



Kontaktperson i detta ärende  
Tove Winiger  
[tove.winiger@akeri.se](mailto:tove.winiger@akeri.se)  
070-237 55 35

Miljö- och energidepartementet  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)  
[ina.muller.engelbrectson@regeringskansliet.se](mailto:ina.muller.engelbrectson@regeringskansliet.se)

## REMISSYTTRANDE: EN REN JORD ÅT ALLA

Sveriges Åkeriföretag är med ca 6300 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation. Vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för 4 % av Sveriges BNP och anställer ungefär 150 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har inbjudits att lämna synpunkter på Europeiska kommissionens meddelande *En europeisk strategisk långsiktig vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi*. Vi vill därför lämna följande kommentarer och synpunkter.

### Sammanfattning

En högre ambitionsnivå för klimatpolitiken inom EU mycket välkommen, men de bakomliggande analyserna för fossilfrihet inom tung trafik är på pass bristfälliga att strategin får fel implikationer.

Analysen för tung trafik är bristfällig då två av huvudspåren för fossilfri lastbilstrafik nästintill saknas. Elväg samt biodrivmedel är två lösningar med stor potential, och i den svenska kontexten sätts stor tilltro till dessa. Strategin kan därför bli onödigt negativt inställd till potentialen att minska utsläppen från tung trafik när två av de viktigaste pusselbitarna helt enkelt saknas.

### Klimatstrategi

Klimatstrategin innebär att EU:s politik anpassas till Parisavtalet och att en riktning stakas ut för vilken roll EU vill spela i det globala klimatarbetet. Utvecklingen inom den europeiska klimatpolitiken spelar roll för Sveriges konkurrenskraft och möjligheten att nå våra klimatpolitiska ambitioner. Sveriges Åkeriföretag välkomnar därför strategin, och noterar att ambitionsnivån är hög.

Konkurrensförhållandena mellan svenska och utlandsregistrerade företag är kraftigt snedvriden till de svenskas nackdel, då dessa har betydligt högre drivmedels- och personalkostnader. Svensk klimatpolitik riskerar därför att



ytterligare försvaga svenska åkeriföretags konkurrenskraft, om inga andra kompletterande åtgärder införs. En betydligt mer intressant inriktning är att hela EU anpassar sin politik till vad den globala omställningen till ett klimatneutralt samhälle kräver.

Förslaget innebär att EU ska ha netto nollutsläpp år 2050. Sveriges målnivå är att Sverige ska ha noll utsläpp år 2045.

### Transportsektorn

Analysen för tung trafik är bristfällig då två av huvudspåren för fossilfri lastbilstrafik nästintill saknas. Elväg samt biodrivmedel är två lösningar med stor potential, och i den svenska kontexten sätts stor tilltro till dessa. Strategin kan därför bli onödigt negativt inställd till potentialen att minska utsläppen från tung trafik när två av de viktigaste pusselbitarna helt enkelt saknas.

För vägtransporter formulerar kommissionen en övergripande prioritering:

*”Införa koldioxidfri, uppkopplad och automatiserad vägtransport. Främja multimodalitet och en övergång till koldioxidsnåla transportsätt som järnväg och sjötransporter. Omstrukturera transportavgifter och transportskatter för att återspegla kostnaderna för infrastruktur och de externa kostnaderna. Minska utsläppen från luftfart och sjöfart med användning av avancerad teknik och avancerade bränslen. Investera i modern infrastruktur för rörlighet och erkänna den stora betydelsen av bättre stadsplanering.”*

Strategin är löst formulerad och utan skarpa krav för transportsektorn, vilket öppnar upp för nationella omtolkningar. Det är mycket viktigt att biobränslets roll i omställningen av tung trafik inte underskattas. Sveriges Åkeriföretag vill understryka att biodrivmedel är en nödvändighet för att klimatmålen ska nås. Transporter med lastbil prognosticeras att öka, och om det ska ske på ett hållbart sätt måste större volymer biodrivmedel produceras.

Kommissionens bakomliggande analys för strategin slår fast att för tunga fordon är det ännu omöjligt att förutse vilken teknologi som är att föredra. Antagandet bygger, vad gäller tunga lastbilar, på det korrekta antagandet att helt elektriska fordon ännu är svårt med tanke på räckvidd och lastkapacitet. Ett antal olika lösningar<sup>1</sup> lyfts fram, men elefanten i rummet är biodrivmedel.

De bakomliggande analyserna bygger på dels utfasningen av grödebaserade biodrivmedel till förmån för elektricitet och avancerade biodrivmedel, i enlighet med förnybartdirektivet. Sverige måste ta strid för ökad produktion av biodrivmedel även på den europeiska marknaden och även för grödebaserade sådana. Det finns stora resurser för att på ett hållbart sätt producera biodrivmedel

---

<sup>1</sup> Elektriska motorer, bränsleceller, vätgas, biobränslen, biogas, e-gas.

från jordbruksgrödor för att underlätta transportsektorns omställning till fossilfrihet.

Analysen refererar mycket bristfälligt till elektrifierade vägar – och kapitlet om el som drivlina i tunga fordon formulerar enbart att ”*electric heavy goods vehicles and coaches would require super-fast charging, or an effort to construct catenary lines and pantograph infrastructure.*”<sup>2</sup> Med tanke på den potential som elektrifiering av vägnätet kan bidra med har man här underskattat möjligheten i att minska utsläpp med ett elektrifierat vägnät.

Sammanfattningsvis så är en högre ambitionsnivå för klimatpolitiken inom EU mycket välkommen, men de bakomliggande analyserna för fossilfrihet inom tung trafik är på pass bristfälliga att strategin får fel implikationer. I prioriteringen för vägtransporter lyfts multimodalitet och ”övergången till koldioxidsnåla transportsätt som järnväg och sjötransporter” – en slutsats och prioritering som är direkt felaktig när viktiga lösningar för koldioxidsnåla tunga lastbilar inte ens utvärderats.

Med vänlig hälsning



Tove Winiger

---

<sup>2</sup> Bakomliggande analys, s. 112.