

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

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[kn.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.e.remissvar@regeringskansliet.se)

## SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN SÄNKNING AV REDUKTIONSPLIKTEN FÖR BENSIN OCH DIESEL

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

Åkeriföretagen vill ställa om till fossilfria alternativ för att bidra till Sveriges och EU:s klimatmål, men för att lyckas krävs en balanserad politik som minskar utsläppen samtidigt som den värnar svensk konkurrenskraft. Sveriges Åkeriföretag välkomnar därför att åtgärder vidtas för att nå konkurrenskraftiga bränslepriser och att reduktionspliktsnivåerna som ett led i detta ses över. Däremot anser Sveriges Åkeriföretag att den stora sänkningen av reduktionsplikten som föreslås i promemorian kan få allvarliga konsekvenser för åkerinäringens omställning och skapar stora osäkerheter kring hur den befintliga fordonsparken ska kunna ställas om och vad åkerierna ska våga att satsa på för alternativ framöver.

Sveriges Åkeriföretag anser därför inte att reduktionsplikten för diesel bör sänkas till 6 %, enligt förslaget i promemorian, om inte andra kraftfulla åtgärder vidtas för att väga upp för de högre utsläpp som förslaget kommer att leda till. I stället bör en medelväg övervägas som sänker priset för diesel och samtidigt bibehåller en tydlig styrning mot minskade växthusgasutsläpp.

Sveriges Åkeriföretag anser i korthet att:

- Omställningen av transportsektorn kräver tydliga och långsiktiga styrmedel
- En sänkning av reduktionsplikten till 6 % riskerar att kraftigt försvåra åkerinäringens omställningsarbete och möjlighet att minska sina utsläpp i linje med de svenska klimatmålen.
- Lämpliga reduktionspliktsnivåer för 2027-2030 bör utredas och fastställas snarast möjligt.
- Reduktionsplikten för diesel bör sänkas till 19.3 %, och sedan höjas succesivt fram till 2030.
- Skatten på drivmedel bör sänkas och den årliga BNP-indexeringen på två procent utöver KPI för skatten på bensin och diesel bör avskaffas.
- Skattebefrielse för låginblandade biodrivmedel bör införas i enlighet med vad som nu medges inom ramen för GBER.
- Åtgärder för att kompensera för utsläppsökningarna vid sänkt reduktionsplikt bör vidtas.

## Bakgrund

Regeringen föreslår i promemorian att kraven på minskade utsläpp i reduktionsplikten för bensin och diesel ska sänkas till sex procent för åren 2024–2026. Det föreslås även att reduktionsnivåerna för 2027–2030 ska slopas och att regeringen ska återkomma till riksdagen om reduktionsnivåer för dessa år. Det framkommer också att även andra åtgärder för att möjliggöra omställningen bör övervägas.

## Långsiktiga spelregler

Åkerinäringen har länge förordat långsiktiga spelregler. Detta gäller i allra högsta grad vår klimatpolitik. Åkeriföretagen vill ställa om till fossilfria alternativ för att bidra till Sveriges och EU:s klimatmål, men för att lyckas krävs en långsiktig balanserad politik som minskar utsläppen samtidigt som den värnar konkurrenskraften. Sveriges Åkeriföretag tycker därför att det är bra att regeringen står fast vid de uppsatta klimatmålen men att styrmedel utvärderas utifrån hur förutsättningarna i omvärlden förändras. Däremot anser vi att den väldigt stora föreslagna sänkningen av reduktionsplikten skapar en stor osäkerhet när det kommer till förutsättningarna för att minska klimatpåverkan från godstransporter.

I en enkät som Sveriges Åkeriföretag tagit fram i samarbete med Circle K är det tydligt att åkerinäringen ser bristen på politisk långsiktighet som ett stort problem och drygt tre fjärdedelar av åkerierna svarar att de helt eller delvis bromsat sina planer på att ställa om på grund av osäkerhet kring vad som är rätt att satsa på framöver. Enligt en femtedel av åkeriföretagen är den planerade sänkningen av reduktionsplikten en anledning till att de bromsat sitt omställningsarbete och runt hälften av branschen ser också en viss risk att de kan komma att förlora kunder som en direkt följd av en minskad reduktionsplikt. 6 av 10 säger även att de till viss del riskerar att inte kunna nå sina egna hållbarhetsmål när reduktionsplikten sänks och ungefär lika många ser att de själva måste välja ett mindre hållbart bränslealternativ än de egentligen vill framöver. Fler slutsatser hittas i rapporten framtidens drivmedel för yrkestrafiken, som Circle K har tagit fram i samarbete med Sveriges Åkeriföretag och Svenska Taxiförbundet<sup>1</sup>.

### **Reduktionspliktsnivå**

Sveriges Åkeriföretag anser att det är positivt att åtgärder vidtas för att nå konkurrenskraftiga bränslepriser men att så kraftigt sänka reduktionsplikten, som har varit en viktig förutsättning för åkerinäringens omställning, skapar stor osäkerhet på marknaden och riskerar att bromsa omställningstakten.

Sveriges Åkeriföretag förordar därför i stället en medelväg med en reduktionspliktsnivå som kan bidra till sänkta drivmedelspriser och samtidigt bibehålla en tydlig styrning mot minskade växthusgasutsläpp. Vi vill därför hänvisa till ett förslag som lades fram i mars 2023 av Fossilfritt Sverige, Drivkraft Sverige, Motorbranschens Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen<sup>2</sup>. I förslaget föreslås att reduktionsplikten sänks till 19,3 % för diesel, vilket var den nivå som var gällande när reduktionsplikten infördes 2018. I kombination med att bland annat sänka skatten på diesel till EU:s miniminivå, ta bort den årliga BNP-indexeringen på två procent utöver KPI för bensin och diesel och en justering av reduktionspliktsavgiften skulle det kunna ge en sänkning av dieselpriiset så att det skulle kunna bli i paritet med priset för diesel i våra grannländer.

Med tanke på att förutsägbarhet är oerhört viktigt för branschens omställning anser Sveriges Åkeriföretag att det också är angeläget att snarast möjligt analysera och fastställa reduktionspliktens utformning 2027-2030. Det bör fortsatt också finnas kontrollstationer där nivåerna kan justeras vid behov för att reduktionsplikten ska bli så effektiv som möjligt. I denna analys bör även andra samhällsekonomiskt effektiva styrmedel övervägas, vilket också föreslås i promemorian.

---

<sup>1</sup> [https://prod-cksites-se-setup-s3fs.s3.eu-west-1.amazonaws.com/uploads/2023-06/CircleK\\_B2B%20rapport\\_2023%20Framtidens%20drivmedel%20f%C3%B6r%20yrkestrafiken.pdf?VersionId=WBxOqg9FAOWszOsC6LDux73jgwErXc9g](https://prod-cksites-se-setup-s3fs.s3.eu-west-1.amazonaws.com/uploads/2023-06/CircleK_B2B%20rapport_2023%20Framtidens%20drivmedel%20f%C3%B6r%20yrkestrafiken.pdf?VersionId=WBxOqg9FAOWszOsC6LDux73jgwErXc9g)

<sup>2</sup> <https://www.di.se/debatt/debatt-varna-konkurrenskraften-och-minska-utslappen/>

## **Bristande konsekvensutredning och avsaknad av förslag på alternativa åtgärder för att minska utsläppen**

Om inte andra kraftfulla åtgärder vidtas för att kompensera för de ökade koldioxidutsläpp som den sänkta reduktionsplikten leder till kommer det att bli mycket svårt för åkerinäringen att minska sina utsläpp med 70 % till 2030. Sveriges Åkeriföretag anser att konsekvensanalysen i promemorian är bristfällig och att det även saknas konkreta förslag på hur utsläppsökningarna som förslaget leder till ska kompenseras.

Sveriges Åkeriföretag är övertygade om att biodrivmedel fortsatt har en viktig roll att spela för att minska klimatpåverkan från både befintliga och nya tunga lastbilar och att det därför krävs åtgärder som stimulerar ökad inhemsk produktion av biodrivmedel och infrastruktur för dessa drivmedel. Inhemsk produktion av drivmedel är även viktigt ur ett beredskapsperspektiv för att säkerställa fungerande godstransporter även i kris- och krigstid. Om reduktionsplikten sänks kraftigt kommer skattebefrielsen för rena och höginblandade biodrivmedel bli än viktigare för att öka andelen förnybart i åkerinäringen och regeringen bör därför skyndsamt återinföra skattebefrielsen för biogas. Regeringen bör även utnyttja möjligheten att med stöd av de nya bestämmelserna i GBER skattebefria även låginblandade biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna i EU:s förnybarhetsdirektiv och är producerade av råvaror som listas i Annex IX.

För fler åtgärder som kan påskynda åkerinäringens omställning hänvisar vi till vårt inspel till den klimatpolitiska handlingsplanen<sup>3</sup>.

## **Övrigt**

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



Fredrik Svensson  
Hållbarhetsansvarig



Ulrik Långberg  
Samhällspolitisk Chef

<sup>3</sup> <https://www.akeri.se/sv/sveriges-akeriforetags-inspel-till-klimathandlingsplanen>