

**Yttrande**

Kontaktperson i detta ärende

Tove Winiger  
070-237 55 35  
tove.winiger@akeri.se

Miljö- och energidepartementet  
[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

Kopia:

[m.remiss-energi@regeringskansliet.se](mailto:m.remiss-energi@regeringskansliet.se)  
[christina.nordenbladh@regeringskansliet.se](mailto:christina.nordenbladh@regeringskansliet.se)

**Remissvar promemoria om reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle**

Sveriges Åkeriföretag är med ca 6300 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har inbjudits att lämna synpunkter på rubricerad remiss. Vi vill med anledning härav lämna följande synpunkter på förslaget.

**Sammanfattning av remissvaret**

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar att regeringen vill införa en reduktionsplikt för växthusgasutsläpp för bensin och diesel. Ambitiösa mål med långsiktiga perspektiv och tillförlitliga förutsättningar behövs för att nå målen om minskade utsläpp av växthusgas. Det ger också åkerinäringen den trygghet som länge efterfrågats.
- Åkerinäringen är idag i allra högsta grad beroende av dieselbränsle. Åkerinäringens fordon drevs år 2015 till 97.5 procent på diesel<sup>1</sup>, och att säkra tillgång på förnybar diesel är avgörande för åkerinäringens utveckling och konkurrenskraft. Den fossilmfria andelen motsvarade 2015 ungefär 16 procent av all diesel som säljs i Sverige.
- Sveriges Åkeriföretag välkomnar separata reduktionsnivåer för diesel- respektive bensinbränsle, då tillgång på råvara och även användningsområde skiljer sig avsevärt.

<sup>1</sup> Trafikanalys Rapport 2015:12. Lastbilars klimateffektivitet och utsläpp, 13.



- Sveriges Åkeriföretag noterar att en reduktionsnivå om 40 procent år 2030 förutsätter tydliga och långsiktiga beslut och god samverkan med transportnäringen i Sverige. Sveriges Åkeriföretag noterar och håller med om bedömningen att Trafikverkets klimatscenario kräver omfattande och svåruppnådda förändringar i transportsystemet, som enligt Sveriges Åkeriföretags bedömning varken är realistiska eller eftersträvansvärda.
- Sveriges Åkeriföretag anser att införandet av reduktionsplikt bör kombineras med en differentiering av bränsleskatt för personbilar respektive yrkestrafik över 7,5 ton i enlighet med Energiskattedirektivet, för att värna om svensk åkerinäringens konkurrenskraft gentemot utländska åkerier.

### **Reduktionsnivå och kontrollstationer**

En reduktionsnivå om 40 procent år 2030 beräknas av utredningen möjliggöra en minskning om 70 % av inrikes transporters utsläpp år 2030 jämfört med år 2010.

Det är bra att förslaget om reduktionsplikt inte tar sin grund i Trafikverkets klimatscenario, som kräver enorma och kostsamma samhällsförändringar. Mer biodrivmedel i dieselbränsle ger åkerinäringen förutsättningar till att utföra godstransporter med lägre utsläpp av växthusgaser.

Reduktionsnivåer för åren mellan 2020 och 2030 ska med regelbundna intervaller ses över i syfte att se till att reduktionsnivån och lagstiftningen bidrar kostnadseffektivt och klimateffektivt till målet. Öppenhet för att tillgången på råvara ändras snabbt är bra, varför reduktionsnivåerna efter hand kan anpassas i de så kallade kontrollstationerna. Sveriges Åkeriföretags förhoppning är att internationell samverkan kan uppnås för att efter hand öka den fossilfria andelen bränsle.

Sverige behöver politiska beslut om en ökad andel fossilfritt drivmedel för hela EU. Enskilda länder kan inte ensamt lösa frågan. Om Sverige lägger sig på en avsevärt högre inblandningstakt än resten av EU riskeras svensk konkurrenskraft att sättas ur spel. Klimatfrågan är global, och alla åtgärder för en skärpt klimatpolitik måste därför ske i takt med för Sveriges del framför allt EU, men också resten av världen.

De åtgärder som införs måste därför noga analyseras mot klimat- och budgetpolitiska mål, men även mot svenskt näringslivs konkurrenskraft.

### **Beskattning**

När reduktionsplikten införs upphör subventionen av biodrivmedel, varför ett införande kan innebära en kraftig prishöjning på biodrivmedel när beskattningen blir densamma som för fossil diesel.

Sveriges höga bränsleskatter innebär en konkurrensnackdel för Sverige och för svenska åkeriföretag. Det innebär att utländska fordon som trafikerar Sverige och har lägre kostnader om möjligt undviker att tanka i Sverige.

Energiskattedirektivet tillåter differentiering mellan personbilar och yrkestrafik över 7,5 ton. Bränsleskatten kan därför behållas för personbilar samtidigt som skatten kan sänkas för yrkesmässig trafik. Nyttotrafikens konkurrenskraft stärks då gentemot åkeriföretag hemmahörande i andra EU-länder än Sverige.

Sveriges Åkeriföretag noterar att koldioxid- och energiskatterna föreslås sänkas i och med ett införande av reduktionsplikt, vilket är välkommet. Nivån är fortfarande långt över EU:s miniminivå. Med ovan nämnda differentiering mellan yrkestrafik och personbilar skulle den sammanlagda bränsleskatten kunna sänkas till EU:s miniminivå för att värna om svenska åkeriers konkurrenskraft. Det syftar inte till att vinna fördelar gentemot andra trafikslag, utan är en viktig nyckel för att stärka svenska åkeriers konkurrensvillkor gentemot utländska åkerier.



Med vänlig hälsning  
Rickard Gegö,  
Verkställande direktör