Vi föreslår att politiska beslut om skattelättnader för både säljare och köpare av fossilfria transporter utreds skyndsamt i syfte att skapa rätt incitament och öka marknads efterfrågan på fossilfria alternativ. Vidare krävs ett nära och lösningsorienterat samarbete mellan aktörer i politik och förvaltning, Energimyndigheten, nätägare och transportnäringen för att påskynda utbyggnaden av nätkapacitet på rätt platser i landet, särskilt i industri- och terminalområden där majoriteten av det framtida effekt- och laddningsbehovet uppstår.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Klimat- och näringslivsdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef