

Remissyttrande  
Kontaktpersoner i detta ärende  
Fredrik Svensson  
070-699 55 44  
[fredrik.svensson@akeri.se](mailto:fredrik.svensson@akeri.se)

Naturvårdsverket  
[registrator@naturvardsverket.se](mailto:registrator@naturvardsverket.se)

## SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL NATIONELLT LUFTVÅRDSPROGRAM

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen 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 har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

### Synpunkter på remitterat förslag

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att minimera utsläppen av luftföroreningar så att Sverige klarar kraven på utsläppsminskningar till 2030.

För att möjliggöra en omställning av fordonsflottan som kan ge den utsläppsminskning som i presenteras i förslaget måste förutsättningarna i form av tillgång till fossilfria drivmedel och el samt tank- och laddinfrastruktur finnas på plats. Vissa förslag kan leda till ökade transportkostnader vilket kan påverka både företag och privatpersoner. Om utsläppen ska kunna minska i den takt som krävs måste transportköparna vara beredda att betala den merkostnad som mer hållbara transporter idag innebär.

Om föreslagna åtgärder driver upp kostnaden för att införskaffa nya fordon för mycket eller om nya fordon inte möter åkeriernas behov finns det en risk att vissa förslag leder till att förnyringen av fordonsflottan motverkas och att åkerier i stället behåller fordon under en längre tid. Det skulle innebära att utsläppen därmed inte minskar i den takt som de har potential att göra. Det är därför viktigt att föreslagna åtgärder utformas på ett pragmatiskt sätt som tar hänsyn till användarnas möjligheter att investera i nya fordon.

För att föreslagna krav på nya fordon ska ge bästa möjliga effekt och även vara kostnadseffektiva för samhället anser Sveriges Åkeriföretag att hänsyn måste tas till vissa detaljer i förslagen, några synpunkter listar vi nedan:

- Viktigt att Euro 7 synkas med pågående revidering av koldioxidnormer samt att inte koldioxidutsläpp ökar på grund av teknik som ska minska andra emissioner. Provningsvillkor och gränsvärden bör även harmonisera med andra internationella regelverk. Exempelvis bör metoder för att mäta utsläpp från däck och bromsar baseras på standarder som tas fram inom ramen för UNECE. Utsläpp från däck och bromsar bör definieras utifrån ett typgodkännandeperspektiv och bör inte kräva utrustning ombord på fordon för övervakning av sådana utsläpp vid verklig körning. För ytterligare synpunkter kring hur Euro 7 kan implementeras på ett hållbart sätt se [Sveriges Åkeriföretags remissvar på förslaget till Euro 7](#).
- Förslaget om skärpta koldioxidnormer för tunga fordon bör justeras för att ta hänsyn till klimatnyttan hos hållbara fossilfria drivmedel. Fordonens utsläpp bör beräknas i ett WtW-perspektiv för att få en så korrekt bedömning som möjligt av fordonens miljö- och klimatpåverkan. Hänsyn bör även tas till den högre transporteffektiviteten hos tyngre högkapacitetsfordon, annars riskerar omställning till effektivare längre och tyngre fordonsekipage bromsas och utsläppen därmed öka.
- Miljözon klass 3 bör inte delas upp i två delar då den tunga trafiken har större utmaningar att växla om till eldrift än personbilar. Det riskerar att då minska transporteffektiviteten genom att fler mindre fordon istället körs om förutsättningarna att satsa på eldrivna tunga fordon inte finns i större skala. Mindre åkerier har likt privatpersoner idag också svårt att ta den extra kostnaden för ett eldrivet fordon vilket därmed skapar samma problematik gällande tillgång till staden även för många kommersiella aktörer.

En åtgärd som inte tas upp i förslaget men som har potential att minska utsläppen från transportsektorn är att införa möjligheten att med B-körkort framföra fordon på upp till 4,25 ton om de drivs med alternativa drivmedel. Eftersom att batterier och gastankar är tyngre än dieseltankar förlorar fordon som drivs med el eller gas idag en stor del av lastvikten. Om förslaget att höja viktgränsen för dessa fordon genomförs skulle effektiviteten hos de fordonen

öka, något som skulle påskynda omställningen till el- och gasdrivna lätta lastbilar. Med fler el- och gasdrivna fordon skulle utsläppen från lätta lastbilar, som till stor del kör i städer, minska avsevärt.

En viktig åtgärd för att minska utsläppen från transportsektorn och samtidigt stärka svensk konkurrenskraft är att öka transporteffektiviteten. För att möjliggöra detta krävs ett mer holistiskt och trafikslagsövergripande perspektiv i transportplaneringen som skapar bättre förutsättningar för intermodala transporter där trafikslagen kan komplettera och avlasta varandra. Genom att i större utsträckning möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon kan också varje transport användas så effektivt som möjligt. Därför bör det prioriteras att skyndsamt öppna upp ett större vägnät som tillåter längre lastbilar på upp till 34,5 m och även åtgärder som påskyndar uppgraderingen av vägar och broar för att möta kraven för BK4 och därmed möjliggöra ökad användning av tyngre lastbilar upp till 74 ton.

## Övrigt

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

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson  
Hållbarhetsansvarig