

## INSPEL TILL REGERINGENS KLIMATHANDLINGSPLAN

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällena och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag står bakom Sveriges och EU:s klimatmål och strävan efter att minska åkerinäringens växthusgasutsläpp. Om målen ska kunna nås krävs det dock att politiken är lyhörd för branschens förutsättningar och behov och utifrån det skapar långsiktiga spelregler för omställningen.

Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att komma med inspel till Regeringens klimathandlingsplan. Vi hade dock önskat att fler från vår näring hade fått möjlighet att medverka i det rundabordssamtal om klimatomställningen som hölls med transportbranschen inför klimatmötet och att även branschorganisationer hade bjudits in till samtal om omställningen. Vi finns självklart tillgängliga för fortsatt dialog och delar gärna med oss av våra kunskaper kring åkerinäringens förutsättningar och behov i omställningsarbetet.

Nedan följer våra inspel. Vi ser fram emot fortsatta samtal och berättar gärna mer om våra synpunkter.

### **Teknikneutralitet och verklig klimatpåverkan**

Sveriges Åkeriföretag är övertygade om att alla tillgängliga hållbara fossilfria alternativ kommer att behövas om vi ska kunna nå de uppsatta klimatmålen. Vi anser också att klimatpåverkan från transporter bör bedömas utifrån ett WtW eller LCA-perspektiv i stället för att mäta koldioxidutsläppen endast från avgasröret. Detta för att på bästa reflektera den verkliga klimatpåverkan från transporterna.

Regeringen bör ta fram en tydlig nationell plan för utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för fossilfria drivmedel inklusive ett tydligt nationellt samordningsansvar. En plan bör även tas fram för utbyggnad av elproduktion och produktion av fossilfria drivmedel.

### **Olika förutsättningar kräver olika lösningar**

Transportsektorn är inte en homogen bransch med samma förutsättningar utan skiljer sig åt beroende på bland annat vad det är för typ av gods som transporteras och vart transporten utförs. Därför anser Sveriges Åkeriföretag att det är viktigt att regler och styrmedel för transportsektorn utformas på ett teknikneutralt sätt som tar hänsyn till transporternas verkliga klimatpåverkan och skapar bästa möjliga förutsättningar för omställning för hela åkerinäringen.

## Biodrivmedel

Hållbara biodrivmedel är viktiga för att åkerinäringen ska kunna ställa om. Sveriges Åkeriföretag anser därför att Regeringen bör:

- Ta fram långsiktiga incitament för produktion av biodrivmedel.
- Verka för att biodrivmedel ska ses som ett hållbart alternativ för tunga transporter i EU. Exempelvis genom att i revideringen av koldioxidnormerna ta hänsyn till klimatnyttan hos hållbara fossilfria drivmedel och inte endast mäta utsläpp av koldioxid från avgasröret.
- Utnyttja de nya bestämmelserna i Gruppundantagsförordningen, GBER, för att återinföra skattebefrielsen för biogas. Energimyndighetens uppdaterade övervakningsrapport, som granskar risken för överkompensation, visar att biogasen inte var överkompenserad under 2022. Det bör därmed inte längre finnas några hinder för att återinföra skattebefrielsen så fort nödvändig justering har gjorts i lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen.
- Utnyttja möjligheten att med stöd av de nya bestämmelserna i GBER även skattebefria låginblandade biodrivmedel. Denna skattebefrielse bör vara långsiktig.
- Avskaffa malus för lätta lastbilar som enbart kör på HVO100, förutsatt att de är godkända för att köras på HVO100 och att det kan styrkas att de endast kört på HVO100.

## Elektrifiering

Elektrifiering via batterier eller bränsleceller är en viktig del i att få ner såväl lokala utsläpp som växthusgasutsläpp. Idag är eldrivna lastbilar dock betydligt dyrare än konventionella alternativ och laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas bristfällig. För att påskynda elektrifieringen anser vi därför att Regeringen bör:

- Utveckla och förlänga Klimatpremien för miljölastbilar. Stödet för köp av miljölastbilar bör förlängas till 2025 och 2026, och 20-procentsgränsen för stödet strykas. Stödet bör utökas till att gälla även lätta lastbilar och ytterligare medel tillskjutas för detta ändamål.
- Förenkla stöd för laddinfrastruktur för såväl publik som icke-publik laddning av tunga fordon och verka för att möjliggöra stöd även för semipublik/destinationsladdning. Allt stöd bör samlas hos en myndighet, förslagsvis Energimyndigheten, och möjlighet bör finnas för samlad ansökan för både fordon och laddinfrastruktur.
- Skapa förutsättningar för att påskynda satsningar på att stärka kapaciteten i elnätet för att möjliggöra laddning av tunga fordon som kräver hög effekt. Det är redan idag på flera håll svårt eller omöjligt att ladda tunga fordon på grund av kapacitetsbegränsningar i elnätet.
- Möjliggöra off-peakkörning genom att ändra trafikförordningen så att kommuner kan tillåta nattransporter med tysta och rena drivlinor. Trafikförordningen styr hur lokala trafikföreskrifter får utformas och de

medger idag differentiering utifrån exempelvis fordonsslag men inte utifrån drivlina eller drivmedel. Att möjliggöra sådan differentiering skulle ge elektrifierade fordon en fördel som gör att de kan användas mer effektivt och samtidigt skapa en drivkraft för ökad elektrifiering.

### **Beredskapsperspektiv**

Omställningen får inte äventyra tillgång på fungerande fordon i kris och krig. Även civila fordon behövs i en kris- eller krigssituation för utföra samhällsviktiga transporter för att säkerställa allt ifrån en fungerande mat- och dricksvattenförsörjning till transport av sjukvårdsmateriel, sophertering etc. Det är därför viktigt att det finns en beredskap för att transportsystemet ska fungera även om det blir kraftiga störningar på elsystemet och på drivmedelsförsörjningen. Här kan inhemskt producerade hållbara biodrivmedel och e-bränslen spela en viktig roll för att bidra till en ökad försörjningstrygghet. Därför är det viktigt att nya regelverk inte begränsar möjligheten att använda dessa alternativ.

### **Transporteffektiv samhällsplanering**

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att skilja på begreppen transportsnålt och transporteffektivt. Vi anser att nyttan av transporter och det förädlade värdet av material och varor måste tas i beaktan vid värderingen av transporteffektivitet och behovet av transporter. Transportsektorn måste i själva verket betraktas som en möjliggörare för utvecklingen av svensk industri.

### **Effektiva fordon**

Höghöghetsfordon möjliggör mer energieffektiva transporter eftersom mer gods ryms på varje transport. Effektivare transporter ger lägre klimatpåverkan och därför har höghöghetsfordon en viktig roll att spela för att minska transportsektorns utsläpp både för lokala transporter och fjärrtransporter. Dessa fordon bör därför gynnas i utformningen av regelverk för vägtransporter.

- Längre fordon, upp till 34,5 m  
Cirka 590 mil väg planeras öppnas i Sverige för 34,5 meter långa lastbilar vilket kan medverka till viss effektivisering av godstransporter på väg men en lågt hängande frukt är att i samverkan med transportnäringen ytterligare prioritera effektiva transporter på väg genom att öppna ett allt större statligt och kommunalt vägnät som tillåter 34,5 meters lastbilar.

Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikförordningen inte möjliggör att fullt ut nyttja de möjligheter som EU direktivet 95/53 medger att effektivisera godstrafik på väg genom att tillåta mer flexibla fordon. Sverige kan här lära av Finland som generösare tillåter fler fordonskombinationer än Sverige inom 34,5 meters fordonslängd. 96/53 direktivets artikel 4.2 och 4.4 är nyckeln till att också Sverige kan följa Finlands exempel att inom 29,25 meters lastlängd och genom en ändring av Trafikförordningen bland annat tillåta längre släpvagnar och längre påhängsvagnar.

- **Tyngre fordon, upp till 74 ton**  
Prioriterade åtgärder behövs som kraftigt påskyndar BK4 uppgradering av vissa broar som medger ökad framkomlighet för 74 tons lastbilar på ett betydligt större statligt och kommunalt vägnät än planerat. Enligt nuvarande plan kommer knappt hälften av det statliga BK1 vägnätet att vara uppgraderat till BK4 år 2029.

### **Intermodala transporter**

Att använda rätt trafikslag vid rätt tillfälle och i samverkan mellan vägtrafik, järnväg och sjöfart bygger på optimeringen av trafikslagen tillsammans och i kombination med varandra. Detta leder till bättre transporteffektivitet som ger ökad tillgänglighet, stärkt konkurrenskraft och bidrar till uppfyllandet av våra klimatmål.

De godsfrakter som redan idag utförs med båt- eller tågtransporter kan med fördel förlängas och köras närmare slutdestinationen för att sedan, den sista biten, köras med regionala lastbilstransporter. Hur beställningen genomförs är avgörande och det är därför viktigt att transportköparna beställer ”rätt” och låter hållbarhet väga mer än pris. Ett alltför lågt pris bekostas oftast av något annat.

### **Helhetsöversyn över skatter och avgifter för vägtrafiken**

Sveriges Åkeriföretag anser att en utredning snarast bör tillsättas med uppdraget att i samverkan med vägtrafikens intressenter, ta fram förslag till nytt system för vägtrafikens avgifter, skatter och tullar. Detta är viktigt, dels i ett omställningsperspektiv till 2030 för vägtrafik, dels i ett perspektiv på längre sikt efter 2030 när en stor del av vägtrafiken förväntas ha förändrats. Utredningen bör omfatta alla vägtrafikfordon för person- och godstrafik. Hänsyn bör tas till miljö- och klimatpåverkan och transporteffektivitet premieras. För att ett sådant system ska bli så effektivt och konkurrensneutralt som möjligt måste hänsyn tas till kommande EU-regelverk och multipla regleringar för samma utsläpp måste undvikas.

### **Digital rapportering av data**

Regeringen bör möjliggöra myndighetssamverkan för insamling av miljödata genom likriktad teknikneutral och standardiserad digital rapportering av miljödata. Detta för att styra mot miljömål och kommande implementering av lag inom EU för digital transportinformation.

Hänsyn måste här tas till äganderätten av genererade data, inte minst fordonsägarnas rättighet att bestämma vilken data som får delas, med vem och för vilket syfte. Realtidsövervakning av utsläpp och kontinuerlig dataöverföring skulle kunna få stora konsekvenser och leda till såväl tekniska- som integritetsrelaterade risker. Därför anser Sveriges Åkeriföretag att data inte ska överföras kontinuerligt utan utifrån efterfrågan av relevanta uppgifter.