

Document type	Title	Issue
DESCRIPTION		
Approved by (department acronym, name)	File name	Info class
	Remissvar nationell plan	
Issued by (department acronym name phone)	Date	Page
Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99	220225	1(10)
To (department acronym name)	For information (department acronym name)	

## Remissvar från Scania CV AB gällande Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

### Scanias synpunkter i korthet:

-Scania förespråkar en ny förbindelse för E4/E20 vid Södertälje kanal samt trafikplats Hovsjö vid E20.

-Resurser till vidmakthållande väg bör öka för att möjliggöra en ökad trafik med energieffektiva högkapacitetsfordon och för att säkerställa industrins godstransporter, arbetspendling och nollvisionen för trafiksäkerhet.

-Stadsmiljöavtalen bör fokusera på kostnadseffektiva åtgärder som BRT-system för kollektivtrafik och fossilfria godstransporter.

-För att möjliggöra en bred utrullning av elektrifierade tunga måste en ökad samordning ske kring de olika initiativ på elektrifieringsområdet som tagits i Sverige.

-Planen bör i ökad utsträckning ta höjd för en kommande utrullning av självkörande fordon.

-Forskning och innovation är en viktig del av planen för att stärka innovationskraften i Sverige. Trafikverkets egen upphandling av transporter kan ha en stor roll i detta.

### 1. Om Scania

Scania är en global tillverkare av tunga lastbilar, bussar samt marin-och industrimotorer. I Södertälje har Scania produktion av lastbilar och motorer, forskning och utveckling samt huvudkontor samlat. Produktion finns även i Oskarshamn, Luleå samt Nederländerna, Frankrike, Polen, Brasilien, Argentina och från och med 2023 även i Kina. 2023 öppnas även en komplett batterimonteringsfabrik i Södertälje för batterisystem till elektrifierade tunga fordon. Scania är det största företaget i fordonsklustret i Mälardalen där nära en tredjedel av alla fordonsjobb i Sverige finns.

Scanias målsättning är att driva skiftet mot hållbara transporter på ett sätt som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort.

Vi vill uppnå detta genom att arbeta med energieffektivitet, förnybara drivmedel och elektrifiering, samt smarta och säkra transporter. För vår egen verksamhet har vi satt upp egna vetenskapligt baserade klimatmål om att minska koldioxidutsläppen med 50 procent till 2025 jämfört med 2015 och utsläppen från våra produkter med 20 procent under samma period. Detta mål är godkänt av Science Based Target Initiative, SBTi. Vi är fast beslutna till att bidra till Parisavtalets mål, EU:s 55-procentpaketet och det svenska klimatmålet för transportsektorn.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

Issued by (department acronym name phone)

Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99

Title

File name

Remissvar nationell plan

Date

220225

Issue

Info class

Page

2(10)

## 2. Den nationella planen – möjliggörare för ett hållbart och innovativt Sverige

Den kommande nationella planen 2022-2033 har en stor betydelse för att bygga ett framtida hållbart Sverige. Nya teknologier som elektrifiering och automatisering kan bidra till både minskad klimatpåverkan, förbättrad luftkvalitet, effektivare transportflöden och ökad trafiksäkerhet i linje med Nollvisionens målsättningar. Även högkapacitetsfordon, uppkopplade fordon och förnybara bränslen kan i närtid minska vägtrafikens klimatpåverkan.

De nya teknologierna på transportområdet kan också med ett tidigt genomförande i Sverige lägga grunden för både ökad innovation och möjligheter för svensk industri att exportera nya tjänster och produkter för global klimatomställning.

Sverige kan bli en global ledare för elektrifiering av vägtransporter men då krävs också ett större fokus på aktivt genomförande och inte bara strategier och handlingsplaner. Vi ser i dag hur exempelvis Tyskland arbetar snabbare än Sverige med att främja introduktionen av elektrifierade tunga fordon och även provmöjligheter för självkörande fordon.

Förbättringar av transportsystemet som ökat vägunderhåll kan även i närtid bidra till att stärka industrins godstransporter och regional arbetspendling.

Under stora delar av 2020 och hela 2021 har den globala pandemin visat att fungerande gods- och persontransporter är helt avgörande för att grundläggande samhällsfunktioner som sjukvård, industriproduktion och detalj-och livsmedelshandel ska fungera. Även en fungerande kollektivtrafik, ofta med buss, har varit avgörande för att särskilt samhällsviktiga yrkesgrupper ska kunna ta sig till och från arbetet.

Det finns många lärdomar att dra av erfarenheterna från pandemin för att skapa ett mer robust och motståndskraftigt transportsystem. I en tid när återuppbyggnaden av det svenska totalförsvaret är viktigt har både en förbättrad transportinfrastruktur, effektiva fordon och ett minskat importberoende av drivmedel en viktig roll.

## 3. Scantias synpunkter på förslaget till nationell plan

### 3.1 Ekonomisk ram för planperioden och kostnadsutveckling

Scania ser positivt på att den totala ekonomiska ramen för infrastrukturinvesteringar 2022-2033 har ökat.

Samtidigt visar Trafikverkets egna analyser att behoven av fortsatta investeringar är stora, som Trafikverket själva skriver byggdes stora delar av det statliga vägnätet på 1960-talet. De medel som är avsatta för vidmakthållande av vägnätet är inte tillräckligt då vägnätet kommer att försämrans under planperioden.

Document type	Title	Issue
<b>DESCRIPTION</b>		
Approved by (department acronym, name)	File name	Info class
	<b>Remissvar nationell plan</b>	
Issued by (department acronym name phone)	Date	Page
<b>Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99</b>	<b>220225</b>	<b>3(10)</b>

---

I Trafikverkets förslag på nationell plan finns heller inga konkreta medel till fast ladd infrastruktur för tunga fordon, endast en elväg mellan Hallsberg och Örebro. Elektrifieringen av vägtransporterna kommer också kräva investeringar i det svenska elnätet. Scania förutsätter att kommande investeringar i elnätet tar höjd för vägtransporternas elektrifiering. Inte heller några särskilda anslag för att anpassa vägnätet för automatiserade fordon är avsatta.

Utöver detta lyfter Trafikverket fram att flera stora infrastrukturprojekt drabbas av stora kostnadsökningar. Det är angeläget att kostnaderna för ny transportinfrastruktur hålls under kontroll. Det riskerar annars att enskilda objekt kan tränga undan andra mindre, men samhällsekonomiskt gynnsamma åtgärder.

I ett läge då underhållsskulden för befintlig transportinfrastruktur är omfattande och är Scantias förslag att satsningen på nya stambanor bör läggas utanför den nationella planen.

### **3.2 Enskilt objekt väg – Ny passage av Södertälje kanal E4/E20 för minskad sårbarhet och ökad framkomlighet**

Midsommarhelgen 2016 skadades Södertäljebron då en lastbil körde in i ett broräcke, vilket ledde till att ett körfält på bron fick stängas av under två månader. 1990 skadades bron allvarligt vid en brofällning något som också ledde till en stor trafikavstängning.

Detta visar tydligt på sårbarheten med dagens bro. Södertäljebron är en infrastrukturlösning från början av 1960-talet som inte är dimensionerad för dagens trafikvolym. När förbifart Stockholm öppnas kring 2030 kan också många av dagens köer söder om Stockholm flytta närmare Södertälje.

Dagens bro innebär stora risker för Scania som globalt storföretag. Situationer liknande de 1990 och 2016 kan orsaka stora störningar på våra godsflöden och även påverka en stor del av våra anställdas möjligheter till att ta sig till och från arbetet.

Passagen för E4/E20 vid Södertälje kanal är även en nationell infrastrukturangelägenhet då den är porten till Stockholmsregionen. Dagens brolösning gör regionen sårbar och har även risker för hela landet.

I förslaget till nationell plan finns en åtgärd om breddning av befintlig motorvägsbro. Breddningen är tänkt att genomföras så att trafiken leds om till den intilliggande Saltsjöbron, samma bro som användes som omledningsbro vid bland annat brohaveriet 2016. Breddningen är planerad att genomföras så att trafiken kommer ledas om under flera månader vid två tillfällen.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

Issued by (department acronym name phone)

Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99

Title

File name

Remissvar nationell plan

Date

220225

Issue

Info class

Page

4(10)

Denna trafiklösning har vid flertal tillfällen visat sig ge orimliga konsekvenser för all övrig trafik utom för den genomgående trafiken på E4 som prioriteras före annan trafik. Detta visade sig senast under hösten 2021 då ett kortare planerat avbrott för underhåll medförde total trafikinfarkt i stora delar av Södertälje, trots att arbetet i huvudsak genomfördes över en helg.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts utifrån den sårbarhetsbrist som pekades ut i föregående nationella plan. Åtgärdsvalsstudien föreslår en ny passage i form av en tunnel. .

Tunneln, samt kompletterande vägsträckor, löser både behovet av omledningsväg vid incidenter och utgör en ny effektiv passage för regional och lokal trafik i normalläge. Dessutom skapar tunneln även kapacitet för kollektivtrafik och möjliggör breddningen av befintlig motorvägsbro utan negativ påverkan på trafiken. Totalkostnaden för tunneln är bedömd till ca 3 Mdr kr och två medfinansieringsavtal är tecknade mellan Trafikverket och Södertälje kommun. Avtalen avser hela paketet med tunnelåtgärder respektive för enbart trafikplatsen vid Hovsjö på E20.

## Etappvis utbyggnad, Trafikplats Hovsjö

Passagen av kanalen kan byggas i etapper och den första etappen, Trafikplats Hovsjö, bör finansieras tidigt som namnsatt objekt i denna plan. Scantias expansion i Södertälje med ett nytt gjuteri som redan nu är i drift och en komplett batterimonteringsfabrik 2023 ökar våra behov av god vägkapacitet för gods-och persontransporter. Södertälje kommun och Trafikverket har tecknat ett separat medfinansieringsavtal för Trafikplats Hovsjö för att möjliggöra denna etappvisa utbyggnad.

I nuvarande förslag på plan ser Scania en ny förbindelse vid Södertälje kanal tillsammans med förbättringar av det svenska vägnätet i närtid som avgörande tillägg både för vår egen konkurrenskraft samt Stockholmsregionens och hela landets utveckling.

### 3.3 Vidmakthållande väg – behov av ökade resurser till vägnätet för näringslivets konkurrenskraft, trafiksäkerhet och ökad användning av högkapacitetsfordon

Trots att anslaget till vidmakthållande väg ökar med 13 procent jämfört med tidigare plan gör Trafikverket bedömningen att kvaliteten på vägnätet inte kan upprätthållas över tid. Både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras under planperioden. Drygt 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före 1970 och delvis dimensionerat för de trafikvolymerna som rådde då.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

Issued by (department acronym name phone)

Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99

Title

File name

Remissvar nationell plan

Date

220225

Issue

Info class

Page

5(10)

Denna utveckling riskerar skada svensk ekonomi då både förutsättningar för godstransporter och arbetspendling kan försämrans. Ett vägnät som försämrans riskerar också att bryta den mycket positiva trenden för trafiksäkerheten som åstadkommit tack vare arbetet med Nollvisionen. Enligt Trafikverket själva kommer trafiksäkerhetsmålet till 2030 inte nås med nuvarande plan.

Scanias bedömning är att regeringen bör öka anslaget till vidmakthållande väg under planperioden genom omdisponeringar i planen eller ökade direkta anslag till vidmakthållande av väg.

### **Vidmakthållande väg BK 4 - tyngre fordon .**

Sverige har under en längre tid använt tyngre och längre fordon jämfört med länder på den Europeiska kontinenten. Detta har lett till minskad klimatpåverkan, effektivare godstransporter, ökad trafiksäkerhet och har också varit innovationsdrivande för den tunga fordonsindustrin i Sverige. Scania startar under 2022 tester med flera olika elektrifierade högkapacitetsfordon runt om i landet.

Sedan 2017 tillåts tyngre fordon med upp till 74-tons totalvikt i Sverige på delar av vägnätet som klassas som BK4. Scania ser positivt på att andelen BK4-väg ökar i Trafikverkets förslag till plan. Med ett ökat anslag till vidmakthållande väg i planen skulle antalet BK4-stråk bli än fler.

Scania vill också framhålla de nyttor som en uppgradering till BK4 innebär för en mer robust vägstandard vilket främjar både trafiksäkerhet och vägnätets motståndskraft mot exempelvis extrema väderhändelser.

### **Införande av längre fordon**

Nästa logiska steg i utvecklingen av svenska högkapacitetsfordon är införandet av en maxlängd på 34,5 meter. Frågan har utretts av Trafikverket 2018-2019 som ett regeringsuppdrag. Finland tillämpar en maxlängd på 34,5 meter sedan början av 2019.

Trafikverket själva konstaterar i förslaget till nationell plan att införandet av längre fordon på upp till 34,5 meter är en samhällsekonomiskt effektiv åtgärd för minskad klimatpåverkan och ökad transporteffektivitet. Scania vill även framhålla högkapacitetsfordon som ett sätt att mildra dagens förarbrist och även göra samhällsviktiga lastbilstransporter mindre sårbara.

Scania ställer sig dock frågande till varför regeringen inte fattat något beslut om införandet av 34,5 metersfordon i Sverige. Redan 2019 bedömde Trafikverket att ett vägnät på över 450 mil kan användas för dessa fordon, främst det mötesseparerade vägnätet. Om andelen mötesseparerad väg ökar genom ett ökat anslag till vidmakthållande väg kan antalet sträckor där längre fordon kan användas ökas ytterligare.

Document type	Title	Issue
DESCRIPTION		
Approved by (department acronym, name)	File name	Info class
	Remissvar nationell plan	
Issued by (department acronym name phone)	Date	Page
Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99	220225	6(10)

Scania ser gärna att regeringen skyndsamt fattar beslut om ett införande av längre fordon i Sverige.

Samtidigt betonar Scania att det viktigaste inte är att stora delar av det svenska vägnätet öppnas samtidigt utan att trafiken kommer i gång. Det kan handla om mötesseparerade sträckor som är särskilt viktiga för exportindustrins transporter och där tåg och lastbil kan samverka.

På sikt är investeringar i utbyggda rastplatser och liknande angeläget för att underlätta användningen av längre fordon och möjligheter att koppla från en del av fordonet men detta bör inte vara ett hinder för att starta trafiken med längre fordon stegvis på delar av vägnätet. Även stöd till det kommunala vägnätet för anpassning av tyngre och längre fordon i anslutning till viktiga logistik- och industriområden är angeläget. Detta är något som skulle göras genom en förändring av stadsmiljöavtalen.

### 3.4 Vidmakthållande järnväg

Resurserna för vidmakthållande för järnväg har ökat under en längre tid. Scania ser positivt på detta, inte minst då det främjar näringslivets godstransporter och även arbetspendling. Scania transporterar i dag lastbilshytter som tillverkas i Oskarshamn med tåg från Nässjö till vår lastbilsfabrik i Zwolle i Nederländerna. Även gods från vår produktion i Luleå transporteras söderut med järnväg.

### 3.5 Elektrifiering

2020 presenterades den första ellastbilen från Scania, främst avsedd för transporter i och kring städer. Nästa år lanseras vår ellastbil för fjärrtransporter och 2024 kommer vi ha elektrifierade lastbilar för de tyngre fjärr- och anläggningstransporterna som är standard i Sverige, Norge, Danmark och Finland.

I förslaget på nationell planen nämns förhållandevis lite om elektrifieringen av transportsektorn. Däremot har flera välkomna initiativ tagits utanför planen såsom nu senast beslut om stöd för regionala elektrifieringspiloter. Som en del av åtgärdsförslagen i elektrifieringsstrategin ska Trafikverket och Energimyndigheten ska ta fram en handlingsplan för bland annat laddinfrastruktur. Det är viktigt att de olika initiativen runt elektrifieringskommissionen, elektrifieringsstrategin samt nationella planen hänger ihop. För att kunna uppnå klimatmålet för 2030 för transportsektorn är elektrifiering av transportsektorn en viktig pusselbit inte minst genom att underlätta för storskalig introduktion av elektrifierade tunga fordon.

En viktig komponent för elektrifieringen av transportsektorn blir utbyggnaden av elnät och förstas tillgång till fossilfri el. Därför vill Scania betona vikten av samverkan mellan myndigheterna som hanterar både vägar och elnät.

Document type	Title	Issue
<b>DESCRIPTION</b>		
Approved by (department acronym, name)	File name	Info class
	<b>Remissvar nationell plan</b>	
Issued by (department acronym name phone)	Date	Page
<b>Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99</b>	<b>220225</b>	<b>7(10)</b>

---

Ytterligare en faktor som kommer att påverka är uppdateringen av det regelverk runt infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR – alternative fuels infrastructure regulation) där höga effekter på omkring en megawatt kommer att krävas för publika laddare.

Andra kommande uppdaterade EU-regelverk som väntas få stor betydelse för elektrifieringen är energiskattedirektivet, kommande utsläppshandel för transportsektorn, det uppdaterade direktivet för förnybar energi, CO2-standards för tunga fordon, Transeuropeiska transportnät TEN-T och Transeuropeiska energinät TEN-E. Ett proaktivt och stort engagemang från Sverige i dessa frågor, inte minst under det svenska ordförandeskapet i EU första halvåret 2023 kommer att ha stor betydelse för hela EU:s konkurrenskraft och klimatomställning.

### 3.6 Självkörande fordon

Tillsammans med elektrifiering är automatisering och uppkopplade fordon megatrenderna inom fordonsindustrin.

Scania deltar redan i dag flera försök med självkörande fordon. Förutom i Sverige på E4:an mellan Södertälje och Jönköping också i bland annat Singapore och Australien.

Autonoma fordon kan öka effektiviteten i transportsektorn och även förbättra arbetsmiljön. Inte minst vid monotona riskfyllda arbeten som i och kring gruvor, vid stora infrastrukturarbeten och vid stora godsterminaler.

Scania anser dock att perspektivet rörande självkörande fordon inte är tillvaratagit tillräckligt i förslaget till plan. Scania ser att en utrullning av självkörande fordon på stängda sajter ligger nära i tiden och detta kommer sannolikt också påskynda utvecklingen mot automatiserade fordon på det allmänna vägnätet.

Förberedelserna för självkörande fordon öka än mer. Några år in i planperioden kan autonoma tunga fordon vara möjliga att rulla ut på det allmänna vägnätet i större skala i exempelvis hub to hub transporter.

Myndighetssamverkan mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Datainspektionen och Post- och Telestyrelsen är betydelsefullt för att klara utrullningen av självkörande fordon. Även samarbete mellan forskning, myndigheter och industri kan skalas upp ytterligare.

Ett eller flera svenska trafikkontrolltorn för automatiserade vägtransporter kommer att behövas med tåg, flyg och järnvägstransporter som förebild. Arbetet med nationella kontrolltorn kan med fördel harmoniseras inom EU. Med kontrolltornen kan de stora datormängder som genereras i trafiken kring störningar och hinder, prioritet för uttryckningsfordon, väder och vägslag med mera användas på bästa sätt.

Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

Issued by (department acronym name phone)

Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99

Title

File name

Remissvar nationell plan

Date

220225

Issue

Info class

Page

8(10)

Konkreta anpassningar av infrastruktur som också behöver EU-harmoniseras är vägskyltar, både konventionella och intelligenta. Även vägmarkeringar behöver anpassas för självkörande fordon.

Scania kör i dag prov med hög självkörandegrad även i Tyskland där en ny lagstiftning för användning av självkörande fordon finns på plats.

I EU:s kommande typgodkännandelagstiftning för självkörande fordon som börjar gälla från Juli 2022 finns även så kallad licensing, som ett steg efter att fordonet i sig godkänts och är ett godkännande av rutten för den specifika fordonstypen. Sverige behöver förbereda sig på detta och har en chans att verka för harmonisering och motverka att varje liten vägsträcka ska godkännas av olika myndigheter. I slutänden vill Scania redan som idag, i beställningsögonblicket, kunna vara säkra på att kunden kan använda fordonet omgående, inte först efter en lång process efter registrering.

Scania ser i dagsläget inga behov av bred utbyggnad av körfält helt dedikerade för självkörande fordon utom möjligen vid vissa tider på dygnet och i specifika miljöer

Detta är inte science fiction utan en realitet som kommer närmare år för år under kommande plan.

### 3.7 Stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtalen kan bidra till förbättrad kollektivtrafik i städer med de nyttor de innebär för arbetspendling, minskad trängsel, bättre luftkvalitet och minskad klimatpåverkan. Scania föreslår att stadsmiljöavtalen för kollektivtrafik i kommande plan främst används för utbyggnad av Bus Rapid Transit System, BRT, för största samhällsekonomiska effektivitet. I en tid då elbussar och biogasbussar är tillgängliga sedan länge är det av klimatskäl inte motiverat med utbyggda spårvägar med medel från stadsmiljöavtalen. En satsning på kapacitetsstark och attraktiv busstrafik i form av BRT ger mer kollektivtrafiknytta för de satsade medlen.

BRT kan med fördel även användas som ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i regional kollektivtrafik på det statliga vägnätet.

BRT-system är dessutom en svensk helhetslösning för attraktiv, kostnadseffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafiklösning. Investeringar i BRT i Sverige kan också stärka möjligheterna att exportera fler helhetslösningar för kollektivtrafik från Sverige.

Stadsmiljöavtalen skulle även kunna användas till att stödja kommunerna till att förstärka och bygga ut det kommunala vägnätet för högkapacitetsfordon på sträckor mellan det statliga vägnätet och stora industri-och logistikcentrum i anslutning till det kommunala vägnätet.



Document type

DESCRIPTION

Approved by (department acronym, name)

Issued by (department acronym name phone)

Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99

Title

File name

Remissvar nationell plan

Date

220225

Issue

Info class

Page

9(10)

### 3.8 Forskning och innovation

Den nationella planen är som tidigare nämnts en möjliggörare för forskning innovation relaterat till fossilfria transporter och hållbar utveckling i Sverige. Här syftas på ett flertal teknikområden som är under utveckling som elektrifierade, självkörande och uppkopplade fordon och även nya högkapacitetsfordon.

Scania anser dock att förslaget på plan borde tagit mer höjd för en förstärkt , utrullning av självkörande fordon på det allmänna vägnätet. I dagsläget upplever Scania begränsningar att testa självkörande fordon på det allmänna vägnätet vilket är allvarligt då det minskar möjligheten att för att snabbt bygga och återföra kritisk kunskap till det pågående forsknings och innovationsarbetet. Tidigare i detta svar nämns också att förstärkt utrullning av elektrifierade fordon dröjer i Sverige trots en lång rad initiativ. Tyskland ligger omkring ett år före Sverige. Vilket i sig är allvarligt då det innebär att svenska aktörer riskerar att få slå av på tempot och halka efter.

När det gäller högkapacitetsfordon som ofta varit innovationsdrivande i Sverige ligger Finland nu över tre år före Sverige.

Offentlig upphandling är ofta en drivkraft för innovation, inte minst hållbara transportlösningar. Scania ser att Trafikverket har stora möjligheter att flytta fram Sveriges positioner när det gäller kommersialisering och uppskalning av hållbara transportlösningar genom att vid stora entreprenadupphandlingar inkludera användning av gods-och anläggningstransporter med elektrifierade och självkörande fordon. Redan i dag finns elektrifierade lastbilar som skulle kunna användas i Trafikverkets upphandlingar.

### 3.9 Styrmedel

Trafikverket lyfter fram i planförslaget att styrmedel är avgörande för att nå klimatmålen och att dessa ligger utanför planen. Scania vill framhålla både de omfattande styrmedel i EU:s 55-procentspaket som ETS för transportsektorn och ett reviderat energiskattedirektiv och även olika nationella styrmedel som angelägna. Viktiga nationella styrmedel är fortsatt skattebefrielse av höginblandade biodrivmedel, samt en fortsatt hög ambitionsnivå för reduktionsplikten. Det är positivt att regeringen nu ansökt om skattebefrielse av höginblandade biodrivmedel.

Nu är EU:s ramverk för vägavgifter för tunga lastbilar på väg, Eurovignette, färdigförhandlat. Scania ser det som angeläget med införandet av en avståndsbaserad avgift för tunga lastbilar i Sverige som fungerar väl både för åkerier och transportköpare. Avgiften bör på bästa sätt ge fördelar för både elektrifierade fordon och de mest energieffektiva fordonen med konventionell drivlina.

Document type

**DESCRIPTION**

Approved by (department acronym, name)

Issued by (department acronym name phone)

**Henrik Gustafsson +46 70 086 58 99**

Title

File name

**Remissvar nationell plan**

Date

**220225**

Issue

Info class

Page

**10(10)**

Utredningen Nytt miljöstyrande system på väg (Dir. 2020:38) som slutredovisas den 30 september har en viktig roll i att utforma ett styrmedel med god miljö-och klimatstyrande effekt som ska fungera i praktiken. Scania konstaterar att Tyskland återigen är ett föregångsland där en avståndsbaserad och miljöstyrande avgift för tunga lastbilar infördes redan 2005.

Södertälje 220225

Henrik Gustafsson  
Manager Public Affairs, Transport Policy and Trade  
henrik.gustafsson@scania.com  
070-086 58 99