

## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende:  
Fredrik Svensson  
0767 99 55 44  
[fredrik.svensson@akeri.se](mailto:fredrik.svensson@akeri.se)

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

# SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV OM ÄNDRING AV DIREKTIV 1999/62/EG, RÅDETS DIREKTIV 1999/37/EG OCH DIREKTIV (EU) 2019/520 VAD GÄLLER KOLDIOXIDUTSLÄPPSKLASSEN FÖR TUNGA FORDON MED SLÄPFORDON

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.

## Sammanfattning

- Mer hänsyn måste tas till den högre energieffektiviteten i relativa tal hos större lastbils kombinationer som sammankopplas med en- eller flera släpvagnar.
- Sverige bör om en koldioxiddifferentiering för vägavgifter eller vägtull införs utnyttja möjligheten att tillämpa en nedsättning av vägavgift/vägtull för fordonskombinationer som avviker från de högsta tillåtna vikter och/eller största tillåtna dimensioner enligt bilaga I till rådets direktiv 96/53/EG.
- Informationen om emissionsklass för motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar bör finnas samlat digitalt på ett ställe och finnas lätt tillgängligt för att minska den administrativa bördan.
- Ytterligare förtydliganden krävs avseende omfattningen av vilka släpvagnar och påhängsvagnar som kan bli klassificerade enligt förslaget.
- Det behövs en helhetsöversyn av samtliga skatter och avgifter för vägtrafiksystemet där svensk åkerinäring inte missgynnas jämfört med utländska transportföretag.

## Bakgrund

Förslaget syftar till att inkludera släpfordons effekt i koldioxiddifferentieringen för vägavgifter och vägtullar för tunga fordon. Tre olika klasser av släpfordon föreslås definieras baserat på tröskelvärden för deras effektivitetsförhållande. För varje klass av släpfordon fastställs hur differentieringen av motorfordonets koldioxidutsläppsklass påverkas vilket då ger en ny utsläppsklass för fordonskombinationen.

## Synpunkter på förslaget

Sveriges Åkeriföretag välkomnar åtgärder som syftar till att premiера användandet av mer energieffektiva släpfordon för att därigenom minska växthusgasutsläppen från transportsektorn.

Sveriges Åkeriföretag anser inte att koldioxiddifferentiering av vägavgifter eller vägtull för tunga fordon är ett bra sätt för att effektivt styra mot minskade koldioxidutsläpp i transportsektorn. Men om det trots allt införs en koldioxiddifferentiering för vägavgifter/vägtull är det positivt att en nedsättning av avgiften kan göras om energieffektiva släpfordon används. Det är då också av största vikt att Sverige utnyttjar möjligheten att tillämpa nedsättning av vägavgift/vägtull för fordonskombinationer som avviker från de högsta tillåtna vikter och/eller största tillåtna dimensioner enligt bilaga I till rådets direktiv 96/53/EG.

Rätt nyttjade fordonskombinationer blir normalt energieffektivare och miljöpåverkan minskar i relativa tal när stora släpvagnar används. Sveriges Åkeriföretag anser därför att förslaget i större omfattning bör beakta att större

släpvagnar och påhängsvagnar med högre kapacitet, i lastlängd och/eller lastvikt i förhållande till taravikt, möjliggör en ökad energieffektivitet hos fordonskombinationer och minskar negativ påverkan i relativa tal. Att utnyttja möjligheten att öka dimensioner och vikt medger större potential att effektivisera än att addera drivsystem eller aerodynamiska anordningar på släp och påhängsvagnar. Flera länder har förstått denna möjlighet att effektivisera transporter med europeiska modulsystemet som möjliggör att påhängsvagnar eller släp kan dras i 25,25 meters eller längre fordonskombinationer.

Sveriges Åkeriföretag kan redan nu förutse att nordiskt vinterklimat med snö och is måste beaktas bättre i energiklassning av släpvagnar, så att aerodynamisk utrustning som samlar snö och is och ofta är en avsevärd olägenhet, därför inte bör vara obligatoriskt för att nå högsta energiklassning. Därmed anser Sveriges Åkeriföretag att beräkningsmodellerna och de föreslagna kategorierna bör ses över för att i högre grad uppmuntra användningen av dessa mer energieffektiva fordonskombinationer.

Sveriges Åkeriföretag efterfrågar ytterligare förtydliganden avseende omfattningen av de släpvagnar och påhängsvagnar som kommer eller kan bli klassificerade enligt det nya ramverket och även angående möjligheten att klassificera befintliga släpvagnar och påhängsvagnar, inklusive sådana med eftermonterade enheter som förbättrar deras energieffektivitet.

Det är viktigt att informationen om emissionsklass för motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar finns samlat digitalt på ett ställe för att minimera administrationen för registrering av fordonskombinationer. Informationen om emissionsklass bör finnas lätt tillgänglig för chaufförer och åkerier. Det bör också finnas ett system för att erkänna emissionsklassningen av ekipage mellan olika medlemsstater så att emissionsklassen inte plötsligt kan ändras vid gränsöverskridande transporter.

## **Översyn av avgiftssystemet för vägtransporter**

Sveriges Åkeriföretag bedömer inte att koldioxidifferentiering av vägavgifter och vägtull är ett effektivt sätt att styra mot minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn. Detta då föreslagna koldioxidklasser inte speglar den verkliga klimatpåverkan från fordonet ur ett WtW-perspektiv, då de certifierade koldioxidutsläppssiffrorna från fordonstillverkarna inte tar hänsyn till om drivmedlet eller elen har förnybart eller fossilt ursprung. En avståndsbaserad skatt tar inte heller hänsyn till om chauffören framför fordonet på ett energieffektivt sätt. I stället finns det andra mer träffsäkra styrmedel för att styra mot minskade koldioxidutsläpp från godstransporter såsom kommande koldioxidhandelssystem för vägtransporter och byggnader, EU ETS2. Differentiering av vägavgifter och vägtull utifrån andra fordonsparametrar och vart fordonet framförs kan däremot ändå få en viktig miljöstyrande roll.

Sveriges Åkeriföretag anser att multipla skatter och avgifter för samma koldioxidutsläpp måste undvikas. Sveriges åkeriföretag anser också att Finansdepartementet snarast bör tillsätta en utredning med uppdraget att i samverkan med vägtrafikens intressenter ta fram förslag till nytt system för vägtrafikens avgifter, skatter och tullar dels i ett omställningsperspektiv till 2030 och 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. Utredning bör ta fram förslag till författningsändringar för att implementera ett nytt system för beskattning av vägtrafik.

### Övrigt

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

Med vänlig hälsning

Fredrik Svensson



Hållbarhetsansvarig