

FÄRDPLAN FÖR
FOSSILFRI KONKURRENSKRAFT

Åkerinäringen



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG



Fossilfritt
Sverige

UPPGRADERAD
OKTOBER | 2023



Förord

Inom ramen för Fossilfritt Sverige har 22 branscher tagit fram färdplaner för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Åkerinäringens färdplan är en av dessa 22 färdplaner med syfte att visa hur åkerinäringen kan bli fossilfria till 2045 och därigenom också bidra till att göra Sverige världsledande i den gröna omställningen.

De allra flesta andra branscher är helt beroende av att deras transporter ska bli fossilfria, och därför är genomförandet av åkerinäringens färdplan en viktig möjliggörare för alla färdplaner. De åkeriföretag som redan nu arbetar aktivt och utforskar möjligheterna i ny teknik och nya drivmedel kommer få stora konkurrensfördelar i sina transportaffärer framåt.

Sedan 2018 då åkerinäringens första färdplan togs fram har teknikutvecklingen gått snabbt inom bland annat elektrifiering och även inom olika förnybara drivmedel – därför var behovet stort att förnya och uppgradera vår färdplan.

Utsläppen från tunga lastbilar har minskat med 44 procent mellan 2010 och 2022, trots att trafiken har ökat. Framgången beror framför allt på ökad användning av biodrivmedel i olika former, bland annat har antalet tunga lastbilar som går på biogas dubblerats sedan 2018 och många åkeriföretag kör bara på biodiesel.

Det vi ser framåt är att lastbilarna kommer att elektrifieras i snabb takt. Vätgasen kommer att spela en större roll, särskilt vid fjärrtrafik och som komplement till den växande andelen biogaslastbilar. Även elektrobränsle kommer att spela en viktig roll parallellt med förnybar diesel. Stor potential finns också i effektivisering där transporter med importerat gods kan gå närmare slutdestination med sjöfart och järnväg för att därefter transporteras med fossilfria regionala eller lokala transporter till slutdestination. Betydligt fler transporter kan utföras med längre och tyngre fordon, vilket innebär mer gods på färre lastbilar vilket minskar förbrukningen av drivmedel.

Den färdplan som nu är framtagen är en framåtsyftande färdplan som visar hur vi ska nå nästa steg som är 70%

minskning av åkeriernas utsläpp till 2030. Åkerinäringen är ägare av färdplanen i alla dess delar och Fossilfritt Sverige delar i allt väsentligt färdplanens innehåll och slutsatser. Färdplanen lägger också grunden för att Sverige ska kunna vara ledande i den globala industriella omställningen där våra transportlösningar också blir en viktig fossilfri exportprodukt!



Svante Axelsson

Nationell samordnare, Fossilfritt Sverige



Rickard Gegö

VD, Sveriges Åkeriföretag

Innehållsförteckning

Åkerinäringens färdplan i korthet

1. Inledning

- Vägtransporter av gods i Sverige
- Mål och slutdatum
- Vision – en helt fossilfri åkerinäring
- Om färdplanen

7
7
8
8
9

2. Nulägesbeskrivning

- Utsläpp
- Avstånd och gods
- En internationell marknad och europeiska klimatmål

13
13
14
15

3. Trender

- Lastbilstransporter ökar
- Förnybara bränslen
- Intermodala transporter
- Digitalisering
- Längre och tyngre fordon
- Fair Transport

17
17
17
22
23
24
25

4. Åtaganden

- En hållbar transportaffär
- Energi
- Teknisk utveckling
- Effektivitet

26
26
27
27
28

5. Hinderanalys

- Energi
- Effektivitet
- Konkurrens och regelefterlevnad
- Klimatstyrande avståndsbaserad skatt
- Viktiga principområden

29
30
33
35
36
36

6. Referenser och källor

39

Åkerinäringens färdplan i korthet

Åkerinäringen har en väldigt viktig roll i samhället, som är beroende av fungerande godstransporter varje dag, dygnet runt och året om för att bland annat säkerställa matvaruförsörjning, dricksvattenrening och leveranser av sjukvårdsmateriel. För att lyckas med den stora omställning vi står mitt uppe i mot ett fossilfritt Sverige 2045 behövs en kombination av flera olika åtgärder.

Det krävs tydliga mål och samarbete mellan olika typer av aktörer. Transportköparna måste ställa rätt slags krav och vara villiga att betala för hållbara transporter. Politiken måste skapa långsiktiga förutsättningar som gynnar och möjliggör omställningen och vi själva i åkerinäringen måste förstås vara beredda på att tänka om och att tänka nytt.

»De senaste åren har EU höjt tempot vad gäller omställningen till fossilfrihet. Nu är det viktigt att vi inte bromsar vårt arbete och tappar vår ledande roll.«

ENERGI, EFFEKTIVITET, TEKNIK OCH EN HÅLLBAR TRANSPORTAFFÄR

Fyra huvudsakliga områden har identifierats som centrala för åkerinäringens omställning: Energi, Effektivitet, Teknik och En hållbar transportaffär. Utifrån dessa

områden presenterar vi förslag på både våra egna åtaganden och förslag på politiska styrmedel för att undanröja hinder.

Störst potential för minskning av utsläpp ligger i förnybara drivmedel, både flytande och gasformiga, samt el. För att möjliggöra omställningen krävs tydliga och långsiktiga förutsättningar med teknikneutrala regelverk och styrmedel, sådana som stöttar såväl produktion som infrastruktur för fossilfria drivmedel och el, samt användning av fossilfria alternativ.

Transporteffektivitet är också viktigt, i form av längre och tyngre fordon och intermodala transporter. Vi måste sluta att ställa transportslag mot varandra och istället se transporter utifrån ett bredare systemperspektiv.

EN FOSSILFRI ÅKERINÄRING 2045

Med åkeriernas starka vilja och genom att röja undan identifierade hinder, kan åkerinäringens mål i denna färdplan realiseras. Senast 2025 ska majoriteten av åkeriföretagen ha tydliga klimatmål och en strategi för uppföljning. Utsläppen från lastbilstransporter ska minska med 70 % till år 2030 jämfört med 2010. Då kan vi lyckas uppnå en helt fossilfri åkerinäring 2045.

Fem prioriterade åtgärder

1. Det krävs en långsiktig energipolitik med en tydlig nationell plan för utbyggnad av elnät samt laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för fossilfri el och fossilfria drivmedel.
2. Den tioåriga skattebefrielsen för biogas måste återinföras omgående, och ge långsiktig skattebefrielse även för andra fossilfria alternativ.
3. Ansökningsprocesserna för stöd till laddinfrastruktur och fordon måste förenklas och möjliggöra stöd även för semipublik/destinationsladdning. Allt stöd bör samlas hos en myndighet och det bör finnas möjlighet för en samlad ansökan (både fordon och laddinfrastruktur).

4. Förutsättningarna för snabbare utrullning av längre och tyngre fordon måste stärkas.
5. Finansdepartementet bör snarast tillsätta en utredning med uppdrag att i samverkan med vägtrafikens intressenter ta fram förslag till nytt miljödifferierat system för vägtrafikens avgifter, skatter och tullar.

Rapporten är en del av Fossilfritt Sveriges projekt Färdplaner för fossilfri konkurrenskraft, där flera branscher själva tar fram färdplaner för hur målet om fossilfrihet år 2045 ska realiseras.



1. Inledning

Syftet med åkerinäringens färdplan för fossilfrihet och ökad konkurrenskraft är att identifiera en offensiv och tillväxtorienterad politik för att stärka svenska åkeriföretags konkurrenskraft i takt med att de blir fossilfria. Färdplanen är en inventering av fossilfria godstransporter på väg och utgör ett kunskapsunderlag till regeringen, myndigheter och andra berörda intressenter.

Rapporten ser över utvecklingen för hur åkerinäringen ska konkurrera internationellt och nationellt i en tid när styrmedel behövs för att nå klimatpolitiska mål. Hur gestaltas hållbar utveckling inom åkerinäringen och vilka är de nödvändiga politiska besluten som tar samhället dit?

Väl fungerande transporter till och från Sverige är viktiga för svenska företag, konsumenter och nationen som helhet. Eftersom transporter är en förutsättning för många andra branscher, står åkerinäringens färdplan i nära relation till flera andra färdplaner inom industri och näringsliv. Den stora utmaningen är att göra åkerinäring-

en helt fri från fossila drivmedel samtidigt som trafikarbetet förutspås öka väsentligt.

2045 är året då Sverige ska vara klimatneutralt, därför har även färdplanen samma tidsgräns.

VÄGTRANSPORTER AV GODS I SVERIGE

Sverige är ett land med långa avstånd och en väl utbyggd väginfrastruktur. Vad som utmärker oss jämfört med resten av Europa är våra vikter och dimensioner för effektivare tyngre och längre lastbilsekipage. Det är helt enkelt smart att få med så mycket som möjligt vid varje lass.



Logiken fungerar såväl för minskade utsläpp som för minskade kostnader, vilket speglas av att transportintensiva industrier använder längre och tyngre fordon för att minska transporterens klimatpåverkan. Ett effektivt transportsystem och god logistik där trafikarbetet minskar trots de långa avstånden, minimerar också transporter, maximerar godsmängden vid varje körning samt nyttjar andra trafikslag där det är möjligt.

En unik förutsättning för Sverige är våra skog- och jordbruksarealer som möjliggör en annan debatt om biodrivmedel än i övriga Europa. De senaste årens utsläppsminskningar inom tung trafik beror till stor del på användningen av HVO, en syntetisk förnybar diesel. Att kunna använda naturresurser och avfallsströmmar på ett hållbart sätt för att skala upp produktionen av hållbara förnybara biodrivmedel, är en förutsättning för att snabbt åstadkomma de utsläppsminskningar som behövs för att realisera Sveriges klimatmål.

MÅL OCH SLUTDATUM

2025 - Majoriteten av åkeriföretagen har satt tydliga klimatmål (i linje med eller med högre ambition än de nationella klimatmålen) och har en strategi för uppföljning.

2030 - Minst 70 % lägre utsläpp från lastbilar i yrkestrafik jämfört med 2010.

2045 - En helt fossilfri åkerinäring.

VISION - EN HELT FOSSILFRI ÅKERINÄRING

Vår vision är att ha en helt fossilfri åkerinäring där transportköpare prioriterar hållbarhet före pris. Lastbilstransporterna är optimerade utifrån det specifika transportuppdraget och genom nära samverkan med andra transportslag skapas ett effektivt transportsystem med minimal miljö- och klimatpåverkan. Det i sin tur förutsätter att kraven på fossilfrihet och transporteffektivitet ses som självklara grundförutsättningar för transportköpare och att fossilfria transporter ses som en viktig förutsättning för en svensk fossilfri industri.

Ett fossilfritt 2045

Visionen om en fossilfri åkerinäring med noll utsläpp 2045 förutsätter en politisk vilja och att förutsättningar ges för nya tekniska lösningar och nya drivmedel.

2045 är transportsystemet sömlöst, ihopkopplat och flexibelt. Lastbilar knyter ihop terminaler med industri, näringsliv, verksamheter och medborgare. De långväga transporter börjar och slutar med lastbilstransporter i kombination med järnväg och sjöfart.

2045 är lastbilstransporter optimerade för transportuppdraget och därmed mer varierade och specialiserade än idag, vad gäller både drivmedel och typ av fordon. Svensk åkerinäring har en betydande flotta med elektriska fordon och det finns en väl utbyggd laddinfrastruktur i hela landet. Biogas från mat- och skogsavfall används



som komplement, bränslecellsfordon drivs med vätgas för tyngre långväga transporter och flytande fossilfria alternativ som HVO och elektrobränslen används där det saknas infrastruktur för andra drivmedelsalternativ.

2045 är godstransporter på väg i hög grad automatiserade. Åkeriföretagen är logistikentreprenörer som erbjuder helhetslösningar. Digitalisering, autonoma fordon och intelligenta transportsystem bidrar till energieffektivitet. IT och e-handeln underlättar att driva verksamhet och bo på landsbygden och behovet av centralt belägna butiker med lagerhållning minskar vilket frigör utrymme i städerna. Leverans av varor sker direkt till dörren, med både lätta fordon och drönare. Tack vare tysta eldrivna fordon kan delar av leveranserna ske nattetid. Emissionsfria fordon har gjort luftkvaliteten bättre och minskat bullret i staden.

»Åkeriföretagens tjänster är en förutsättning för handel, byggande och industri i hela Sverige.«

70 procent lägre utsläpp 2030

Till 2030 ska utsläppen från inrikestransporter i yrkestrafik vara 70 % lägre jämfört med 2010. Under förutsättning att tillräckliga volymer förnybara drivmedel och el finns att tillgå för att ersätta dagens fossila diesel, kommer även lastbilstransporter att minska sina utsläpp med 70 % till 2030.

Fram till 2030 kommer fossilfria drivmedel, som kan användas för att ställa om befintliga fordon, ha en stor betydelse för möjligheten att nå målet. Reduktionsplikten har från att den infördes 2018 haft en oerhört viktig roll för att minska godstransporternas klimatpåverkan, och har potential att påskynda omställningen fram till 2030, i kombination med en ökad användning av rena biodrivmedel.

Elektrifiering av nya lastbilar har också en stor betydelse

för att utsläppen från den yrkesmässiga lastbilstrafiken ska kunna minska i linje med vad som krävs för att nå 2030-målet. För att möjliggöra en omställning till elektrifierade lastbilar, och för att få rätt förutsättningar på plats snarast möjligt, krävs samarbete mellan flera olika aktörer i såväl näringsliv, offentlig sektor, politik och akademi.

Det krävs också en tydlig nationell och sektorsövergripande samordning – för att säkerställa att det finns tillräckligt med fossilfri elproduktion, att elnätet förstärks i den takt som krävs för att både fordon och andra verksamheter ska få tillräckligt med el och att rätt förutsättningar finns för laddinfrastruktur även utanför Ten-T-nätverket.

Resultatet av en enkät som skickades till medlemsföretagen i branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag (mars 2023) visar att tilltron till 2030-målet är lågt. En av anledningarna är bristande politisk långsiktighet som gör det svårt för åkerierna att veta vilka drivmedel och andra lösningar de ska våga satsa på.

För att lyckas med omställningen och nå åkerinäringens mål till 2030 är en tydlig politisk riktning med långsiktiga styrmedel helt avgörande.

Åkeriföretagen har satt egna klimatmål 2025

En viktig förutsättning för att minska sina utsläpp är att det finns tydliga mål att sträva mot. Därför bör de åkeriföretag som ännu inte satt egna tydliga klimatmål, i linje med eller med högre ambition än 2030-målet, analysera den egna verksamheten utifrån ett omställningsperspektiv och därefter sätta sina mål. Målen bör åtföljas av en strategi för hur de ska uppnås och utvärderas. I detta arbete kan åkerinäringens hållbarhetscertifiering Fair Transport fylla en viktig roll.

OM FÄRDPLANEN

Åkerinäringens färdplan är framtagen av Sveriges Åkeriföretag i samarbete med Fossilfritt Sverige. Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation med cirka 5 000 medlemsföretag som tillsammans har cirka 36 000 tunga fordon.

Färdplanen avgränsas till att behandla hur åkeriföretagare kan arbeta med fossilfrihet, samt vilka politiska beslut som behövs för att ge de rätta förutsättningarna. Stora



tekniksprång, biodrivmedelstillgång och dylikt som åkeriföretagen har svårt att påverka är områden som ligger utanför färdplanen. Däremot presenteras förslag på lösningar kring några av dessa viktiga förutsättningar.

Färdplanen hanterar främst de processer åkeriföretagen äger själva – hur vi gör affärer, hur vi fattar beslut och hur vi marknadsför oss. De politiska beslut som är centrala rör bränslebytet, tekniska specifikationer för fordon och transporteffektivitet, och på den europeiska marknaden en politik som stärker företagandet och därmed skapar möjlighet till omställning.

En viktig utgångspunkt är att trafikarbetet förväntas öka inom alla trafikslag och att samtliga trafikslag därför måste ges bästa möjliga förutsättningar för att minska sina utsläpp. En aspekt som är intressant att undersöka vidare rör gränslandet mellan miljö- och klimatåtgärder. Flera åtgärder som stärker klimatarbetet i åkerinäringen minskar även miljöpåverkan på olika sätt, men det finns aspekter där klimatpåverkan och miljöpåverkan får motstridiga effekter (till exempel vissa typer av biodrivmedelstillverkning och utvinning av metaller för batteriproduktion). Detta är dock inget som analyseras i denna färdplan.

Varför gör Sveriges Åkeriföretag det här?

Sveriges Åkeriföretag står bakom Sveriges och EU:s klimatmål och strävan att minska åkerinäringens utsläpp av växthusgaser. Det förutsätter att åkeriföretagen arbetar aktivt med att minska sina utsläpp. Ska målen nås krävs också att politiken är lyhörd inför branschens förutsättningar och behov, och att det utifrån dessa skapas långsiktiga spelregler för omställningen.

Sveriges offentliga sektor har ett viktigt ansvar för att gå före i omställningen. Idag ställs i många fall tydliga krav på såväl transporter med lägre utsläpp som helt klimatneutrala transporter, men det behöver göras i en betydligt större grad. Offentlig sektor måste bli bättre både på att ställa och följa upp dessa krav.

Inom en snar framtid kommer även slutkonsumenten att vilja se klimatsmarta transporter. Klimatförändringarna pågår nu och förutom allt annat människor gör i sin vardag för att bidra till omställningen, kommer konsumtionsvalen också att behöva förändras.

Som branschorganisation vill vi stötta våra medlemsföretag i att identifiera möjliga vägar framåt för att minska branschens klimatpåverkan, men också arbeta med att skapa rätt förutsättningar för att bedriva lönsamma och sunda åkeriföretag på den svenska marknaden. Rätt politiska beslut är en förutsättning och därför behövs denna färdplan.

Olika aktörers ansvar

Åkeriföretagen ansvarar för att ständigt effektivisera transporterna och minska bränsleåtgången, byta till fossilfria drivmedel, investera i nya fordon och följa regler kring utsläpp av såväl växthusgaser som miljöfarliga emissioner.

Fordonstillverkarna ansvarar för att nya fordon möter aktuella utsläppskrav och har de senaste bränslebesparande och effektiva tekniska lösningarna. De ansvarar också för att fordonsinnovationerna fortsätter och att klimatpåverkan och resursanvändning minimeras vid produktion av fordon och kringutrustning. De måste även säkerställa att nya fordon möter användarnas behov.

Drivmedelsdistributörerna ansvarar för att uppfylla reduktionsplikten och säkerställa att de drivmedel vi använder minskar klimatpåverkan och i högre grad kommer från förnybara källor, samt att erbjuda helt fossilfria alternativ. Att dessa drivmedel verkligen går att tanka kräver en utbyggd infrastruktur över hela landet.

Laddoperatörerna ansvarar för att bygga ut ändamålsenlig publik laddinfrastruktur för lastbilar i hela landet.

Elnätsbolagen ansvarar för att elnäten skyndsamt byggs ut för att möta ett ökat effektbehov för laddning av lastbilar.

Beslutsfattarna ansvarar för att fatta beslut som styr mot minskad klimatpåverkan genom långsiktiga och stabila styrmedel och policys, något som är en förutsättning för större investeringar. I färdplanen ges en analys av olika politiska förslag och dess verkan på att minska lastbilars utsläpp.

Akademien ansvarar för ytterligare forskning och utveckling inom teknologi och affärsmodeller för nya tekniska lösningar, till exempel elektrifierade vägar, batterier, bränsleceller, digitala hjälpmedel och autonoma fordon.

Trafikverket ansvarar för att vägar är farbara, har bärighet och är trafiksäkra samt att stora delar av vägnätet uppgraderas till bärighetsklass BK4. Trafikverket bör också möjliggöra införandet av längre lastbilar på ett så stort vägnät som möjligt, utreda var elektrifierade vägar kan vara gynnsamt, upplåta mark vid rastplatser för laddning och utvärdera och implementera sådant som till exempel gröna vägen för att underlätta sparsam körning.

Svenska Kraftnät (systemansvariga för kraftsystemet i Sverige) ansvarar för att säkerställa en långsiktig och trygg elförsörjning. Därmed ansvarar de också för att bygga ut och anpassa det stamnät som möjliggör utbyggnaden av laddinfrastrukturen.

Polisen och Transportstyrelsen ansvarar för att säker-

ställa att nya lagkrav följs och att kontroller sker på ett systematiskt och effektivt sätt.

Transportköparna ansvarar för sina transporters utsläpp och därmed också för att skapa förutsättningar för god logistik och mer effektiva transportupplägg. Transportköparna måste vara beredda att betala för fossilfria transporter och att skriva längre avtal. Då kan åkeriföretagen motiveras att investera i transportfordon med lägre utsläpp och välja drivmedel med lägre klimatpåverkan.

»Det krävs tydliga mål och samarbete mellan olika typer av aktörer.«



2. Nulägesbeskrivning

För att minska utsläppen finns ett antal viktiga faktorer: att byta till förnybara drivmedel, att effektivisera körsträckan samt att få med så mycket gods som möjligt vid varje körning. De senaste årens utsläppsminskningar beror till största delen på en ökad andel förnybara drivmedel.

UTSLÄPP

Transportsektorn står för ungefär en tredjedel av Sveriges samlade växthusgasutsläpp. Tunga lastbilar står för cirka 6 % av Sveriges utsläpp av växthusgaser och 21 % av vägtrafikens utsläpp.

Fram till 2010 har utsläppen från tunga lastbilar ökat i takt med ett ökat transportarbete. Sedan 2010 har däremot växthusgasutsläppen från tunga lastbilar minskat trots att transportarbetet ökat, till stor del tack vare en ökad användning av förnybara drivmedel som ersatt fossil diesel.

Den fossila andelen i vägtransporter minskade från

94,3 % 2010 till 72,5 % 2021. Det innebär att 27,5 % av energianvändningen i vägtransportsektorn var förnybar 2022.

(Källa 1: Naturvårdsverket, Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser)

(Källa 2: Energimyndigheten, Drivmedel 2021)

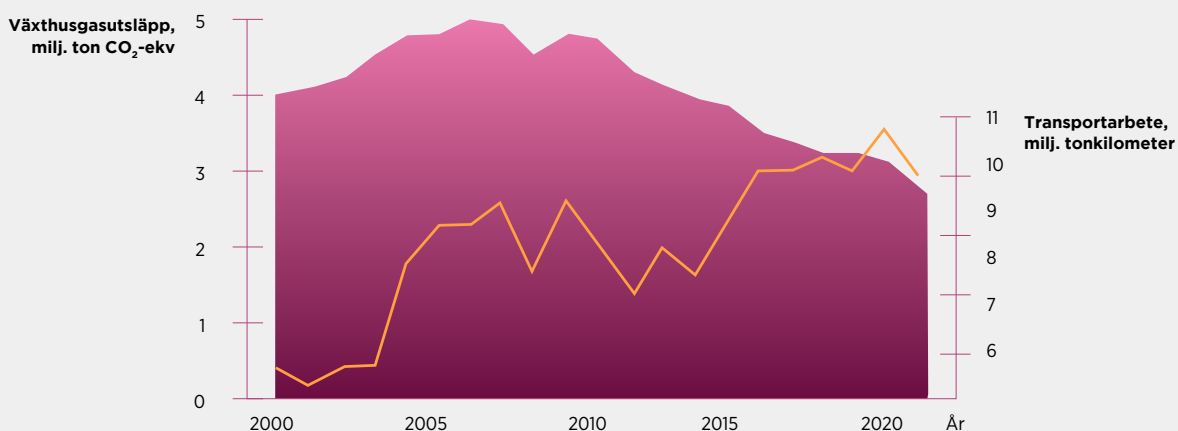
(Källa 3: Energimyndigheten, Drivmedel 2022)

Åkeriföretagens drivkrafter

De främsta drivkrafterna för åkeriföretagen att aktivt arbeta med att minska sina utsläpp är att kunden efterfrågar det, att det är ekonomiskt gynnsamt samt viljan att bidra till att begränsa den globala uppvärmningen.

Många åkeriföretag har genomfört ett omfattande

Figur 1: Inrikes godstransporter på väg med tunga lastbilar, växthusgasutsläpp och transportarbete.



(Källa 1: Naturvårdsverket, Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser)

(Källa 7: Trafikanalys, Transportarbete i Sverige 2000–2022)

förändringsarbete för att kunna leverera fossilfria transporter, där lösningen ligger i samverkan med kund och längs med hela transportkedjan. I affären skapas utrymme för att arbeta med minskade utsläpp, där optimerade rutter och förnybara drivmedel innebär en annan logistik och kostnadsbild.

Framgång för HVO

Tunga lastbilar drivs idag till cirka 96 % på diesel, vilket förklarar varför biodrivmedlet HVO, som kemiskt är näst intill identiskt med fossil diesel och därför inte kräver förändringar i infrastruktur eller motorer, har nått en stor framgång de senaste åren.

»Många åkeriföretag har genomfört ett omfattande förändringsarbete för att kunna leverera fossilfria transporter, där lösningen ligger i samverkan med kund och längs med hela transportkedjan.«

HVO har därmed haft en avgörande roll för de senaste årens utsläppsminskningar från den tunga trafiken. Mellan 2010 och 2022 har utsläppen från tunga lastbilar minskat med 44 % trots ett ökat trafikarbete, vilket främst beror på att andelen förnybart bränsle har ökat.

(Källa 1: Naturvårdverket, Sveriges utsläpp och upptag av växthusgas)
(Källa 4: Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen)

Exempel på effektiva lösningar

Utöver de utsläppsminskningar som förnybara drivmedel bidrar till, arbetar åkerier systematiskt med att minska utsläpp genom att effektivisera och optimera rutter och lass, praktisera sparsam körning och investera i nyare och mer effektiva fordon. Potentialen för växthusgas-

reduktioner med dessa åtgärder är dock inte säkerställd. Ett gott exempel där ruttoptimeringens bidrag till lägre utsläpp kvantifierats är Södertörnssamarbetet, där ett antal kommuner genom samlastning minskat körsträckorna med 4 % – en siffra som sannolikt kan bli högre med ytterligare effektiviseringar av körsträckor.

Ett annat exempel är logistiklösningen som användes vid utbyggnaden av Universitetssjukhuset i Umeå. Schenker höll byggföretagen med lagerlokal och material kördes ut succesivt allt efter behov. Godstransportservice (GTS) skötte transportererna med en ellastbil som gick som slingbil, även förbi andra grossister, och efter att godset lossats togs returgoods med tillbaka. Uppföljning har visat på mycket positiva effekter, bland annat minskade transportererna till byggarbetsplatsen med nästan 60 %.

AVSTÅND OCH GODS

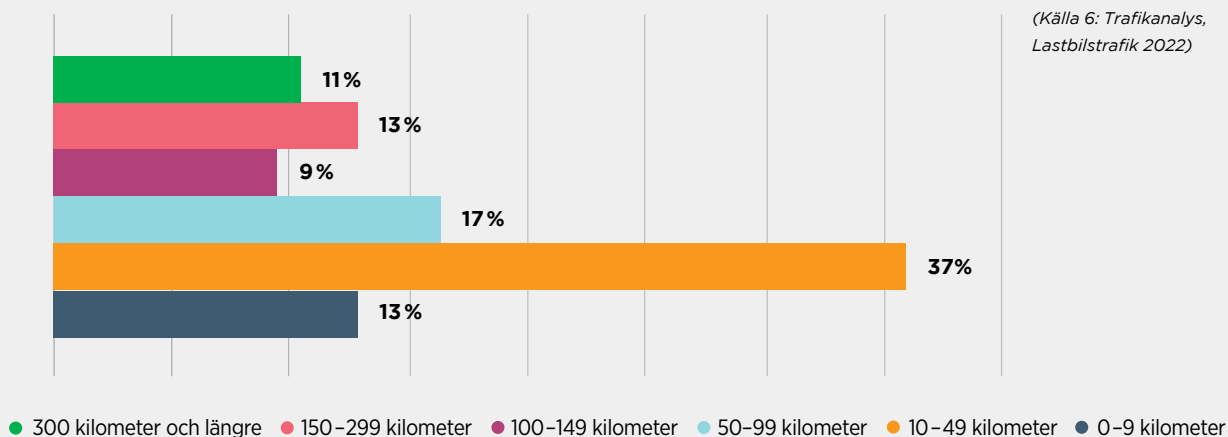
Under 2021 svarade inrikes lastbilstransporter för drygt två tredjedelar av det totala inrikes godstransportarbetet. Transporter med lastbil är i huvudsak kortväga, tre fjärdedelar av det totala transportarbetet sker på sträckor kortare än 500 kilometer och endast cirka 10 % av godsvikten på tunga lastbilar i inrikestrafik transporteras längre än 30 mil. Drygt hälften av godsvikten körs under 5 mil. Under 2022 var en genomsnittlig inrikestransport av en svenskregistrerad tung lastbil lastad med 11 ton gods och körde 8 mil.

De godsmängder (räknat i ton) som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden. Till skillnad från de nationellt inriktade godstransportererna, där svenskregistrerade lastbilar används i en mycket hög grad, sker en större del av de gränsöverskridande transportererna med sjöfart (cirka 60 % om lastbilar och järnvägsvagnar på färja räknas bort från sjöfarten). Järnväg och utlandsregistrerade lastbilar svarar för transportererna av de resterande 40 % till lika delar.

(Källa 5: Trafikanalys, Kartläggning av gränsöverskridande godstransporter)
(Källa 6: Trafikanalys, Lastbilstrafik 2022)

Stor variation

Åkerinäringen är mycket varierad, och kan grovt delas in i fjärrtrafik, bygg- och anläggning, närdistribution, renhållning, tanktransporter, lantbrukstransporter och skogstransporter.

Figur 2: Inrikes transporter med lastbil (2022), andelen transporterad godsmängd (ton) efter transportavstånd.

Under 2022 var de vanligaste varugrupperna utrustning för transport av gods; malm och andra utvinningsprodukter; styckegods; livsmedel, drycker och tobak.

(Källa 7: Trafikanalys, transportarbete i Sverige 2000–2022)

EN INTERNATIONELL MARKNAD OCH EUROPEISKA KLIMATMÅL

I och med avregleringen av EU:s inre marknad är vägtransporter internationella. Den fria rörligheten begränsas dock av ett omfattande regelverk kring bland annat cabotage, utstationering, internationella transporter och kombitrafik. Samtidigt är kunskap och statistik om lastbilars rörelser över gränserna bristfällig och eftersom kontroller av regelverken är få skapas en osund konkurrens för svensk åkerinäring (gentemot utländska lastbilar som generellt har lägre löne- och drivmedelskostnader.)

Svenska och utländska lastbilar

Enligt Trafikanalys utförs 79 % av lastbilstransporterna i Sverige av inrikes transporter med svenska lastbilar. Av de tunga lastbilstransporterna som kör på svenska vägar är 6–7 % körningar med utländska lastbilar. Andelen godsvikt med utländska lastbilar är i samma härad, 7–8 %.

De utländska lastbilarna kör betydligt längre genomsnittssträcka i Sverige än de svenska lastbilarna. De utländska lastbilarnas andel i både trafikarbete och transportarbete ligger runt 20 %. (Andelen utländska fordon

är betydligt högre inom vissa segment och längs vissa delar av landets vägsträckor).

(Källa 8: Utländska lastbilstransporter i Sverige 2021)

Höjda klimatambitioner i EU

Under de senaste åren har EU – i och med den europeiska gröna given med bland annat »Fit for 55-paketet« – höjt klimatambitioner betydligt. Flera av förslagen påverkar åkerinäringen.

Bland annat måste alla nya lätta lastbilar vara noll-emissionsfordon senast 2035. Och ett nytt system för utsläppsrättshandel, som syftar till att minska utsläppen av koldioxid i EU för vägtransporter och byggnader (ETS 2) kommer att göra fossila drivmedel dyrare.

Förordningen om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFIR) ställer nu även krav på miniminivåer för utbyggnation av ladd- och vätgasinfrastruktur.

Skärpning av CO2-kraven

I februari 2023 kom EU-kommissionen med ett förslag på skärpning av kraven på lastbillstillverkarna att reducera koldioxidutsläppen från nya tunga fordon.

Förslaget innebär att de genomsnittliga utsläppen från nya tunga lastbilar ska minska med 45 % till 2030, 65 % till 2035 respektive 90 % till 2040 jämfört med 2019 års nivå.

Nivåerna för minskade utsläpp mäts utifrån ett »tail

pipe-perspektiv« vilket innebär att hänsyn inte tas till om drivmedlet är fossilt eller förnybart. Därmed ger koldioxidnormerna ingen rättvisande och fullständig bild av ett fordons verkliga klimatpåverkan.

Koldioxidnormerna kommer att ha en stor påverkan på vilka fordon som sätts på marknaden och därmed också vilka fordon som kommer att gå att köpa i Sverige framöver.



3. Trender

För att möjliggöra en fossilfri lastbilstrafik finns ett antal viktiga förutsättningar. Teknikutvecklingen inom fordonsindustrin och forskning inom andra och tredje generationens biodrivmedel, en nästintill fossilfri elproduktion samt ambitiösa nationella klimatmål.

LASTBILSTRANSPORTER ÖKAR

Godstransporter är starkt cykliska och konjunkturläget, särskilt inom byggindustrin, påverkar därför efterfrågan på transporter. Samtidigt ökar transportbehovet stadigt över tid.

För godstransporter på väg bedömer Trafikverket att transportarbetet ökar med 1,8 % per år mellan 2017 och 2040, det vill säga en ökning om 51 % mellan 2017 och 2040.

Vilka antaganden som görs av hur trafikarbetet utvecklar sig med nuvarande förutsättningar har stor betydelse för bedömningen av vilka åtgärder som är nödvändiga. Osäkerheter i transportarbetets framtida utveckling och olika scenarier bidrar till slutsatsen att trafikarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen inte kommer att ändras nämnvärt.

(Källa 9: Trafikverket, Prognos Godstransporter 2040 – Trafikverkets basprognoser 2023)

En utgångspunkt i denna färdplan är att transportarbetet kan öka samtidigt som målen för fossilfrihet nås. Förnybara bränslen, effektivare fordon med högre vikter och ökade dimensioner, hållbara affärsmodeller och tekniska lösningar är avgörande faktorer för att uppnå fossilfrihet inom åkerinäringen.

FOSSILFRIA ENERGIKÄLLOR

Sveriges konkurrensfördelar när det kommer till fossilfri energi är uppenbara. Vi har en i princip helt fossilfri elproduktion, vi har stora mängder restprodukter från en livskraftig skogsindustri och stora jordbruksarealer med ytterligare restprodukter som går att nyttja mer. Vi har också en lång och väl etablerad produktion av biogas. Förutsättningarna för att skala upp produktionen av förnybara drivmedel är därmed goda.



Transportsektorn står för drygt en femtedel av Sveriges totala slutliga energianvändning. Andelen biodrivmedel i vägtransportsektorn har ökat från 5,7 % (2010) till 27,5 % (2022).

Vilken andel olika förnybara bränslen och olika drivlinor kommer att utgöra 2030 och 2045 beror bland annat på transportarbetets utveckling, effektiviteten i fordonsparken och i vilken grad den tunga trafiken kan elektrifieras. Potentialbedömningar över såväl behov av energi samt av respektive bränsle och drivlina är därför mycket osäkra.

(Källa 3: Energimyndigheten, *Drivmedel 2022*)

(Källa 10: Transportsektorns energianvändning 2016)

Byte av drivmedel

Det finns flera fossilfria drivmedel som är lämpliga att använda i de dieselmotortekniska lösningar som redan finns på marknaden i stor omfattning. Genom att byta drivmedel kan en snabb minskning av koldioxidutsläppen uppnås från hela den befintliga fordonsparken. Den stora flexibiliteten med flytande och gasformiga drivmedel bör värnas i framtidens transportsystem på väg. Därför måste också dieselmotorteknik tillåtas användas på lång sikt, i de fall där batterielektrisk teknik eller vätgas är mindre lämplig.

Användningen av fordon med andra drivlinor än diesel måste dock öka avsevärt eftersom biodiesel inte kan ersätta all fossil diesel som idag används globalt. Diversifiering är därmed helt nödvändigt och därför bör styrmedel för minskad klimatpåverkan från transportsektorn utformas utifrån ett teknikneutralt perspektiv.

Exempel på användningsområde där el och vätgas kan innebära svårigheter:

- Transporter till, från och inom glesbefolkade områden som saknar laddstation för el eller vätgas
- Specialtransporter
- Fordon inom försvarsmakt
- Civila fordon inklusive åkerinäringens fordon som i kris eller krig behöver nyttjas av försvarsmakt
- Specialfordon inom samhällsservice

Förnybar diesel

För att den tunga trafiken ska kunna uppnå fossilfrihet måste produktionen av förnybar diesel öka.

Användningen av biodiesel i vägtrafiken delas in i två

kategorier: låginblandad biodiesel som blandas in i fossil diesel och ren biodiesel som B100 eller HVO100.

Eftersom HVO är i princip kemiskt identiskt med fossil diesel har de flesta lastbilstillverkare certifierat sina motorer för användning av HVO100, vilket innebär att det inte krävs tekniska ingrepp för att ställa om från fossil diesel till HVO.

Reduktionsplikt

Reduktionsplikt för bensin och diesel infördes 1 juli 2018 och var tänkt som ett förutsägbart och långsiktigt styrmedel för att stimulera produktion av förnybara drivmedel i Sverige. Detta genom att succesivt öka inblandningen, och därmed efterfrågan, av förnybara drivmedel i den fossila dieseln.

Det långa tidsperspektiv som reduktionsplikten avsåg skapade goda förutsättningar för en ökad användning av biodrivmedel, eftersom stora investeringsbeslut i såväl produktionsanläggningar som fordon kräver stabilitet och långsiktighet.

Stora förändringar i reduktionsplikten kan få betydande påverkan på åkerinäringens möjligheter att ställa om, ifall inte andra långsiktiga kompletterande styrmedel införs.

Gynnsamma förutsättningar

Sveriges gynnsamma förutsättningar med stora skogsarealer och restprodukter från skogsindustri och jordbruk skapar goda förutsättningar för att skala upp produktion av fossilfri diesel. En viktig fråga är vilken råvarupotential som finns för förnybara drivmedel, utan att riskera biologisk mångfald och utan att konkurrera med nuvarande avsättning för biomassa eller att expandera den brukade arealen.

Uttaget av hållbar bioråvara skulle till 2030 enligt vissa potentialstudier kunna öka med cirka 41-59 TWh per år (P. Börjesson, Lunds universitet). Om hela potentialen användes för biodrivmedelsproduktion skulle det motsvara cirka 25-35 TWh biodrivmedel.

(Källa 11: Energimyndigheten, *Styrmedel för nya biodrivmedel*)

Det finns osäkerheter i hur stor andel av potentialen för biodrivmedel som kommer att bli kommersiellt realiserbar, men även om hela potentialen skulle utnyttjas för biodrivmedelsproduktion täcker det endast cirka en

tredjedel av drivmedelsanvändningen i transportsektorn idag (92 TWh flytande och gasformiga drivmedel).

(Källa 3: Energimyndigheten, Drivmedel 2022)

Fossilfritt alternativ med stor flexibilitet

Förnybar diesel, och specifikt HVO, finns det stor tilltro till bland åkeriföretagen. Att köra HVO kräver inga förändringar i motorer eller fordon. Det innebär att åkerierna, beroende på tillgänglighet, kan tanka HVO när och där det finns och i annat fall vanlig låginblandad diesel.

Fördelen är att företaget inte får produktionsstopp på grund av brist på bränsle, inte heller behöver skraddarsy fordon eller rutt efter tillgänglighet på bränsle. Det är dock uppenbart att HVO inte kommer att kunna ersätta all den diesel som används idag.

Elektrobränslen

Elektrobränslen produceras genom att vätgas kombineras med koldioxid till olika kolväteprodukter. För tunga fordon är det troligen elektrobränsle i form av diesel (e-diesel) som har störst potential eftersom det idag finns ett stort antal dieselfordon som behöver hitta alternativ till fossil diesel för att ställa om. Även exempelvis e-metan skulle kunna bli aktuellt i takt med att antalet gasdrivna fordon ökar.

Fördelar och utmaningar

Fördelen med e-bränslen är att man kan få ett drivmedel med låg klimatpåverkan (om elen som används är förnybar) som kan tankas i befintliga fordon och som kan distribueras i befintlig infrastruktur.

En nackdel är att energieffektiviteten är relativt låg om man räknar hela kedjan. Idag finns det ingen storskalig kommersiell produktion av elektrobränslen men det pågår flera satsningar på att bygga produktionsanläggningar både i Sverige och utomlands. Potentialen för att denna typ av drivmedel ska växa är betydande, förutsatt att de kan produceras till ett konkurrenskraftigt pris.

Biogas

Biogas består till största delen av metan och produceras idag främst från organiskt avfall. Biogas och naturgas, eller en kombination av dem, säljs ofta under benämningen fordonsgas.

Sverige har idag cirka 95 % biogas i fordonsgasen vilket

gör den till ett drivmedel med låg klimatpåverkan. Det går även att tanka 100 % biogas om man vill välja en helt fossilfri produkt med mycket låg klimatpåverkan.

Den samlade produktionspotentialen för biogas från inhemska substrat bedöms enligt biogasmarknadsutredningens betänkande (SOU 2019:63) vara mellan 30–37 TWh/år (14-15 TWh från rötning och ytterligare 16-22 TWh från lignocellulosa), oaktat konkurrens om substrat och marknadspotential).

(Källa 12: SCB, Leveranser av fordonsgas och flytande fordonsgas)

(Källa 13 SOU, Betänkande av Biogasmarknadsutredningen)

BIOGAS I TUNGA FORDON

CBG: Komprimerad biogas

LBG: Flytande biogas

Intresset ökar

I takt med att tankinfrastrukturen byggts ut, och kraven på transporter med låg klimatpåverkan blivit högre, har intresset för biogasdrivna tunga lastbilar ökat de senaste åren. I slutet av 2022 fanns 1 863 tunga gasfordon i Sverige, vilket är en dubblering sen 2018.

Eftersom ett gasfordon är något dyrare än en traditionell diesellastbil har investeringsstöd i form av Klimatklivet och Klimatpremien varit viktiga för att utjämna kostnadsskillnaden vid köp av en gasdriven lastbil. Skattebefrielsen för biogas har till stor del också varit avgörande för att få kalkylen att gå ihop jämfört med motsvarande dieseldrivna alternativ.

Om skattebefrielsen för biogas återinförs finns det mycket som tyder på att biogasen kan få en allt mer betydande roll för framdrift av tunga fordon. Att potentialen för inhemska produktion av biogas är stor, och att biogasen ger en hög växthusgasreduktion, gör biogasen fördelaktig både vad gäller hållbarhet och försörjningstrygghet.

Elektrifiering

Eldrivna tunga transporter är under snabb utveckling och kommer att få en avgörande roll i omställningen. En stor del av godstransporterna på väg kommer sannolikt att ställa om till batterielektrisk framdrift och flera åkerier har redan tunga elfordon i drift. En stor mängd transporter kan redan idag med tillgänglig teknik utföras med ellastbilar och utvecklingen går snabbt framåt.

I ett första skede är det främst lokala och regionala transporter med förutsägbara rutter i repeterbara logistikflöden som elektrifieras, men det pågår tester och utveckling av elektriska lastbilar även för andra typer av transporter.



Laddinfrastruktur

För lokala och regionala transporter kommer troligen största delen av laddningen att ske nattetid på terminalen, medan publika laddstationer främst kommer att användas om kompletterande laddning behövs för att återvända till terminalen.

Utbyggnaden av publik och semipublik laddinfrastruktur kommer att möjliggöra elektrifiering för fler typer av lastbilstransporter, så att elektrifierade transporter kan ske över längre avstånd.

En tätare laddinfrastruktur kommer också att möjliggöra mindre batterikapacitet i fordonen, vilket ökar lastkapaciteten. Det minskar också inköpskostnaden och fordons miljöbelastning.

Elnätskapacitet

Ledtiderna för att höja kapaciteten i elnätet kan vara långa och redan idag är det på vissa platser svårt att få ett tillräckligt stort effektuttag för laddning av eldrivna lastbilar. Dessutom skiljer sig kostnaden för laddningen mycket åt beroende på i vilket elområde fordonen laddas. Tillräcklig kapacitet i elnäten är en förutsättning för elektrifierade tunga transporter och därför är det oerhört viktigt att det snarast påbörjas anpassningar av elnätet. Elnätets kapacitet måste uppgraderas kraftigt, så att ett betydligt större effektuttag kan medges till lastbilsterminaler, publika laddstationer och destinationsladdning. Därför behöver också elnätets nuvarande och framtida förutsättningar vid viktiga logistiknoder skyndsamt utredas.

Stationär laddning av lastbilar kan ske privat på depån, semipublikt vid platser för av- och omlastning (som godsterminaler och hamnar), eller publikt längs med vägen, och kommer sannolikt att vara den vanligaste typen av laddning.

Enligt förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel ställs krav på laddinfrastruktur för tunga fordon med minst 350 kW uteffekt var 60:e kilometer längs TEN-T:s stomvägnät och var 100:e kilometer i det övergripande TEN-T-vägnätet senast 2030.

Elvägar

Elvägar är en teknik som kan komma att få kommersiellt genomslag framöver. Det är ett alternativ till stationär laddning som ger kontinuerlig energiöverföring under färd, antingen via luftburen eller markbunden ledning alternativt induktionsteknik.

Elektrifierade vägar är troligen i första hand aktuellt i återkommande repeterbara logistikflöden. Mellan terminaler och hamnar och andra logistiknoder passar elektrifierade vägar särskilt bra utifrån dagens lastbilsrörelser och logistiska marknad.

Även kortare delsträckor av vältrafikerade längre stråk skulle kunna elektrifieras för att stödladda en kortare tid. Det skulle ge en ökad flexibilitet för att stanna och ladda fordonet där det passar bäst tidsmässigt utifrån kör och vilotider, eller för att undvika köer vid vissa laddstationer. Det skulle även kunna möjliggöra mindre batteristorlek.

Sveriges första permanenta elväg, mellan Hallsberg och Örebro, skulle ha öppnats 2025-2026 men projektet har pausats på grund av för höga kostnader.

Stationer för batteribytten

Ytterligare ett alternativ att överväga (utöver stationär laddning och elvägar) är batteribytes-stationer där ett urladdat batteri kan bytas mot ett fulladdat. Fördelen med denna lösning är att det går snabbare jämfört med att stå stilla och ladda. En stor utmaning är dock hur affärsmodellerna ska utformas eftersom det krävs en enhetlig standard för att få systemet att fungera på ett effektivt sätt med fordon från samtliga lastbilstillverkare.

Krav på transportköparna

Ytterligare en aspekt är det värderingsskifte som krävs

hos transportköparna vad gäller de förändrade förutsättningar som elektrifieringen innebär, bland annat att transportererna inledningsvis kan bli något dyrare.

Lastbilar körs ofta i skift för att maximera den produktiva tiden och ett åkeriföretag försöker därför att ha lastbilen stillastående så lite som möjligt. Stillastående laddningstid blir då en faktor som påverkar åkeriets intäkter. Kostnadseffektivitet är viktigt och vägs mot reduktionen av växthusgaser.

Detta perspektiv kan förändras om hela samhällets efterfrågan på fossilfria transporter ökar, och det därmed finns en vilja att faktiskt väga in stillastående tid i transporternas pris, erbjuda längre avtalstider och mer flexibla tidsfönster. Det skapar rätt förutsättningar för fler åkerier att investera i eldrivna lastbilar.

Stöd för ökade kostnader

Dagens batterielektriska lösningar är generellt förenade med ökade kostnader för inköp av fordon och utrustning för laddning av fordonen. För att påskynda utrollningen av fler eldrivna lastbilar finns det därför olika investeringsstöd (se nedan) att söka för både fordon och laddinfrastruktur. Stöden minskar den totala merkostnaden gentemot en konventionell lastbil med förbränningsmotor.

Denna typ av stöd kommer att vara viktiga så länge som ellastbilar befinner sig i en introduktionsfas och är betydligt dyrare än traditionella dieselfordon. Att söka medel via vissa av dessa stödsystem är i dag ganska krångligt, inte minst för ett mindre åkeri med begränsade resurser.

Det finns i dagsläget heller ingen koordinering mellan olika stödsystem, vilket vore att föredra eftersom investeringar i fordon också kräver investering i utrustning för att ladda dem. Stödsystemen skulle kunna utvecklas genom att ansökningsprocessen förenklas och att ansökningen av stöd för både fordon och laddinfrastruktur samlas.

INVESTERINGSSTÖD

- Klimatklivet – för fordon och privat och publik laddinfrastruktur (administreras av Naturvårdsverket)
- Klimatpremien – för fordon (administreras av Energimyndigheten)
- Regionala elektrifieringspiloter – publik laddinfrastruktur (administreras av Energimyndigheten)

Vätgas

I en vätgasdriven lastbil kan vätgasen användas i en bränslecell där vätgasen slås samman med syre och genererar el, med vatten som enda utsläpp. Elen driver sedan en elmotor, vilket innebär att ett bränslecellsfordon är ett elfordon där elen produceras ombord på fordonet. Vätgas kan även användas i en förbränningsmotor. Vad som kommer att bli mest aktuellt beror på kostnad i relation till effektivitet.

Vätgas kan produceras på olika sätt med såväl fossilt som förnybart ursprung (olika färgkoder brukar användas för att beskriva hur vätgasen har producerats). Om vätgasen kommer från förnybara källor blir både miljö- och klimatpåverkan låg.

Fördelar med vätgas

Fördelen med en vätgasdriven lastbil gentemot en traditionellt dieseldriven lastbil är att den ger inga eller mycket låga utsläpp. Fördelarna med en vätgasdriven lastbil jämfört med en batteridriven lastbil är att den väger mindre och därmed kan lasta mer, att räckvidden är längre samt att det går fortare att tanka vätgas än att ladda batterier. Tiden för stillastående blir kortare.

Därför kan bränslecellselektriska lastbilar vara särskilt lämpliga för fjärrtransporter och tunga, energikrävande uppdrag eller för skytteltrafik där stillastående tid måste minimeras. De kan också vara ett bra alternativ i områden där möjlighet till batteriladdning är begränsade.

Utbyggnad av tankstationer

En förutsättning för vätgas som drivmedel är utöver lämpliga fordon en ökad produktion av förnybar vätgas och en utbyggnad av tankstationer. Byggnationen av

tankstationer för vätgas har redan påbörjats och flera aktörer planerar för att få till ett omfattande stationsnät i hela Sverige.

Utbyggnaden av tankstationer för vätgas stöds också av förordningen för infrastruktur för alternativa drivmedel. Där ställs krav på tankstationer för både lätta och tunga fordon i alla urbana knutpunkter och var 200:e kilometer längs TEN-T:s stomnät, senast 2030.

Incitament

Idag är inhemsk produktion av förnybar vätgas relativt kostsamt. För att gå igång produktion och distribution kan det därför inledningsvis finnas behov av incitament likt investerings- och driftstöd.

Investeringsstöd kommer också vara viktigt för inköp av fordon för att minska kostnadsskillnaden gentemot diesel eftersom vätgasdrivna lastbilar (med såväl förbränningsmotor som bränsleceller) inledningsvis förväntas ha ett betydligt högre inköpspris än traditionella dieseldrivna lastbilar.

På sikt och med rätt förutsättningar bör en stor del av dagens godstransporter på väg kunna ställa om till vätgasdrift. Flera lastbilstillverkare utvecklar nu lastbilar med bränsleceller och enligt Volvo kommer bränslecellselektriska lastbilar finnas i kommersiell drift i slutet av detta decennium.

INTERMODALA TRANSPORTER

Att kombinera transporter via vägtrafik, järnväg och sjöfart, och optimera transporten utifrån trafikslagen i samverkan, leder till transporteffektivitet och skapar en tillgänglighet och konkurrenskraft som gör att vi kan nå klimatmålen.

Intermodalitet

Med intermodalitet menas att gods i en och samma lastbärare (container, växelflak, trailer, lastbil) transporteras med olika transportsätt (järnväg, sjöfart, lastbil på väg). En transport av en och samma enhet gods delas upp i delsträckor. Om godset ska gå med tåg, lastbil eller fartyg beror bland annat på transportavstånd, typ av lastbärare, pris, snabbhet och leveranssäkerhet.

Kostnadseffektivitet

Transporter med lastbil sker i huvudsak på kortare

sträckor. På grund av den förlust i tid och ekonomi som en omlastning innebär, är det därför bara en liten andel av inrikes gods som kan flyttas över till andra trafikslag som fartyg eller tåg.

Andra hinder för omlastning till andra trafikslag rör godsets värde, tids- och temperaturkänslighet samt stöttålighet eller att transporten sker där andra trafikslag inte finns tillgängliga.

Störst potential för intermodala transporter har importgods som kan transporteras närmare slutdestinationen innan det lastas om till lastbil.

Fjärrtransporter

Långväga transporter, så kallade fjärrtransporter, är den typ av transporter som kan vara aktuella för omlastning, framför allt de som rör export- och importtrafik.

Här har transportköpare ett stort ansvar genom att ställa rätt krav på hur transporten ska utföras. De ska verka för att importerat gods ska transporteras så nära slutdestinationen som möjligt med tåg eller båt, och att en lokal eller regional lastbilstransport sedan kör godset den sista biten. Även speditörer har ett ansvar för att upplysa transportköparna om möjliga intermodala lösningar.

Fjärrtransporter är det segment som är mest konkurrenssatt från utländska transportörer. Genom att fler långväga vägtransporter flyttas till järnväg eller sjöfart (och förs närmare slutdestinationen) minskar även vägcabotaget. Det skapar en mer ekonomiskt och socialt hållbar marknadssituation för åkerinäringen och i förlängningen även för tågoperatörer och rederier.

Fördelar och utmaningar

Minskade långväga volymer på vägarna skulle också skapa utrymme för fler arbetstillfällen inom svensk åkerinäring genom ökad efterfrågan på inhemska transporter i frånvaron av cabotage. Förarjobb som rör kortare och mer regionala transporter innebär dessutom attraktivare arbetstider vilket underlättar rekrytering.

En ökad andel omlastning till andra trafikslag har emellertid sina konsekvenser för logistiksystemet. Nya hubbar måste etableras för att hantera de mycket större volymer som anländer stötvis istället för regelbundet.

Det är nämligen inte godset från en enstaka lastbil som anländer via hamn, snarare 60 åt gången.

Ett exempel

Idag transporteras ett hus med lastbil från Umeå till Stockholm. Om denna transport istället ska ske med sjöfart blir väntetiden och den totala transporttiden mycket längre eftersom fartyget väntar tills det är fullastat för att effektivisera transporten.

Lastbilar med hus står och väntar i hamnen, vilket tar mycket plats, och när fartyget väl anlöper Värtahamnen kör 60 lastbilar av samtidigt vilket innebär en trafikbelastning för Stockholms innerstad. Hade lastbilen kört direkt till slutdestinationen, utan att passera hamnarna, hade flödet varit jämnare och trafikbelastningen mindre påtaglig i hamnnära lägen.

En ökad andel intermodala transporter kräver därför stora insatser för planering av terminaler och hamnar som behöver betydligt större utrymme än idag. Det ställer också krav på infrastrukturen i och kring dessa terminaler. Att kommunala planer inkluderar en kraftig ökning i kapacitet för lastbilstransporter är därför en förutsättning för att en ökad andel intermodal trafik ska vara möjlig.

DIGITALISERING

Digitala lösningar för att samordna godstransporter kan bidra till stor effektivisering. Eftersom all kommunikation blir mer digital behöver företagens egna data värnas. Det behövs standardiserade format och inrapporteringsvägar av information, men det behövs också en medvetenhet om vem som äger den, hur den används och vem som har rätt att använda den.

Eftersom antalet system på marknaden ökar, behövs också fler standardiserade sätt att dela data, så att olika verktyg kan komplettera varandra istället för att agera enskilt.

Klimatredovisning

Det kommer att ställas allt högre krav på klimatredovisning och med det också standardiserade digitala och automatiska lösningar. Risken för att omställningsarbetet leder till en för stor administration för de företag som blir rapporterings- och redovisningskyldiga måste minimeras. SÅ Klimat Calc är en lösning som utgår från det behov åkerinäringen har gentemot sina beställare.

Troligtvis blir klimatdata/CO₂-reduktion en del av själva transportaffären och behöver då också vara en naturlig del av kalkyleringen för olika uppdrag. Nuvarande digitala tjänster kan med fördel utvecklas till att fokusera mer på prognoser och jämföra olika alternativ/uppdrag, liksom hur till exempel klimatkrav kan påverka kostnadsbilden och lönsamheten i enskilda företag.

För att få störst möjliga utväxling och för att minska tröskeln in i omställningsarbetet, förespråkar vi ett ödmjukt förhållningssätt där hänsyn tas till åkeriföretagets förutsättningar.

Data som affärsutvecklande resurs

För små och medelstora företag innebär analys och strukturering av data ofta rena kostnadsposter snarare än investeringar. Åkerinäringen genererar en stor mängd realtidsdata som ofta behöver behandlas, det är en viktig del för att optimera logistikflöden och effektivisera resursutnyttjandet.

En stor del av potentialen kring digitalisering ligger i företagens eget intresse och innovationsvilja att jobba med data som en affärsutvecklande resurs. Däremot är det viktigt att bevaka vilka konsekvenser nuvarande och kommande regleringar får för åkeri- och transportnäringen.

Data act (horisontellt regelverk om vem som kan använda och få åtkomst till data), sektorspecifik lagstiftning för transporter och elektroniska fraktsedlar är delar som kan främja åkerinäringens potential inom digitaliseringen. Användning av data är inget nytt, men regleringen är omogen och behöver hanteras lyhört.

Standardiserad datahantering

Det är och kommer att vara många externa parter som efterfrågar åkeriföretagets data, inte minst från den offentliga sektorn (myndigheter framför allt). Idag efterfrågas samma data på olika sätt från olika parter, vilket ökar administrationen och hämmar utvecklingen.

Metoden som data efterfrågas med, i kontroll-, redovisnings- eller återrapporterings syfte, bör standardiseras och bli mer likriktat med tydliga regler, framför allt kring dataägarens rättigheter/skyldigheter. Det behövs även rimliga tidsramar för att implementera och ställa om åkerinäringen till en eventuell ny hantering och kommunikation av data.

LÄNGRE OCH TYNGRE FORDON



Sverige har fler längre och tyngre lastbilar än de flesta EU-länder och fortsätter att testa nya tekniska lösningar som effektiviserar godstransporter på väg. Längre och tyngre fordon minskar bränsleförbrukning, växthusgasutsläpp och kostnader.

Studier av längre och tyngre fordon visar att den ökade lastkapaciteten medför att antalet fordon kan minska med upp till 35 % och att drivmedelsförbrukningen kan minska med 20 %. Det bedrivs tester med 90 tons totalvikt, bland annat i gruvnäringen, som visar på än större möjligheter att minska utsläpp jämfört med dagens högkapacitetstransporter.

Internationell forskning och demonstrationsprojekt för längre och tyngre lastbilar visar entydigt fördelarna med att ytterligare effektivisera genom att tillåta högre bruttovikter och längre fordon på ett så stort vägnät som möjligt.

Flera fördelar

Från och med 2018 tillåts fordonsekipage med en totalvikt om 74 ton. Från slutet av 2023 är också längre lastbilar med 34,5 meters total längd tillåtna på en mindre del av svenska vägnätet i syfte att minska godstransporternas klimatpåverkan.

Fördelarna med längre och tyngre fordon för godstransporter kan variera beroende på olika faktorer, inklusive infrastruktur, miljömål och ekonomiska överväganden. Här följer några av de potentiella fördelarna.

Trafiksäkerhet: Eftersom längre och tyngre fordon kan transportera mer gods behövs färre fordon för att

transportera samma mängd. Detta minskar trängseln på vägarna och förbättrar trafiksäkerheten. Studier som baseras på olyckor rapporterade av polisen tyder på att längre fordon har en lägre olycksrisk.

Minskad bränsleförbrukning och utsläpp: Gods-transporter på väg förväntas öka och genom att använda större men färre fordon kan transportföretag minska bränsleförbrukningen och utsläppen av växthusgaser. Detta är fördelaktigt ur miljösynpunkt och bidrar till att uppfylla klimatmålen.

Effektivare logistik: Längre och tyngre fordon kan möjliggöra effektivare logistik eftersom de kan transportera större volymer av gods.

Minskad påverkan på vägarna: Genom att använda färre fordon kan slitage på vägarna minska. Fordonens konstruktion ger en lägre axelbelastning vilket är skonsammare mot vägarna och minskar underhållskostnaderna.

Konkurrenskraft: Transportföretag som kan erbjuda kostnadseffektiva lösningar genom att använda längre och tyngre fordon blir mer konkurrenskraftiga på marknaden. Det ger stora samhällsekonomiska vinster för Sverige vilket ökar konkurrenskraften i landet totalt.

Uppgradering av vägnätet

Uppgradering av vägnätet till bärighetsklass 4 för tyngre och mer effektiva lastbilar ger stor klimat- och samhällsekonomisk nytta. Enligt gällande infrastrukturplan är knappt hälften av vägarna uppgraderade till BK4 år 2029. Det är samhällsekonomiskt mycket lönsamt att snabbare ersätta BK1 med ett större BK4-vägnät. Det innebär inte att alla lastbilar blir tunga eller långa, men det ger större flexibilitet att optimera transporter för olika typer av gods.

Med längre och tyngre fordon kan en effektivare distribution av många typer av gods uppnås. Lastbils-transporter är en förutsättning för en fungerande logistik också i kombination med järnväg och sjöfart. Både statliga och kommunala väghållare bör prioritera arbetet med att upplåta vägnät för längre och tyngre fordon.

FYRA BÄRIGHETSKLASSER PÅ STATLIGA OCH KOMMUNALA VÄGAR

BK1 – Bruttovikt max 64 ton

BK2 – Bruttovikt max 51.4 ton

BK3 – Bruttovikt max 37.5 ton

BK4 – Bruttovikt max 74 ton

FAIR TRANSPORT



Fair Transports syfte är att bidra till hållbara och trafik-säkra transporter. Transportföretag som har certifieringen Fair Transport tar ansvar, kör trafiksäkert och tänker på sin miljö- och klimatpåverkan. Idag är närmare 500 åkeriföretag anslutna, som tillsammans har cirka 10 000 fordon.

»Transportsektorns omställning måste ske på ett ekonomiskt hållbart sätt för att inte äventyra samhällsviktig verksamhet eller näringslivets konkurrenskraft.«

Fair Transport är transportbranschens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg och är tack vare sitt tydliga hållbarhetsfokus en viktig del i branschens stora förändringsarbete riktat mot slutmålet helt fossilfria godstransporter.

Certifieringen har tydliga, uppföljningsbara krav som kontrolleras i flera led och av tredje part. Fair Transport ser årligen över kriterierna för att närma sig de uppsatta målen.

Redovisning av data

Genom certifieringen kan åkeriföretagen redovisa data avseende klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande. Detta ökar kunskapen och möjligheten för transportköparen att identifiera bra åkeriföretag som, utöver att leverera en transporttjänst, aktivt arbetar med viktiga hållbarhetsaspekter. Fair Transport är också ett sätt för kunden att visa vilka nyttor och förändringar som kan uppnås över tid.

Värderingsskiftet

Värderingsskiftet i omvärlden är tydligt – allt fler transportköpare efterfrågar nu transporter med lägre utsläpp. I den konkurrenssituation som åkeriföretag i Sverige befinner sig i, där det finns tydliga budgetalternativ, är detta en förutsättning för att åkeriföretagen ska kunna arbeta med att minska sina utsläpp. Kunder som värdesätter ansvarstagande transportörer innebär ett större handlingsutrymme. Vi står inför en ny tid inom åkerisverige, där lägsta pris inte längre är avgörande.

Ekonomisk hållbarhet

Det blir allt tydligare att transporternas klimatpåverkan spelar roll och att transporter är en viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. Transporter är en central del i välfärden och för näringslivet, en förutsättning för all den verksamhet som kännetecknar ett modernt samhälle.

Transportsektorns omställning måste ske på ett ekonomiskt hållbart sätt för att inte äventyra samhällsviktig verksamhet eller näringslivets konkurrenskraft.

En hållbar affär för alla

Att upphandla godstransporter genom att ställa krav på Fair Transport gör att transportköparen, tillsammans med sin transportör, är med och bidrar till att vi närmar oss de svenska klimat- och trafiksäkerhetsmålen, trygg och säker arbetsmiljö samt sund konkurrens. Det bidrar även till att nå flera av de globala hållbarhetsmålen.

4. Åtaganden

Efterfrågan på transporter ökar samtidigt som transporterna påverkar miljön och klimatet negativt. Målet är inte att sluta transportera, utan att alla transporter utförs så effektivt, logistiskt genomtänkt och klimatsmart som möjligt för att minimera inverkan på vår miljö.

Ansvar för klimatpåverkan

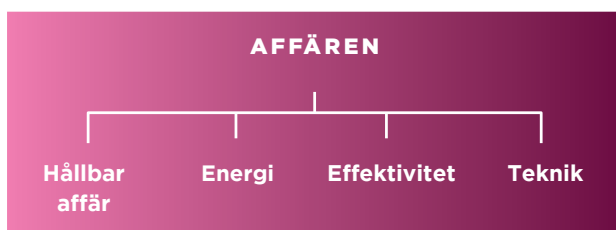
En livskraftig och hållbar åkerinäring tar ansvar för sin klimatpåverkan, i takt med att omvärldens krav ökar och att de lagar och regler som omgärdar transporter förändrar förutsättningarna.

Åkeriföretagarnas arbete med att minska utsläppen värderas utifrån kostnadseffektivitet och ekonomiskt långsiktiga nytta, för att värna om såväl de ekologiska som de ekonomiska och sociala hållbarhetsaspekterna.

Åkeriföretagarna måste arbeta aktivt med att minska sina utsläpp och redan nu utforska möjligheterna i ny teknik och nya drivmedel. Utsläppsfrågan måste bli en del av övriga strategiska inriktningsbeslut.

Mot 2045

Den tekniska utvecklingen går fort och vi känner troligtvis knappast till de tekniska lösningar som kommer att dominera 2045. Idag arbetar åkeriföretagarna med att ständigt effektivisera och minska bränsleåtgången, byta till fossilfria drivmedel och investera i nya fordon för att följa regler kring utsläpp av såväl växthusgaser som miljöfarliga partiklar och emissioner.



Åkerinäringens åtaganden

- Fasa ut fossila drivmedel och övergå till fossilfria alternativ
- Effektivisera och minska bränsleåtgången
- Öka transporteffektiviteten
- Följa utsläppsregler
- Se över aerodynamiska anpassningar
- Utforska möjligheter i ny teknik
- Använda digitala hjälpmedel
- Föra dialog med transportköpare
- Redovisa hållbarhetsarbetet

EN HÅLLBAR TRANSPORTAFFÄR



För att nå Sveriges klimatmål och en fossilfri transportsektor är samarbetet mellan åkeriföretag och dess kunder avgörande. Därför är transportaffären central.

Efterfrågan på klimatsmart bättre transporter ökar ständigt och med en gemensam målbild mellan transportköpare och transportör, där kundkraven bygger på en dialog kring möjligheter och förutsättningar, kommer andelen fossilfria lastbilstransporter att öka.

I dialogen kring transportaffären kan mycket åstadkommas vad gäller planering av logistik, inköp av fordon och val av bränslen anpassade för respektive transportuppdrag. Ett exempel bland många på hur åkerier och lastbilscentraler arbetar idag, är att de erbjuder kunder ett bättre alternativ genom certifieringen Fair Transport.

Tre mervärdesnivåer

I certifieringen finns tre mervärdesnivåer utöver gemensamma grundkrav, vilka ger företaget en möjlighet att minska sina utsläpp genom transportaffären. Mervärdesnivåerna ställer olika krav inom följande områden:

- CO₂-reduktion
- Kollektivavtal/kollektivavtalsliknande villkor
- Miljöklass på fordon
- Alkolås

Mervärdesnivåerna ska hjälpa både transportköpare och det certifierade företaget att närma sig Sveriges klimatmål, Nollvision och sund konkurrens på lika villkor. Likt alla krav i certifieringen kan mervärdesnivåerna uppdateras årligen.

Redovisning av hållbarhetsarbetet

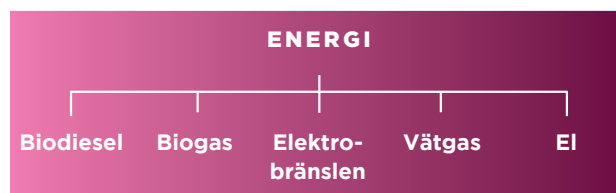
Fair Transport och åkeriföretagens arbete fokuserar både på utsläpp, social hållbarhet och ökad trafiksäkerhet. Genom ökad efterfrågan på fossilfria transporter kan åkeriföretagen konkurrera med kvalitet och hållbarhet istället för pris.

De som satsar på att minska sina utsläpp, till exempel genom investeringar av fordon för alternativa bränslen, får en konkurrensfördel om transportköpare också efterfrågar transporter med lägre utsläpp. Fair Transport är ett transparent sätt att redovisa sitt hållbarhetsarbete och skapar också möjlighet till uppföljning.

Information till transportköpare

Transportköpare har ett stort ansvar för att möjliggöra intermodala transporter genom att ställa rätt krav i sina transportupphandlingar. Därför skulle informationsinsatser för att stärka transportköparens kunskap kring hur de kan skapa förutsättningar för fler intermodala transporter kunna bidra till en ökad andel sådana.

ENERGI



Fossilfria alternativ till diesel är vad som har störst potential att minska klimatpåverkan från godstransporter. Därför behöver åkerier noga analysera vilket eller vilka drivmedelsalternativ som passar bäst utifrån de egna förutsättningarna.

Vilken typ av drivlina och drivmedel som är att föredra beror bland annat på regelverk, pris, tillgänglighet, transportköparnas flexibilitet och betalningsvilja, räckvidd, lastförmåga, vilken typ av gods som transporteras, var transporterna utförs etc. Transporter med lastbil kommer att bli betydligt mer specialiserade med rätt fordon och bränsle för en specifik transport.

Översyn av rutter

Som åkeri blir det viktigt att se över sina rutter för att se om de kan anpassas för att köras med exempelvis elfordon, inte bara utgå från vilka fordon som klarar att köra rutterna som de ser ut idag.

De stora lastbilstillverkarna har ett utbud av lastbilar för flera olika fossilfria alternativ: biogas, fossilfri diesel, el och framöver även vätgas. Åkerierna kommer att aktivt se över vilka alternativ som är mest lämpliga för just deras verksamhet.

TEKNISK UTVECKLING



Euroklasser

Euroklasser för fordon har genom åren bidragit till att utsläppen av reglerade emissioner, partiklar, kväveoxid, koloxid och kolväte stegvis har minimerats från Euro 0 till dagens Euro 6 och kommande Euro 7. Att investera i en ny lastbil med senaste Euro-klass är därför en viktig åtgärd för att minska utsläppen.

Utvecklingen inom fordonstekniska lösningar för att öka bränsleeffektiviteten och minska miljöskadliga emissioner bidrar till att nå klimat- och miljömålen.

Aerodynamik och rullmotstånd

Fordon som kör långa sträckor med hög medelhastighet har nytta av att använda aerodynamiska lösningar för att minska luftmotstånd och därmed bränsleförbrukning. Hänsyn bör dock tas till vårt nordiska klimat eftersom sådana anordningar samlar snö och is som kan falla av på vägen och påverka trafiksäkerheten.

Grovmonstrade däck för vinterändamål har högre rullmotstånd men behövs i vinterväglag. Rätt däcktryck optimerar rullmotstånd och minskar bränsleförbrukning. Åkerier ser över vilka aerodynamiska anpassningar och däcktyper som skulle kunna vara lämpliga för deras verksamhet.

EFFEKTIVITET



Transporteffektivitet innebär att få med så mycket som möjligt under körning och att köra så effektivt som möjligt, både vad gäller sträckor och framförande.

Vikt och dimension

Vikt och dimension har stor betydelse för möjligheten att effektivisera godstransporter på väg och därmed minska vägavgifter från transporter i relativa tal. Sverige tillåter redan längre och tyngre fordonsekipage än i övriga Europa, vilket gör våra transporter både effektivare och mer trafiksäkra.

Ibland ifrågasätts behovet av ytterligare längre och tyngre lastbilar eftersom antalet tomtransporter kan anses vara högt. Men faktum är att antalet tomtransporter snarare är lågt, om de som faktiskt går att effektivisera räknas, eftersom returtransporter inte alltid är möjliga. Till exempel är det vanligt att timmer transporteras ut

från skogen till ett sågverk eller massafabrik, men att inga transporter går tillbaka samma väg.

Tidsfönster

De tomtransporter som går att arbeta bort är ofta en följd av inflexibla tidsfönster och »just in time- leveranser« - tidspress i produktionsindustrin som tenderar att öka kostnaderna och miljöbelastningen eftersom en optimerad logistik försvåras. Därför är större tidsfönster en enkel och effektiv åtgärd.

Att lagerhållning i allt större grad minskar innebär att företag förlitar sig på transporter just i tid, och att lagret ligger på lastbilsflak på vägen istället. Den tendensen ökar tidskänsligheten kraftigt i transporterna, och är också en faktor som minskar benägenheten att använda andra mindre flexibla trafikslag.

Det är viktigt att åkerierna för en dialog med transportköparna kring vilka konsekvenser deras val får för möjligheterna att minska utsläppen från transporterna och vad som kan göras för att möjliggöra mer transporteffektiva lösningar.

Transporter till slutkonsument kan effektiviseras genom att kunden får möjlighet att välja en leverans som samordnas med grannars och närboendes transporter i samma tidsfönster.

Digitala hjälpmedel

Digitala hjälpmedel kan bidra till att samordna logistik och samlastning där så är möjligt. Implementering av befintliga standarder för digital kommunikation kan effektivisera information mellan affärssystem, fordonstekniska system och Fleet Management-system (som vägleder föraren i sparsam körning och hjälper till att följa upp.) Därmed ges möjligheter till exempelvis effektiv ruttoptimering, sparsam körning och uppföljning. Med sparsam körning kan utsläppen minska med så mycket som 8 % enligt den internationella vägtransportunionen IRU.

Åkerinäringen genererar mycket data som framöver bör hanteras som en strategisk resurs för affärs- och logistikutveckling istället för enbart administration. För att uppnå detta behövs en innovationsvilja och förändringsbenägenhet kring digitaliseringsområdet.



5. Hinderanalys

Lagstiftning som en garant för politisk långsiktighet måste vara ambitiös och ha en tydlig målsättning. Inriktningen måste vara att den som förorenar betalar.

Samtidigt kan lagstiftningen inte vara överdrivet styrande, det behövs flexibilitet för att olika lösningar ska kunna testas och för att den mest kostnadseffektiva åtgärden ska kunna väljas. Styrmedel bör också undvika att medföra ytterligare kostnader för transportörer eftersom det kan försämra investeringsförmågan i nya fordon och teknik med lägre utsläpp.

Den förändring som måste till för att åkeriföretagens transporter ska bli fossilfria är främst koncentrerade till tre områden: energi, effektivitet samt konkurrens och regelefterlevnad.

Här följer en belysning av hinder och förslag på konkreta åtgärder.

Förslag som här presenteras är på olika abstraktionsnivåer: några på en meta- och makronivå, och vissa mer detaljerade och konkreta

ENERGI

Relevanta och tillförlitliga fakta och data som grund

Verka för WTW-perspektiv i koldioxid-normer för nya fordon

Försvara biodrivmedel i Europa

Långsiktiga incitament för produktion av fossilfria drivmedel

Bred utredning kring reduktionsplikt och/eller utsläppshandel

Fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel

Reservera biodrivmedel för tung trafik i en bristsituation

Nationell plan för laddinfrastruktur och infrastruktur för förnybara drivmedel

Stärk elnätets kapacitet i anknötning till viktiga logistiknoder

Förenkla ansökningsprocesser för stöd till laddinfrastruktur

Utveckla och förläng investeringsstöd för miljölastbilar

Justering av kör- och vilotidsregler för förflyttning av fordon vid laddning

Möjliggör nattleveranser med elfordon

EFFEKTIVITET

Sträva efter att minska utsläpp, inte transporter

Förtydliga relationen mellan hänsynsmål och funktionsmål i plan och proposition

Strategisk infrastrukturplanering

Lyftbara trailers

Omlastningsstöd

Planera för logistik i staden

Systemperspektiv på logistik

Utveckla vägkapaciteten

Uppgradera fler vägar till BK4

Effektivare utformning av långa fordonskombinationer och ett större vägnät för dessa fordon.

Fler uppställning-, rast- och omkopplingsplatser

Standardiserad digital samordning och rapportering

KONKURRENS

Anpassningar för att nå EU:s klimatmål

Klimatkrav på offentliga aktörer

Se över skatter och avgifter i transportnäringen

Klimatstyrande avståndsbaserad skatt

ENERGI

Inom energiområdet finns förslag på ekonomiska och administrativa styrmedel som främjar högre energieffektivitet, insatser för att öka volym av och tillgänglighet till förnybara bränslen samt kunskapshöjande insatser som driver på utvecklingen av fossilfria fordon.

Relevant och tillförlitlig fakta som grund

De flesta förslag kring styrmedel för energieffektiva och fossilfria fordon förutsätter tillförlitliga och standardiserade mätmetoder av verkliga utsläpp. Dessa metoder bör vara EU-gemensamma och Sverige bör driva på för att skärpta koldioxidnormer beräknas utifrån ett »Well-to-Wheel«-perspektiv.

Därtill bör data göras tillgänglig offentligt, för att underlätta för åkeriföretagen att fatta rätt beslut, men också för att undvika marknadsmisslyckanden som kartellbildning och manipulerade tester.

Dessutom bör utsläpp i förhållande till uträttat arbete alltid beaktas, eftersom det ger en mer rättvisande utsläppsdata. Det är också viktigt att verkliga utsläpp rapporteras, snarare än schabloner och medelvärden. Det bidrar till välgrundade beslut och en mer träffsäker politik.

Verka för WTW-perspektiv i koldioxidnormer för nya fordon

Standarder för koldioxidutsläpp är ett viktigt hjälpmedel för att säkerställa ständig förbättring av fordonsflottan – dels för att åkeriföretaget ska kunna jämföra utsläpp vid nybilsköp, dels för att ligga till grund för styrmedel differentierade efter utsläpp.

I nuvarande koldioxidnormer tas inte hänsyn till om fordonet drivs med fossila eller förnybara drivmedel, vilket skapar en missvisande bild av fordonets klimatpåverkan. I den översyn som nu görs av koldioxidnormerna för tunga fordon föreslås skärpta utsläppskrav.

För att få en effektiv och rättvisande styrning behöver de skärpta kraven kompletteras med ett WTW-perspektiv som även tar hänsyn till vilket drivmedel som används i fordonet. Detta skulle till exempel kunna göras genom att införa en justeringsfaktor som tar hänsyn till utsläppsreduktionen från det drivmedel som fordonet tankas med.

Försvara biodrivmedel i Europa

Som en viktig del för att minska utsläppen i den europeiska politiska kontexten, måste Sverige försvara produktion och användning av hållbara biodrivmedel. Det måste finnas utrymme för större flexibilitet och hänsyn till olika agrara och skogliga förutsättningar länder emellan och även utifrån geografiska skillnader i transportsystemet.

Eftersom Sverige är glesbefolkat och har stora avstånd, kan det bli svårare att nå 100 % elektrifiering jämfört med mindre och mer tätbefolkade länder, där lättare och kortare transporter ger andra förutsättningar för att bygga ut affärsmässig laddinfrastruktur.

Långsiktiga incitament för produktion av fossilfria drivmedel

För att öka produktionen av inhemska fossilfria drivmedel krävs långsiktiga styrmedel för såväl produktion som användning av fossilfria alternativ.

Reduktionsplikten har från att den infördes 2018 haft en viktig roll för att minska godstransporternas klimatpåverkan. Därför har den, i kombination med en ökad användning av rena biodrivmedel, även fortsatt en viktig roll att spela fram till 2030 för att påskynda omställningen och investeringar i fossilfri drivmedelsproduktion. Större förändringar i reduktionsplikten behöver kompenseras med andra långsiktiga åtgärder.

För att ytterligare stimulera produktionen av avancerade biodrivmedel och andra nya icke kommersialiserade fossilfria alternativ, bör även andra incitament utredas. Detta för att påskynda tekniksprång genom att minska finansiella risker hos icke etablerade produktionstekniker.

Bred utredning kring reduktionsplikt och/eller utsläppshandel

Ett förslag som Trafikanalys (kunskapsmyndighet för transportpolitik) lyft fram till regeringens klimathandlingsplan handlar om utsläppsrätter. De föreslår att tillätta en bred utredning kring om reduktionsplikten kan ersättas med ett handelssystem med utsläppsrätter för transportsektorn, i linje med EU:s kommande utsläppshandelssystem för transporter och bostäder (EU ETS 2).

Ett handelssystem med utsläppsrätter kan ge en säkrare måluppfyllnad till lägsta möjliga samhällsekonomiska



kostnad, eftersom incitamenten till elektrifiering, transporteffektivisering och ökad inblandning av biodrivmedel likställs när utsläppen prissätts genom utsläppsrätter.

Ett europeiskt handelssystem för koldioxid i transportsektorn skulle även kunna minska den konkurrensnackdel som svenska åkerier idag har på grund av att reduktionsplikten drivit upp priserna på drivmedel högre än i våra grannländer.

(Källa 14: Trafikanalys, Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning)

Fortsatt skattebefrielse för biodrivmedel

Fortsatt skattebefrielse för såväl flytande som gasformiga biodrivmedel är viktigt för att gynna användningen av rena biodrivmedel. Därför bör biogasens skattebefrielse återinföras snarast.

Sverige bör även utnyttja möjligheten att med stöd av gruppundantagsförordningen (GBER) skattebefria även låginblandade biodrivmedel inom reduktionsplikten som uppfyller hållbarhetskriterierna i EU:s förnybarhetsdirektiv och som är producerade av råvaror som listas i Annex IX. Denna skattebefrielse bör vara långsiktig.

Reservera biodrivmedel för tung trafik i en bristsituation

Omställningen får inte äventyra tillgången på fungerande fordon i kris och krig. Även civila fordon behövs i en kris- eller krigssituation för att utföra samhällsviktiga transporter, och för att säkerställa allt ifrån en fungerande mat- och dricksvattenförsörjning till transport av sjukvårdsmateriel och sophantering.

Därför är det viktigt att det finns beredskap för att transportsystemet ska fungera även om det blir kraftiga störningar på elsystemet och på drivmedelsförsörjningen. Här kan inhemskt producerade hållbara biodrivmedel och e-bränslen spela en viktig roll för att bidra till en ökad försörjningstrygghet. Nya regelverk får inte begränsa möjligheten att använda dessa alternativ.

Alla fordon kan inte drivas med el eller vätgas och därför behöver dieselmotortekniska lösningar som drivs med fossilfria drivmedel värnas på lång sikt. Biodrivmedel bör i en bristsituation reserveras för den tunga trafiken som utför en viktig samhällsnytta, och dessutom är oundgänglig ur ett säkerhets- och försvarspolitiskt perspektiv.

Nationell plan för laddinfrastruktur och infrastruktur för förnybara drivmedel

En viktig förutsättning för att ett åkeri ska investera i ett fordon för alternativt bränsle, till exempel biogas eller el, är att tank- eller laddinfrastruktur finns på plats. Regeringen bör ta fram en tydlig nationell plan för utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för fossilfria drivmedel inklusive ett tydligt nationellt samordningsansvar.

Energimyndighetens pågående samordningsuppdrag kring vätgas och laddinfrastruktur, liksom uppdraget att i samarbete med Trafikverket ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas, är här viktiga delar. Det är viktigt att arbetet blir långsiktigt och att allt ses i en helhet, inte bara vart energislåg för sig.

I planen bör hänsyn tas till olika tekniker för laddning – stationär laddning, elväg och batteribytesstationer – utifrån såväl privat laddning på terminaler, semipublik laddning och publik laddning. Olika typer av laddlösningar bör undersökas. Detta arbete bör även koordineras med en plan för utbyggnad av fossilfri elproduktion och produktion av fossilfria drivmedel.

Stärk elnätets kapacitet i anknötning till viktiga logistiknoder

Skapa förutsättningar för att påskynda satsningar på att stärka kapaciteten i elnätet för att möjliggöra laddning av tunga fordon som kräver hög effekt, för såväl publika som icke-publika lokaliseringar.

Förenkla ansökningsprocesser för stöd till laddinfrastruktur

Förenkla stöd för laddinfrastruktur för såväl publik som icke-publik laddning av tunga fordon och verka för att möjliggöra stöd även för semipublik/destinationsladdning. Allt stöd bör samlas hos en myndighet, förslagsvis Energimyndigheten, och möjlighet bör finnas för samlad ansökan (både fordon och laddinfrastruktur).

Utveckla och förläng investeringsstöd för miljölastbilar. Fordon som drivs av el och gas har idag en betydligt högre inköpskostnad (med el cirka 2-3 gånger dyrare) än motsvarande dieselfordon. Investeringsstöd för att minska kostnadsskillnaden är därför ett bra incitament för att påskynda utrollningen av el- och gasdrivna lastbilar.

Klimatpremien för miljölastbilar är ett viktigt styrmedel

men bör utvecklas för att kunna täcka en högre andel av merkostnaden. Idag är det maximala stödbeloppet inom Klimatpremien för ett elfordon 20 % av inköpspriset vilket inte är tillräckligt för att på allvar möjliggöra för fler att köpa elfordon (en något högre stödnivå kan medges vid Klimatklivet). Stödnivån bör därför höjas i linje med stödnivåerna i flera andra EU-länder (exempelvis upp till 80 % i Tyskland).

Stödet bör även förlängas tills kostnadsskillnaden mot diesel har minskat betydligt och marknaden för biogas-, vätgas- och elfordon är mer mogen, i syfte att miljölastbilar ska stå för en betydligt högre andel av nyförsäljningen av lastbilar.

Medel för investeringsstöd för el-, biogas- och vätgasdrivna lastbilar bör samlas på ett ställe och det bör finnas möjlighet att i samma ansökan även söka stöd för nödvändig laddinfrastruktur. Stödet bör gälla för vätgasdrivna bilar med såväl förbränningsmotor som bränsleceller (när fordonen väl finns).

Justering av kör- och vilotidsregler för förflyttning av fordon vid laddning

För att undvika att en lastbil ockuperar en laddstation längre än nödvändigt efter att önskvärd laddning erhållits, eller för att under vila påbörja laddning av ett fordon när en laddplats blir ledig, bör Sverige verka för att få till stånd en justering av kör- och vilotidsregler inom EU. Detta för att möjliggöra förflyttning av fordon för att påbörja eller avsluta laddning, i likhet med regeln för rangertid vid färja.

Inledningsvis bör knappen för färjeläget i färdskrivaren kunna användas ifall en specifik knapp för laddning av fordon inte finns tillgänglig.

Möjliggör nattleveranser med elfordon

Möjliggör off-peak-körning genom att ändra trafikförordningen så att kommuner kan tillåta natttransporter med tysta och rena drivlinor. Trafikförordningen styr hur lokala trafikföreskrifter får utformas och idag medges differentiering utifrån fordonsslag men inte utifrån drivlina eller drivmedel.

Att möjliggöra en sådan differentiering skulle ge elektrifierade fordon en fördel som gör att de kan användas mer effektivt, samtidigt som det skapas en drivkraft för ökad elektrifiering.

EFFEKTIVITET

Inom området effektivitet finns en lång rad förslag på styrmedel som dels ska optimera befintliga transporter, dels ska optimera transportsystemet.

Transporteffektivitet handlar om att få med så mycket som möjligt under körning, och att köra så effektivt som möjligt, både vad gäller sträckor och framförandet av fordonet. Godsmängden ska vara så hög som möjligt i förhållande till avstånd eller utsläpp.

Ett effektivt transportsystem handlar om logistisk planering som bidrar till sömlöshet tack vare ihop- och uppkopplade system som tar bort trösklar. Digitala lösningar kan bidra till ökad effektivisering av respektive transportslag, men också till samverkan emellan dem.

Sträva efter att minska utsläpp, inte transporter. Vi ska sätta mål för att minska utsläppen, inte för att minska godstransporter eftersom de fyller viktiga samhällsfunktioner för såväl utvecklingen av svensk fossilfri industri, som för människors vardag. För att lyckas med detta måste det kosta att släppa ut växtgaser och löna sig att använda fordon med låg klimat- och miljöpåverkan.

Det är viktigt att skilja på begreppen transportsnålt och transporteffektivt. Nyttan av transporter och det förädlade värdet av material och varor måste tas i beaktning vid värderingen av transporteffektivitet och behovet av transporter. Transportsektorn måste betraktas som en möjliggörare för utvecklingen av svensk fossilfri industri.

Förtydliga relationen mellan hänsynsmål och funktionsmål i plan och proposition

Utred relationen mellan hänsynsmål och funktionsmål, särskilt hur dessa ska korrelera i budget- och infrastrukturpropositioner och -planer. Ur ett samhällsplaneringsperspektiv behöver relationen mellan dessa förtydligas, och samhällskostnaderna av att inte anpassa infrastruktur efter klimatförändringar behöver värderas.

»Vi ska sätta mål för att minska utsläppen, inte för att minska gods-transporter eftersom de fyller viktiga samhällsfunktioner.«

Strategisk infrastrukturplanering

För att möjliggöra en högre andel intermodala transporter krävs ett strategiskt och övergripande perspektiv på utveckling och effektivisering av omlastningsnoder, inklusive terminaler, hamnar, industrispår och vägar till och från intermodala noder. Här har både nationell och lokal/regional politik ett stort ansvar, liksom Trafikverket i sin planering.

Lyftbara trailers

I EU bör Sverige verka för att 13,6 meters påhängsvagnar, så kallade EU-trailers som används i internationell godstrafik på väg, ska vara utrustade med teknisk anordning som medger att de i en kombitrafikterminal kan lyftas till och från järnväg. Därmed möjliggörs en ökad intermodal trafik vilket är särskilt viktigt på långa transportavstånd.

Omlastningsstöd

Ett omlastningsstöd – ett investeringsstöd för åtgärder som möjliggör omlastning i till exempel inlandshamnar och andra noder – skulle rätt utformat bidra till att ta bort det ekonomiska hindret för omlastning till andra trafikslag än väg, gynna intermodala transporter och bidra till att transporten ger upphov till lägre utsläpp. Den totala kostnaden för transporten utgör det främsta hindret för en omlastning till andra trafikslag.

Planera för logistik i staden

Att vid nybyggnationer av infrastruktur, arbetsplatser och bostäder skapa ett så smart och sömlöst transportsystem som möjligt är rätt väg att gå.

Att kommuner ställer krav på ett helhetsgrepp kring gröna transport- och resplaner är positivt, eftersom

logistik förutsätter en för ändamålet väl anpassad infrastruktur. Det är dock stor risk att behovet av fungerande godslogistik underskattas, särskilt i tätort. Det är sannolikt att framtidens godstransporter i innerstad och tätorter i första hand utförs av eldrivna fordon som levererar med tätare frekvens än idag. Mindre sändningsstorlekar genererar mer trafikarbete och mer energiförbrukning i relativa tal.

Med ett ökat fokus på intermodala transporter måste staden avsätta stora ytor till logistik, särskilt vad gäller terminaler och hamnar. Det ställer också krav på förstärkt infrastruktur i och kring dessa terminaler. Att kommunala planer inkluderar en kraftig ökning i kapacitet för lastbilstransporter till följd av mer gods på järnväg och sjö, är därför en förutsättning för en högre grad intermodala transporter.

Systemperspektiv på logistik

Många transporter går över kommungränser och få transportörer är verksamma inom endast en kommun. Skiljer sig olika kommuners ambitionsnivå åt, och i värsta fall även teknikpreferenser, kan det försvåra för en effektiv logistik. Logistikens tjänar på att vara ett system och blir optimalt med fler noder.

De myndigheter (Trafikverket, Transportstyrelsen och Boverket) som är ansvariga för utvecklingen att ge kommuner större frihetsgrad i planeringen, bör ta hänsyn till den stora potentialen i att främja samverkan över kommungränser, företrädesvis i regioner och län. Delegerad beslutsrätt till kommuner vad gäller införande av lokala styrmedel på trafikområdet bör samordnas för att få största effektivitetsvinster.

Utveckla vägkapaciteten

Trafikverkets bedömning att nuvarande vägkapacitet i stort sett är tillräcklig måste ifrågasättas. Funktionella brister i vägnätet måste åtgärdas för att säkerställa en trafiksäker och miljömässig vägtrafik. Kapaciteten behöver stärkas i enlighet med prognoser om ett ökat trafikarbete till såväl 2030 som 2045.

Nästan oavsett utvecklingen av trafikarbetet inom trafikslagen järnväg och sjöfart kommer godstrafik på väg att öka. En stor del av godset fraktas korta sträckor (under 300 km) och då är sjö- eller rälstrafik ofta inte ett rimligt alternativ ur ett transportekonomiskt perspektiv.

Trafikarbetet på kortare sträckor kommer att öka. Därför behöver väginfrastrukturen stärkas och kapaciteten höjas, inte minst för att möjliggöra för effektivare fordon. Även lastbilar som är fossilfria behöver trafiksäkra vägar att köra på.

(Källa 9: Trafikverket, *Prognos för godstransporter 2040*)

Vikt och dimension

Vikt och dimension har stor betydelse för möjligheten att effektivisera godstransporter på väg och därmed minska väghusgaser från transporter i relativa tal. Direktivet 96/53/EG om tillåtna vikter och dimensioner medger att medlemsländer tillåter ännu högre vikter eller ännu längre fordon för godstransporter på väg.

Sverige bör lära av Finland och tillåta effektivare utformning av långa fordonskombinationer, inklusive längre släpvagnar och längre påhängsvagnar. Att som Sverige kräva att längre fordon än 24 meter enbart ska baseras på längder inom Europeiska Modulsystemet är en onödig begränsning.

Uppgradering av vägnätet till bärighetsklass 4 för tyngre, mer effektiva lastbilar ger stor klimat- och samhällsekonomisk nytta. Enligt gällande infrastrukturplan är knappt hälften av vägarna uppgraderade till BK4 år 2029.

Det är samhällsekonomiskt mycket lönsamt att snabbare ersätta BK1 med ett större BK4-vägnät. Regeringen bör ge Trafikverket tillräckliga medel och rätt förutsättningar för att kunna implementera snabbare, och Trafikverket bör prioritera att påskynda detta arbete.

Från december 2023 tillåts 34,5 meters lastbilskombinationer på knappt 600 mil väg i Sverige. De tekniska kraven på 34,5 meters fordon gör att de har samma goda framkomlighet i trafiken som Europeiska Modulsystemets 25,25 meters fordon. Därför finns goda förutsättningar att öppna en mycket större del av det statliga och kommunala vägnätet för upp till 34,5 meter långa fordon, och därmed medverka till en ökad samhällsnytta.

Uppställning-, rast- och omkopplingsplatser

Effektiv logistik kräver att stora fordon kan användas så nära mottagaren som möjligt utan omlastning via terminal eller avställning av släpvagnar. Uppställningsplatser behövs i mycket större omfattning i Sverige eftersom stora delar av godsflödet med långa och tunga fordon inte når hela vägen fram till mottagaren. Detta är något som Trafikverket och andra väghållare behöver prioritera.

Digital samordning och rapportering

Digitala lösningar för att samordna godstransporter kan bidra med stor effektivisering. Offentligt/privata partnerskap eller system som redan idag används av speditörer och större åkerier är inslag som kan bidra till stora effektivitetsvinster.

Regeringen bör möjliggöra myndighetssamverkan för insamling av miljödata genom likriktad teknikneutral och standardiserad digital rapportering av miljödata. Detta för att styra mot miljömål och kommande implementering av lag inom EU för digital transportinformation.

Det måste tas hänsyn till äganderätten av genererade data, inte minst åkeriernas rättighet att bestämma vilken data som får delas, med vem och för vilket syfte. Realtidsövervakning av utsläpp och kontinuerlig dataöverföring skulle kunna få stora konsekvenser och leda till såväl tekniska- som integritetsrelaterade risker. Därför bör data inte överföras kontinuerligt utan utifrån efterfrågan av relevanta uppgifter.

KONKURRENS OCH REGELEFTERLEVAD Anpassningar för att nå EU:s klimatmål

Det är positivt att EU ökar takten i klimatarbetet och utformar EU-gemensamma styrmedel med syfte att minska klimatpåverkan. Mer likriktade förutsättningar i klimatarbetet stärker svensk åkerinäringens konkurrenskraft. Därför är det viktigt att vi inte bromsar klimatarbetet och tappar vår ledande roll. Sverige måste säkerställa att åtgärder för minskad klimatpåverkan vidtas i tidigt skede för att vi ska leva upp till EU:s klimatmål och de regelverk och styrmedel som allt tydligare styr mot minskade växthusgasutsläpp.

Avgörande för Sveriges möjlighet att nå EU:s klimatmål är att det behövs konkreta satsningar i närtid för att minska utsläppen från transportsektorn. Eftersom det finns stor potential för utsläppsminskningar om rätt förutsättningar ges, bör Sverige stå fast vid 2030-målet för transportsektorn. Det är också viktigt att inhemska styrmedel och styrmedel på EU-nivå inte blir motstridiga eller skapar multipla avgifter/beskattning för samma utsläpp.

Klimatkrav på offentliga aktörer

Den offentliga sektorn är normgivande och obligatoriska ambitiösa klimatkrav på offentliga aktörer skulle

driva på den fossilfria omställningen. Samtliga offentliga aktörer bör som lägst ställa krav på eller premiera Fair Transport i sina upphandlingar. Låt Upphandlingsmyndigheten med stöd av berörda myndigheter, SKL och branschaktörer se över möjliga obligatoriska klimatkrav för offentliga aktörer.

Se över skatter och avgifter i transportnäringen

Ett flertal olika skatter och avgifter påverkar transportnäringen. Beskattning av drivmedel varierar mellan olika länder utifrån den miniminivå Energiskattedirektivet anger. Även för fordonsskatten finns bestämmelser på EU-nivå gällande miniminivåer. Dessutom finns inom Sverige och EU en mängd olika trängselskatter, broavgifter och andra infrastrukturavgifter.

Lapptäcket med skatter och avgifter bör förändras och en helhetsöversyn av skatter och avgifter genomföras. När transporterna minskar sina utsläpp av växthusgaser, minskar också skatteintäkterna från drivmedelsskatten med dagens system. En skatteväxling där transporters utsläpp beskattas annorlunda är intressant

att se över, för att uppnå ett system där förorenaren betalar och där kostnadsskillnaderna för åkeriföretag från olika länder jämnas ut.

Klimatstyrande avståndsbase-rad skatt

Enligt Eurovinjettdirektivet ska medlemsstaterna i EU dela in tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser för att differentiera infrastrukturavgifterna. En reviderad och rätt utformad klimatstyrande vägs katt kan stärka svensk åkerinäringens konkurrenskraft och samtidigt medverka till att minska utsläpp av koldioxid. Alla som nyttjar vägtrafiksystemet bör bidra till dess finansiering.

Uppbördssystemet för skatt bör vara enkelt och effektivt för kontroll och betalning, samt utjämna konkurrenskillingnader mellan inhemska och internationella åkeriföretag. Rätt utformning kan också bidra till att internalisera andra kostnader trafik ger upphov till, som buller, trängsel och vägs slitage.

Drivmedelsskatt genererar på sikt lägre intäkter i takt med att miljö- och klimatmål realiseras. Vid ett



införande av avståndsbaserad skatt måste en översyn och eventuellt justeringar i andra trafik- och fordonsrelaterade skatter göras, eftersom helhetsbilden vad gäller kostnader är oerhört viktig för åkeriföretagens konkurrenskraft.

För svenska åkeriföretag utgör personal- och drivmedelskostnader två tredjedelar av de totala kostnaderna. Båda dessa kostnader är väsentligt högre för svenska företag än för utländska, vilket innebär en konkurrensnackdel för de svenska företagen.

Inkommande gränsöverskridande transporter tankar oftast utomlands där drivmedlet är billigast. Drivmedelsskatt är därför verkningslös som klimatstyrmedel för gränsöverskridande transporter.

(Källa 15: Eurovinjettdirektivet, Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg)

Utredning om skatteväxling efterlyses

Finansdepartementet bör snarast 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 för vägtrafik, dels i ett perspektiv på längre sikt efter 2030 när en stor del av vägtrafiken förväntas ha förändrats.

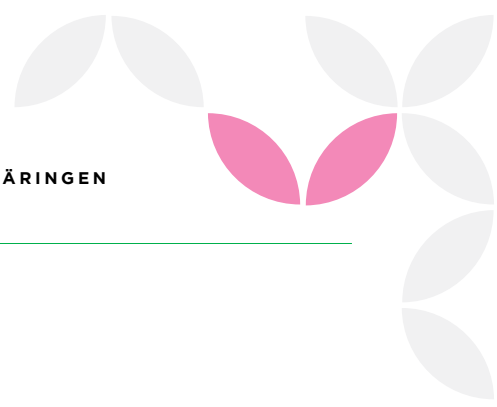
Utredningen bör omfatta alla vägtrafikfordon för person och godstrafik. Utredningen bör också ta fram förslag till författningsändringar för att implementera ett nytt system för beskattning av vägtrafik.

En utredning om skatteväxling bör genomföras inom följande (dock ej begränsade till dessa) områden.

- En avståndsbaserad avgift, i tidigare utredning (SOU2022:13) kallad vägtull, bör med en skatteväxling kunna ersätta den nuvarande tidsbaserade vägavgiften.
- En beskattningsmodell för vägtrafiken som inte överskrider samhällets faktiska kostnad bör fastställas.
- En helhetssyn på skatter och avgifter i vägtrafiksystemet bör också inkludera fler typer av vägfordon, fordonskatt, drivmedelsskatter samt skatt på energi för laddning av fordon eller för framtagning och tillhandahållande av biogas eller vätgas.

»Alla som nyttjar vägtrafiksystemet bör bidra till dess finansiering.«

- Konsekvensanalys och utformning av totala skatter, avgifter och tull för vägtrafik bör göras – dels i ett omställningsperspektiv fram till år 2030, dels i ett längre perspektiv efter 2030 när allt fler fordon har ställt om. Finansiering av vägtrafiksystemet, där alla typer av fordon bör bidra, behöver vara robust också efter omställningen, när elektrifiering har implementerats i stor omfattning.
- Kostnaden för drift och underhåll av vägtrafiksystemet i Sverige bör fördelas mellan samhället och alla trafikanter och fordonsslag som använder vägtrafiksystemet. Skatter och avgifter inklusive vägtull bör ta hänsyn till tidskostnader och trafiklastberoende kostnader.
- Vägtull bör tas ut på alla statliga och kommunala vägar vilket minskar problem med smittrafik, men differentierat så att vägtull blir högre i tätort jämfört med landsbygd, glesbefolkade och lågtrafikerade områden.
- Nivåer på uttag av vägtull för motorfordon bör tas fram och presenteras för att kunna göra bedömningar – att vägtullen inte ökar totalt avgiftsuttag och att lämplig nivå finns för att differentiera avseende trafik i olika regioner, i tätorter och efter trafiktäthet med mera.
- Differentiering utifrån fordonsegenskaper bör förenklas till de egenskaper som långvarigt har betydelse för utveckling av vägtrafiksystemet.
- Differentiering utifrån klimatpåverkan bör ta hänsyn till om fordonet körs med fossilt eller förnybart drivmedel. Fordonets klimatpåverkan bör därmed beräknas i enlighet med punkten om WTW-perspektiv för nya koldioxidnormer.



Kontroller

Kontroller bör vara effektiva och minimera möjlighet till manipulering.

Kontrollmyndigheter bör kunna fjärravläsa fordon vid tillsyn. Implementering av en enhetlig rättslig ram för att dela elektronisk godstransportinformation (eFTI) och en gemensam elektronisk plattform för att samla denna data kan underlätta uppgiftslämnandet och uppföljningen vid kontroller.

Kontrollstationer vid landsgränserna är viktiga, liksom fasta och mobila kontrollstationer längs vägnätet. Kontrollstationer bör säkra möjligheterna att kräva in obetalda skulder från utländska fordon.

Systemet bör vara förvaltningsrättsligt eftersom ett straffrättsligt system innebär stor tröghet när utländsk part är inblandad.

Med effektiva kontroller ökar intäkterna från skatt och böter eller sanktionsavgift, så även möjligheten att göra samtidiga kontroller av annan lagstiftning.



6. Referenser och källor

1. [Naturvårdsverket, Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser](#)
2. [Energimyndigheten, Drivmedel 2021](#)
3. [Energimyndigheten, Drivmedel 2022](#)
4. [Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen](#)
5. [Trafikanalys, Kartläggning av gränsöverskridande godstransporter](#)
6. [Trafikanalys, Lastbilstrafik 2022](#)
7. [Trafikanalys, Transportarbete i Sverige 2000 - 2022](#)
8. [Utländska lastbilstransporter i Sverige 2021](#)
9. [Trafikverket, Prognos Godstransporter 2040 – Trafikverkets basprognoser 2023](#)
10. [Transportsektorns energianvändning 2016](#)
11. [Energimyndigheten, Styrmedel för nya biodrivmedel](#)
12. [SCB, Leveranser av fordonsgas och flytande fordonsgas](#)
13. [SOU, Betänkande av Biogasmarknadsutredningen](#)
14. [Trafikanalys, Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning](#)
15. [Eurovinjettdirektivet, Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg](#)



