

Nya CO2-krav för lätta fordon

Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) stödjer EU-kommissionens strävan att ställa om till fossilfrihet och minskad klimatpåverkan från transportsektorn.
- SKL framhåller att kommuner, landsting och regioner är mycket engagerade i omställningen till hållbara drivmedel och behöver långsiktiga spelregler för sitt utvecklingsarbete. Lagstiftning bör möjliggöra och främja nationell och lokal teknikutveckling som kan bidra till en hållbar väg framåt.
- SKL stödjer inte förslaget i sin nuvarande utformning utan förespråkar att det baseras på klimatnytta och teknikneutralitet.
- SKL anser att klimatpåverkan ska bedömas utifrån ett livscykelperspektiv, inte enbart på bränsletyp och utsläpp vid avgasröret.
- SKL anser inte att gränser för personbilar ska vara viktrelaterade.
- SKL anser att begreppet Zero Emission Vehicle är missledande och bör strykas.
- SKL anser att det krävs klagoranden och eventuella förändringar i lagstiftningen om laddplats för att underlätta kommunernas arbete med att främja laddinfrastruktur för elfordon.

Sveriges Kommuner och Landstings synpunkter

SKL stödjer Kommissionens strävan att ställa om till fossilfrihet och minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Sveriges kommuner, landsting och regioner har höga ambitioner och målsättningar om minskad klimatpåverkan och har varit föregångare i bilflottans omställning till lägre utsläpp och alternativa drivmedel.

Kommuner, landsting och regioner gör, utöver egna inköp av fordon, upphandlingar där fordon och transporttjänster ingår. Högt ställda krav på miljöprestanda för dessa fordon bidrar till utvecklingen i en mer hållbar riktning och skapar underlag för såväl fordon som infrastruktur för alternativa bränslen. I svensk kontext spelar såväl biogas, biodiesel, bioetanol och förnybar el en viktig roll för omställningen till fossilfrihet. Regionala och kommunala intressen och engagemang behöver tas tillvara i Kommissionens arbete med minskad klimatpåverkan från transportsektorn och de investeringar som gjorts får inte spolieras på osakliga grunder.

Klimat- och miljönytta samt teknikneutralitet som utgångspunkt

SKL stödjer inte förslaget i sin nuvarande utformning utan förespråkar att det tar sin utgångspunkt i teknikneutralitet med hänsyn till klimatnytta. SKL uppfattar Kommissionens ambition att styra mot överenskommelserna i parisavtalet och samtidigt skapa styrmedel för att säkerställa framtiden för Europas bilindustri och en teknisk utveckling i framkant. SKL menar dock att förslagets tyngdpunkt ligger på det sistnämnda och inte är utformat med utgångspunkt i största möjliga klimatnytta.

Enligt förslaget mäts ett fordons klimatpåverkan utifrån ”tank-to-wheel”, där endast utsläpp från avgasrör blir avgörande. SKL anser att klimatpåverkan från drivmedel och fordon ska bedömas utifrån hela livscykelperspektivet, ”well-to-wheels”, för att få en rättvisande bild av den verkliga påverkan. Biodrivmedel, biodiesel och bioetanol spelar en avgörande roll i att Sverige ska nå målsättningar om fossilfrihet. Förslaget riskerar att på osakliga grunder slå undan marknaden för dessa drivmedel. I Sverige har flera kommuner byggt upp lokala system för biogas, där avfall (matavfall, jordbruksavfall, mm) omhändertas och nyttiggörs för att ersätta fossila bränslen, samtidigt som restprodukten biogödsel kan minska användningen av fossilt konstgödsel. Beaktas systemperspektivet där blir biogasens nettoklimatpåverkan negativ. Det är varken ekologiskt eller ekonomiskt hållbart att införa styrmedel som riskerar att underminera stora genomförda investeringar i förnybara drivmedel. Den totala klimatnyttan måste vara utgångspunkt när styrmedel utformas.

SKL anser att styrningen från EU måste vara teknikneutral för att möjliggöra olika lösningar som utgår från de lokala förutsättningarna. Regioner, landsting och kommuner är ofta drivande i utvecklingen, bland annat genom lokala kretsloppslösningar och system för framställan av förnybara bränslen. Grova generaliseringar på EU-nivå som definierar vad som är hållbart riskerar att hindra pågående satsningar. Sveriges har unika förutsättningar exempelvis utifrån sin skog samt tillgång på jordbruksmark som behöver efterfrågan av andra produkter än mat för att odlas och hålla landskapet öppet, medan andra medlemsländer har andra möjligheter och förutsättningar. SKL anser att ny lagstiftning ska möjliggöra för olika lösningar och främja teknisk utveckling, där nationella och lokala lösningar kan bidra till en hållbar väg framåt.

Inga viktrelaterade gränser för personbilar

SKL anser att gränserna för personbilar inte ska vara viktrelaterade. Dessa bilar används i huvudsak för samma ändamål, att transportera 1-5 personer, och därmed finns ingen ökad nytta med ett tyngre fordon. Däremot bör lätta lastbilar och minibussar vara fortsatt viktrelaterade för att inte skapa en överflyttning från större skåpbilar till flera mindre och lättare fordon.

Zero Emission Vehicle är missvisande

SKL anser att termen Zero Emission Vehicles bör strykas då den är missledande. Samtliga transporter producerar emissioner och utsläpp vid såväl tillverkning, bränsleframställning som lokalt vid drift. Som ovan nämnt så har vissa drivmedel negativt nettoutsläpp av koldioxid fram till tank, men lokalt koldioxidutsläpp vid drift. Andra drivmedel har mer koldioxidutsläpp vid produktion och mindre lokalt vid drift. Ur klimatsynpunkt och för att uppnå överenskommelserna i parisavtalet så är det oväsentligt var i kedjan koldioxidutsläppen sker. Huvuddelen av partiklarna i luften kommer från däck, bromsar och vägslitage och är ungefär detsamma för alla fordon. Eftersom utsläppen vid avgasröret blir en allt mindre del av de totala utsläppen för samtliga bränsletekniker är det missvisande att i direktiv benämna vissa fordon som Zero Emission Vehicles

Klargöranden kring lagstiftningen i Sverige

En omställning mot en ökad andel elfordon skapar efterfrågan av utbyggnaden av publik laddinfrastruktur i Sverige. Sveriges lagstiftning innehåller i dagsläget osäkerheter om tillämpningen av trafikregler och bemyndiganden för laddplats. För att underlätta kommunernas arbete med att främja laddinfrastruktur för elfordon krävs klargöranden och eventuella förändringar i lagstiftningen.

Sveriges Kommuner och Landsting

Vesna Jovic

Gunilla Glasare