SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Datum
2026-10-30

Sid
1 (15)

Vår beteckning
2026-27

Er beteckning/Diarienummer
KN2026/01175

Remissyttrande

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

Klimat- och
näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se
kn.kl.remissvar@regeringskansliet.se

# Sveriges Åkeriföretags yttrande avseende remiss av betänkandet Vägen mot utfasning (SOU 2026:33)

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 arbetstillfällen och för tillväxt. Näringen omsätter cirka 300 miljarder kronor, vilket motsvarar 4,6 procent av värdet av Sveriges BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har även medverkat i utredningens referensgrupp och under arbetets gång bidragit med synpunkter utifrån åkerinäringens perspektiv.

**Sammanfattning av förslaget**
Utredningen Vägen mot utfasning – Styrmedel för ett fossilfritt samhälle (SOU 2026:33) har haft i uppdrag att analysera och föreslå kostnadseffektiva styrmedel för att fasa ut fossila bränslen inom de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR). Utgångspunkten är att Sverige ska uppfylla sina klimatåtaganden till 2030 och nå det nationella klimatmålet om nettonollutsläpp senast 2045, samtidigt som hänsyn tas till konkurrenskraft, försörjningstrygghet och regionala förutsättningar.

Utredningen föreslår åtgärder inom fyra huvudsakliga områden:

- **Uppdaterad reduktionsplikt:** Successivt höjda reduktionsnivåer, gemensamma krav för bensin och diesel samt ökad flexibilitet.

- **Ökad elektrifiering:** Förändrad drivmedelsbeskattning, förlängd klimatpremie för tunga fordon och analys av sänkt elskatt för laddning av tunga fordon.

- **Effektivare energibeskattning:** Förändringar av principerna för energi- och koldioxidbeskattning och en anpassning av skattesystemet till den successiva utfasningen av fossila bränslen.

- **Trygg och accepterad omställning:** Bland annat sänkt generell elskatt och åtgärder för att säkerställa grundläggande drivmedelsservice.

Utredningens huvudsakliga inriktning är att kombinera en successivt skärpt reduktionsplikt med ökad elektrifiering och förändrad energibeskattning för att minska utsläppen och skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar omställning.

**Allmänna synpunkter**

Sveriges Åkeriföretag ser transportsektorns energiomställning som en högt prioriterad fråga och välkomnar utredningens övergripande inriktning med en successivt höjd och flexibel reduktionsplikt i kombination med åtgärder för ökad elektrifiering. Reduktionsplikten och ett fortsatt främjande av höginblandade biodrivmedel och biogas är viktiga för att minska vägtransporternas klimatpåverkan, samtidigt som elektrifieringen utgör den långsiktiga huvudriktningen.

Sveriges Åkeriföretag ser dock inte en generell höjning av skatten på diesel som rätt väg för godstransportsystemets omställning. För att möjliggöra omställningen krävs långsiktiga och förutsägbara investeringsförutsättningar, konkurrenskraftiga energikostnader samt fungerande tank- och laddinfrastruktur och tillräcklig elnätskapacitet. Kommande intäkter från ETS 2 bör i större utsträckning användas för att stödja transportsektorns omställning.

Politiken behöver också bidra till att stärka efterfrågan på fossilfria transporter, bland annat genom tydliga klimatkrav i offentlig upphandling och ekonomiska incitament för transportköpare att välja fossilfria alternativ. Transportköparna, inklusive offentlig sektor, behöver ta ett större ansvar genom att efterfråga och vara beredda att betala för dessa transporter.

Med kort tid kvar till 2030 behöver klimatpolitiken prioritera åtgärder som kan ge faktiska utsläppsminskningar under återstående tid, samtidigt som långsiktiga och konkurrenskraftiga förutsättningar skapas för vägtransporternas fortsatta omställning efter 2030.

## Närmare synpunkter

### Reduktionsplikt

*En successivt höjd reduktionsplikt*

Utredningen föreslår att reduktionsplikten höjs till 21 procent 2028, 23 procent 2029 och 25 procent 2030, med ett gemensamt reduktionskrav för bensin och diesel. Efter 2030 föreslås nivåerna anpassas i jämn takt till den förväntade användningen av flytande drivmedel 2045, med en översyn vid kontrollstationer vart fjärde år.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker successivt höjda reduktionsnivåer, under förutsättning att höjningarna kombineras med fungerande mekanismer för kostnadskontroll och flexibilitet, åtgärder som underlättar elektrifieringen av vägtransporterna samt att hänsyn tas till tillgången på hållbara förnybara drivmedel. Reduktionsplikten är ett etablerat styrmedel som kan minska växthusgasutsläppen från den befintliga fordonsflottan till dess att elektrifieringen får större genomslag. Sveriges Åkeriföretag delar således utredningens bedömning att en vidareutvecklad reduktionsplikt är att föredra framför ett nytt nationellt utsläppshandelssystem.
Reduktionsplikten bedöms bland annat kunna ge lägre drivmedelspriser än ett nationellt handelssystem och innebär att befintliga regelverk kan vidareutvecklas i stället för att nya införs.

Marknaden för förnybara drivmedel är internationell och EU:s klimatmål och lagstiftning väntas successivt öka efterfrågan på förnybara drivmedel inom Europa. Om produktionen inte ökar i motsvarande takt riskerar den ökade konkurrensen om tillgängliga volymer att driva upp priserna och därmed förstärka reduktionspliktens kostnadspåverkan. Sveriges Åkeriföretag anser därför att reduktionspliktens framtida nivåer behöver utformas med hänsyn till utvecklingen på den internationella drivmedelsmarknaden samt konsekvenserna för transportkostnader och svensk konkurrenskraft.

*Flexibilitetsmekanismer*
Sveriges Åkeriföretag är positiva till utredningens förslag om ett pristak för utsläppsminskningar, utökade möjligheter att spara utsläppsminskningar mellan år och möjlighet till tidsbegränsad nedsättning av reduktionspliktskraven vid allvarliga marknadsstörningar. Dessa mekanismer kan bidra till att begränsa kostnadsökningar, öka flexibiliteten och stärka reduktionspliktens långsiktiga förutsägbarhet och acceptans.

Det är samtidigt viktigt att förutsättningarna för en tidsbegränsad nedsättning är tydligt definierade och förutsägbara så att det inte ger upphov till en för stor ryckighet eller skapar osäkerheter kring reduktionspliktens långsiktiga utveckling. Det bör därför framgå vilka omständigheter som kan motivera en sådan åtgärd, hur behovet ska bedömas och hur länge nedsättningen får gälla.

*Elkrediter*
Utredningen föreslår att möjligheten att tillgodoräkna sig elkrediter inom reduktionsplikten ska begränsas till publika laddstationer som bedöms vara i behov av statligt främjande.

Sveriges Åkeriföretag motsätter sig sådan begränsning för laddstationer för tunga fordon. Utbyggnaden av laddinfrastruktur behöver utgå från transporternas faktiska behov, och även laddstationer som inte bedöms ha ett särskilt behov av statligt främjande kan fylla en viktig funktion i elektrifieringen av de tunga transporterna. Samtliga publika laddstationer som är anpassade för tunga fordon och uppfyller regelverkets krav bör därför kunna tillgodoräkna sig elkrediter.

*Höginblandade flytande biodrivmedel*
Utredningen föreslår att rena och höginblandade förnybara drivmedel ska omfattas av reduktionsplikten när möjligheten till skattebefrielse upphör, dock senast den 1 januari 2031.

Sveriges Åkeriföretag ser betydande risker med att inkludera höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten. I dag finns transportköpare som frivilligt efterfrågar fossilfria transporter, med exempelvis HVO100, och är beredda att betala en merkostnad för att

minska sina klimatutsläpp. Om dessa drivmedelsvolymer även får användas för att uppfylla reduktionspliktens lagstadgade krav riskerar den frivilliga användningen att ersätta utsläppsminskningar som annars ändå hade behövt genomföras inom pliktsystemet. Det riskerar då att minska den totala användningen av förnybara drivmedel och därmed även de samlade utsläppsminskningarna jämfört med om den frivilliga användningen sker utöver reduktionspliktens krav. När höginblandade biodrivmedel används för att uppfylla plikten urholkas deras roll som additionella klimatåtgärder och minskar transportköparnas incitament att betala extra för fossilfria transporter.

En inkludering riskerar att försvåra för såväl företag som privatkonsumenter att förstå skillnaderna mellan olika drivmedelsprodukter och bedöma vilken ytterligare klimatnytta de bidrar till. Det finns därmed en risk att höginblandade biodrivmedel som omfattas av reduktionsplikten kan komma att marknadsföras på ett sätt som ger en missvisande bild av deras additionella klimatnytta. Detta skulle även kunna skapa osäkerhet om hur produkternas klimatfördelar får kommuniceras enligt gällande marknadsföringsregler.
Som utredningen konstaterar kommer rena och höginblandade biodrivmedel att bli fullt beskattade om de inkluderas i reduktionsplikten. Detta kan medföra betydande prisökningar och försvaga efterfrågan på dessa drivmedel. Skattebefrielsen fyller samtidigt en viktig funktion genom att stödja frivillig efterfrågan på fossilfria transporter utöver reduktionspliktens krav.

Sveriges Åkeriföretag förordar därför att höginblandade biodrivmedel även fortsättningsvis hålls utanför reduktionsplikten och att den nuvarande möjligheten till skattebefrielse till och med 2032 utnyttjas fullt ut. Detta är viktigt både för att upprätthålla efterfrågan och för att säkerställa en tydlig åtskillnad mellan lagstadgade utsläppsminskningar och frivilliga klimatåtgärder. Även om skattebefrielsen inte kan garanteras efter denna period bör möjligheterna till en förlängning prövas, med hänsyn till dess betydelse för efterfrågan på fossilfria transporter.

Om höginblandade biodrivmedel ändå inkluderas i reduktionsplikten behöver det säkerställas att åkerier och transportköpare även fortsättningsvis kan redovisa och verifiera frivilliga, additionella utsläppsminskningar på ett trovärdigt och transparent sätt, utan risk för dubbelräkning. Det behöver vara tydligt för transportköparna vilken klimatnytta som följer av det valda drivmedlet och i vilken utsträckning denna går utöver reduktionspliktens krav. Utan en sådan lösning riskerar efterfrågan på höginblandade fossilfria drivmedel att minska kraftigt.

*Biogas*
Biogas har en viktig roll i omställningen av tunga godstransporter, och det är angeläget att styrmedlen fortsatt ger förutsättningar för investeringar i och användning av gasdrivna lastbilar. Sveriges Åkeriföretag delar utredningens bedömning att gasformiga drivmedel i nuläget inte bör omfattas av reduktionsplikten.

Om biogas inkluderas i reduktionsplikten riskerar klimatnyttan från biogasdrivna transporter att inte längre ses som additionell i förhållande till reduktionspliktens krav. Det skulle även kunna påverka förutsättningarna för fortsatt skattebefrielse och medföra högre gaspriser, vilket ytterligare kan minska intresset för biogasdrivna godstransporter.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att biogas även fortsättningsvis bör hållas utanför reduktionsplikten och att användningen av biogas fortsatt bör främjas genom skattebefrielse.

Sveriges Åkeriföretag vill även understryka behovet av att undanröja de hinder som i dag finns kring skattebefrielse för importerad massbalanserad flytande biogas (LBG). Problemen utgör ett påtagligt hinder för åkerinäringens användning av biogas och skapar osäkerhet kring både drivmedelskostnader och långsiktiga investeringar i gasdrivna lastbilar. Utredningens förslag om höjd skatt på naturgas för motordrift riskerar att ytterligare förstärka dessa problem och gör det än mer angeläget att säkerställa att importerad massbalanserad LBG kan omfattas av skattebefrielsen. Sveriges Åkeriföretag anser att dessa hinder skyndsamt behöver undanröjas så att hållbart producerad

biogas kan ges likvärdiga skattemässiga förutsättningar oavsett ursprung och aggregationsform, förutsatt att gällande hållbarhetskriterier och krav på spårbarhet uppfylls.

**Förslag för att stödja omställningen av tunga och lätta lastbilar**

*Klimatpremie för lastbilar*
Utredningen föreslår att klimatpremien för tunga lastbilar förlängs till 2030 och att ytterligare medel tillskjuts. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker utredningens förslag om att förlänga klimatpremien och tillföra ytterligare medel till stödet. Klimatpremien är ett viktigt styrmedel för att påskynda omställningen av den tunga fordonsflottan och förbättra åkeriföretagens möjligheter att investera i fordon med lägre klimatpåverkan. En långsiktig och tillräckligt finansierad klimatpremie skapar förutsättningar för fler investeringar och ger både åkeriföretag och fordonstillverkare bättre förutsägbarhet.

Klimatpremiens betydelse handlar inte enbart om att kompensera för skillnader i fordonens totala ägandekostnader (TCO). Även om ett fordon med lägre klimatpåverkan kan uppnå en konkurrenskraftig TCO kvarstår i många fall ett betydligt högre kapitalbehov vid inköpstillfället. Den initiala merkostnaden kan därmed utgöra ett avgörande hinder för investeringen, särskilt för mindre åkeriföretag med begränsat finansiellt utrymme. En gynnsam TCO-kalkyl innebär därför inte nödvändigtvis att investeringen är ekonomiskt genomförbar.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att klimatpremiens framtida utformning och en eventuell avveckling behöver bedömas utifrån både fordonens totala ägandekostnader (TCO) och företagens möjligheter att finansiera den initiala investeringen. En eventuell framtida avståndsbaserad och koldioxiddifferentierad vägskatt kan förbättra utsläppsfria fordons relativa driftsekonomi, men innebär inte automatiskt att behovet av klimatpremien upphör direkt när den införs. En eventuell avveckling bör därför föregås av en analys som visar att investeringarna kan genomföras på kommersiellt konkurrenskraftiga villkor utan stödet.

Sveriges Åkeriföretag vill även understryka vikten av att klimatpremien

även fortsatt omfattar gasdrivna lastbilar. Biogas är ett viktigt förnybart drivmedel som bidrar till att minska transportsektorns klimatpåverkan och kompletterar elektrifieringen. Att tekniken är etablerad på marknaden innebär inte nödvändigtvis att merkostnaden vid investering har upphört eller att fordonen kan konkurrera på likvärdiga ekonomiska villkor. Ett fortsatt investeringsstöd bör därför säkerställas så länge det finns ett påvisbart behov, med hänsyn till såväl klimatnytta som investeringsförutsättningar.

Utredningen föreslår att sänka stödet för lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton och upp till 4,25 ton för att utjämna skillnaden i stöd jämfört med stödet för lätta ellastbilar. Sveriges Åkeriföretag ser att det kan finnas skäl att se över skillnaderna i stödnivåer, men motsätter sig en likställning av nivåerna utan en fördjupad konsekvensanalys av hur förändringen påverkar investeringsförutsättningarna och elektrifieringen inom det berörda fordonssegmentet.

Enkla och förutsägbara ansökningsförfaranden och rimliga handläggningstider för beslut och utbetalning av Klimatpremien för lätta och tunga lastbilar är viktiga förutsättningar för att kunna planera och genomföra investeringar. Sveriges Åkeriföretag vill därför understryka vikten av att ansvarig myndighet har tillräcklig handläggningskapacitet och att det finns en tillräcklig bemyndiganderam för stödet. Ansökningsprocessen behöver vara enkel och tydlig för företagen, så att administrativa hinder och osäkerhet kring stödet inte fördröjer eller hämmar investeringar.

*Viktkompensation för utsläppsfria lastbilar*
Utöver utredningens förslag vill Sveriges Åkeriföretag uppmärksamma behovet av att kompensera för den minskade lastkapacitet som batteriernas vikt kan medföra hos tunga eldrivna lastbilar. För transporter där godsets vikt är den begränsande faktorn kan minskad nyttolast innebära att fler transporter krävs för att transportera samma godsmängd, vilket kan få betydande konsekvenser för transporternas lönsamhet och de totala transportkostnaderna. Sveriges Åkeriföretag anser därför att behovet av viktkompensation för utsläppsfria lastbilar bör beaktas vid tillämpningen och utvecklingen av regelverken för

fordonsvikter och dimensioner, med hänsyn till vägslitage och väginfrastrukturens bärighet.

*Sänkt energiskatt på el för laddning av tunga fordon*
Sveriges Åkeriföretag välkomnar att utredningen uppmärksammar behovet av att se över energiskatten på el för laddning av tunga fordon. En sänkning av energiskatten på el för laddning av tunga fordon skulle förbättra de elektriska lastbilarnas driftsekonomi och stärka deras konkurrenskraft gentemot konventionella fordon.

Sveriges Åkeriföretag anser att skatten bör sänkas till EU:s miniminivå och att frågan bör kunna hanteras utan någon omfattande ytterligare utredning. Regeringen bör därför skyndsamt ta fram en praktiskt genomförbar modell för skattenedsättning eller återbetalning, med sikte på ett snabbt införande. Modellen behöver omfatta såväl depåladdning som publik laddning och vara administrativt enkel för berörda företag.

Sveriges Åkeriföretag ser även positivt på en generell sänkning av elskatten, men anser att en riktad skattenedsättning för laddning av tunga elektriska fordon bör ges högre prioritet.

*Planering av effektbehov och utbyggnad av laddinfrastruktur*
Utöver utredningens förslag vill Sveriges Åkeriföretag framhålla behovet av en långsiktig och samordnad planering av elnätskapacitet och effektbehov för laddning av tunga fordon. Elnätsutbyggnaden behöver i större utsträckning ta hänsyn till godstransporternas framtida elektrifiering, såväl vid depåer och logistikterminaler som längs det större vägnätet. Samtidigt behöver tillstånds- och anslutningsprocesserna förenklas och påskyndas för att minska ledtiderna och skapa större förutsägbarhet för åkeriföretagens investeringar i eldrivna lastbilar.

Även kostnaderna för nätanslutning och effektuttag behöver beaktas, eftersom höga eller svårförutsägbara kostnader kan försvåra investeringar i laddinfrastruktur och försämra de elektriska lastbilarnas konkurrenskraft.

*Miljözon klass 3*
Utredningen föreslår att miljözon klass 3 delas upp i två separata zoner, en för personbilar och en för lastbilar och bussar. Syftet är att ge kommunerna större flexibilitet att reglera olika fordonskategorier. Sveriges Åkeriföretag vill framhålla att införandet av miljözoner som omfattar godstransporter kräver god framförhållning och tydliga, långsiktiga regler för att åkeriföretagen ska kunna planera sina fordonsinvesteringar. Zonernas geografiska omfattning behöver vara tillräckligt stora och sammanhängande för att möjliggöra effektiva transportupplägg, samtidigt som utformningen behöver anpassas till de lokala förutsättningarna. Det är också viktigt att säkerställa att en uppdelning av miljözon 3 inte riskerar att leda till att större lastbilar ersätts av flera mindre fordon, vilket riskerar att öka antalet fordonsrörelser, trafikbelastningen och den samlade miljöpåverkan.

*Avståndsbaserad vägskatt*
Sveriges Åkeriföretag vill i detta sammanhang även framhålla att en eventuell framtida avståndsbaserad och koldioxiddifferentierad vägskatt behöver analyseras tillsammans med övriga styrmedel och utifrån ett samlat perspektiv på transportnäringens konkurrenskraft. Vid ett eventuellt införande bör befintliga skatter och avgifter ses över för att inte öka det samlade kostnadsuttaget från vägtransporterna. Systemet bör samtidigt utformas på ett sätt som stärker regelefterlevnaden, bidrar till rättvisa konkurrensvillkor och innebär tydliga, långsiktiga incitament för utsläppsfria fordon. Hänsyn måste också tas till Sveriges geografi och de långa transportavstånd som präglar stora delar av näringslivet. Avgifternas utformning bör främja transporteffektiva fordonskombinationer.

Ett eventuellt införande av avståndsbaserad vägskatt måste därför föregås av en fördjupad konsekvensanalys som tydligt redovisar de samlade kostnadseffekterna för godstransporter på väg. Såväl konsekvensanalysen som den fortsatta utformningen av systemet bör genomföras i nära dialog med berörda näringar.

**Höjd skatt på bensin och diesel**
Utredningen föreslår att skatten på bensin och diesel höjs med motsvarande 1,80 kronor per liter från den 1 januari 2028 i syfte att stärka incitamenten för elektrifiering. Sveriges Åkeriföretag ser inte en

generell höjning av dieselskatten som rätt väg för godstransportsystemets omställning. En höjning av skatten på diesel och omställningen till fossilfria transporter skulle följa olika tidscykler. En skattehöjning skulle snabbt få genomslag i transportkostnaderna. Omställningen av fordonsflottan tar däremot betydligt längre tid, och för många transportuppdrag saknas fortfarande tekniskt och ekonomiskt tillgängliga fossilfria alternativ.

Där konkurrenskraftiga alternativ saknas blir effekten därför i första hand högre transportkostnader, samtidigt som möjligheten att på motsvarande tid ställa om och minska utsläppen är begränsad. Kostnaderna förs i stor utsträckning vidare i transportkedjan och riskerar därmed att försämra svenskt näringslivs konkurrenskraft.

Högre transportkostnader kan också dämpa efterfrågan på transporter och därmed påverka åkeriföretagens verksamhet och ekonomiska stabilitet. Det riskerar i sin tur att försämra företagens investeringsförutsättningar. Detta är särskilt relevant för omställningen, eftersom investeringar i fossilfria fordon och ny teknik förutsätter långsiktig ekonomisk bärkraft och förutsägbarhet.

Den föreslagna skattehöjningen behöver ses mot bakgrund av osäkerheten kring de faktiska kostnadseffekterna av reduktionspliktens framtida utformning, kostnadsutvecklingen inom ETS2 samt en eventuell framtida avståndsbaserad vägskatt. Den samlade kostnadsbelastningen har stor betydelse för åkeriföretagens ekonomiska förutsättningar och konkurrenskraft.

Sveriges Åkeriföretag bedömer att en successivt höjd reduktionsplikt är ett bättre styrmedel för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan. Till skillnad från en generell skattehöjning innebär en ökad inblandning av förnybara drivmedel att utsläppen kan minska även från de transporter där elektrifiering eller andra fossilfria alternativ ännu inte är praktiskt eller ekonomiskt möjliga.

Sveriges Åkeriföretag anser därför sammantaget att en generell höjning av skatten på diesel i detta skede inte är rätt väg att gå, utan att

regeringen i stället bör prioritera åtgärder som minskar kostnaden för fossilfria alternativ.

**Drivmedelsförsörjning och beredskap**

*Grundläggande kommersiell drivmedelsservice*

Utredningen föreslår att medel för grundläggande kommersiell service fortsatt ska öronmärkas och att stödets ändamålsenlighet ska utvärderas. Sveriges Åkeriföretag delar utredningens bedömning att det är viktigt att säkerställa en trygg drivmedelsförsörjning i hela landet under omställningen.

Sveriges Åkeriföretag vill framhålla att den fortsatta utformningen av stöd och regelverk behöver ta särskild hänsyn till den tunga yrkestrafikens behov. En drivmedelsstation kan vara tillräckligt tillgänglig för personbilar men samtidigt vara olämplig för tunga lastbilar. För godstransporter är bland annat högflödespumpar, tillräckliga manöverytor, tillgänglighet dygnet runt och strategisk placering längs viktiga godsstråk avgörande.

Stationer i glest befolkade områden kan vara centrala för exempelvis skogslogistik, livsmedelsdistribution och industrins transporter.
Om sådana stationer avvecklas för tidigt kan det få betydande konsekvenser för regionala näringskedjor och samhällets försörjningsberedskap. Sveriges Åkeriföretag anser därför att stöd och planering för grundläggande drivmedelsservice även måste utgå från godstransporternas faktiska behov.

Utifrån ett beredskaps- och robusthetsperspektiv bör även möjligheten att främja flyttbara eller mobila laddlösningar uppmärksammas. Sådana lösningar kan bidra till att skapa redundans i systemet och stärka motståndskraften vid störningar i elnätet eller andra krissituationer. För tunga transporter, som i många fall har en samhällsbärande funktion, kan tillgång till tillfälliga eller reservbaserade laddmöjligheter vara avgörande för att upprätthålla logistikflöden. Att beakta denna dimension i den fortsatta planeringen kan därmed bidra till både ökad försörjningstrygghet och en mer robust elektrifiering av transportsektorn.

*Avskaffande av pumplagen*
Utredningen föreslår även att pumplagen ska upphöra att gälla. Sveriges Åkeriföretag ser skälen bakom utredningens förslag om att avskaffa pumplagen, men vill samtidigt understryka vikten av att tillgängligheten till förnybara drivmedel, särskilt HVO100, upprätthålls och på sikt förbättras. För att HVO100 även fortsättningsvis ska vara ett praktiskt alternativ till fossil diesel behöver drivmedlet finnas tillgängligt på stationer som är anpassade för tung trafik och längs viktiga godsstråk. Detta behöver säkerställas genom marknadens utveckling eller, vid behov, andra ändamålsenliga åtgärder.

*Avskaffande av miljöklasserna för bensin respektive diesel*
Utredningen föreslår att den svenska miljöklassindelningen för bensin och diesel avskaffas från och med 2031. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget. Som utredningen konstaterar har skillnaderna i hälso- och miljöegenskaper mellan miljöklasserna minskat, samtidigt som skärpta avgaskrav på fordon har minskat miljöklassningens betydelse. Ett avskaffande av miljöklasserna innebär därmed en motiverad förenkling av regelverket och kan även bidra till lägre kostnader för drivmedelsförsörjningen och bättre förutsättningar för inblandning av förnybara drivmedel inom ramen för gällande bränslestandarder. Genom att minska de svenska särkraven kan förslaget även öka flexibiliteten i drivmedelsförsörjningen och stärka försörjningsberedskapen genom att underlätta tillgången till drivmedel från fler leverantörer och marknader.

**Transporteffektivitet**
Utredningen nämner transporteffektivitet och ger exempel på åtgärder som kan bidra till effektivare transporter, men lämnar inga konkreta förslag inom området. Sveriges Åkeriföretag vill därför framhålla betydelsen av längre och tyngre lastbilstransporter samt intermodala transporter för att effektivisera godstransporterna och minska deras klimatpåverkan.

För att bättre tillvarata potentialen i längre och tyngre lastbilstransporter krävs en fortsatt och sammanhängande utbyggnad av vägnätet för BK4, på såväl statliga som kommunala vägar. Utbyggnaden behöver utgå från godstransporternas faktiska

transportkedjor och säkerställa fungerande anslutningar till industrier, terminaler, hamnar och andra viktiga godsnoder. Även infrastrukturen för längre fordonskombinationer behöver utvecklas.

För att stärka förutsättningarna för intermodala transporter behövs strategiskt placerade och ändamålsenliga terminaler och omlastningshubbar med tillräcklig kapacitet och fungerande anslutningar till väg, järnväg och sjöfart. Sveriges Åkeriföretag anser att dessa infrastrukturåtgärder bör prioriteras i den fortsatta transportinfrastrukturplaneringen eftersom de kan bidra till ett effektivare godstransportsystem med lägre klimatpåverkan.

**Kompletterande åtgärder för omställningen av tunga fordon**

*Behov av efterfrågestimulanser*

En central brist i dagens styrmedelssystem är att åkeriföretagen förväntas genomföra betydande investeringar samtidigt som transportköparnas betalningsvilja för fossilfria transporter är begränsad. Sveriges Åkeriföretags egna undersökningar och dialoger med transportköpare visar att efterfrågan på fossilfria transporter inte utvecklas i den takt som krävs för att möjliggöra en snabb omställning. För att investeringar i fordon med lägre utsläpp ska bli kommersiellt hållbara behöver kostnaderna kunna fördelas längs transportkedjan. Sveriges Åkeriföretag anser därför att klimatpolitiken i större utsträckning bör inkludera styrmedel riktade mot transportköparna.

*Stöd till transportköpare för köp av eldrivna transporter*

Sveriges Åkeriföretag och Mobility Sweden har tillsammans med medlemsföretag tagit fram ett förslag om ett stöd till transportköpare som köper eldrivna tunga transporter. Förslaget innebär att transportköparen kan erhålla ett stöd som baseras på den el som transportföretaget har förbrukat för att utföra transporterna.

Syftet är att stärka transportköparens incitament att efterfråga eldrivna transporter och samtidigt förbättra transportföretagens möjligheter att få ersättning för de högre kostnaderna. Stödet är tänkt som en tillfällig brygglösning som kan trappas ned i takt med att eldrivna transporter blir kommersiellt konkurrenskraftiga.

*Högre hållbarhetskrav i offentlig upphandling av transporter*
Offentlig sektor har betydande möjligheter att påverka efterfrågan på fossilfria transporter. Sveriges Åkeriföretag anser att offentliga transportköpare bör ställa långsiktiga, tydliga och uppföljningsbara klimatkrav. Kraven behöver samtidigt vara förenliga med realistiska ersättningsnivåer och utformas så att även små och medelstora åkeriföretag ges goda förutsättningar att konkurrera om uppdragen.

Det är också viktigt att upphandlingarna inte enbart fokuserar på klimatkrav, utan även säkerställer att transporterna utförs med god trafiksäkerhet, socialt ansvarstagande och sund konkurrens. Sveriges Åkeriföretags hållbarhetscertifiering Fair Transport kan här utgöra ett stöd för att formulera relevanta krav och följa upp transportföretagens hållbarhetsarbete. Upphandlande organisationer bör kunna använda Fair Transport eller likvärdiga krav som underlag för verifiering och uppföljning av ställda krav.

*Intäkter från ETS 2*
Sveriges Åkeriföretag anser att intäkter från ETS 2 i större utsträckning bör användas för att finansiera transportsektorns omställning. Åkerinäringen kommer att påverkas av kostnadsökningar kopplade till utsläppshandeln. Det är därför rimligt att en del av de offentliga intäkterna återförs till åtgärder som förbättrar förutsättningarna för investeringar i elektriska och andra fossilfria lastbilar. Sådana åtgärder kan omfatta investeringsstöd i fordon och laddinfrastruktur samt andra konkurrensstärkande insatser.

**Fortsatt dialog**
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
Branschdirektör och Chef Bransch & policyavdelningen