

## Koldioxidnormer för tunga fordon

### Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) stödjer EU-kommissionens strävan att ställa om till fossilfrihet och minskad klimatpåverkan från transportsektorn.
- SKL stödjer gemensamma krav för tunga fordon på EU-nivå.
- SKL framhåller att såväl biogas, biodiesel, bioetanol som förnybar el har en viktig roll för omställningen till fossilfrihet.
- 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 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 ser behov av en samlad bedömning av den totala styrningen av tunga fordon och trafik.

### Sveriges Kommuner och Landstings synpunkter

SKL stödjer Kommissionens strävan att ställa om till fossilfrihet och minskad klimatpåverkan från transportsektorn. SKL stödjer gemensamma krav för tunga fordon och transporter på EU-nivå, såväl för att uppnå klimatmålen som för att skapa en harmoniserad marknad.

Sveriges kommuner, landsting och regioner har höga ambitioner och målsättningar om minskad klimatpåverkan. Samtliga förnybara bränslen som klarar klimatkraven behövs för omställningen till fossilfrihet och såväl biogas, biodiesel, bioetanol som förnybar el spelar en viktig roll, vilket bland annat konstateras i rapporten *Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan*<sup>1</sup>.

#### Klimat- och miljönytta samt teknikneutralitet som utgångspunkt

SKL stödjer inte förslaget i sin nuvarande utformning utan förespråkar att det tar sin utgångspunkt i klimatnytta och därutöver teknikneutralitet. Enligt förslaget mäts ett

---

<sup>1</sup> Sveriges Riksdag Trafikutskottet TU, Rapporter från riksdagen 2017/18:RFR13

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. Kommissionens förslag riskerar att på osakliga grunder slå undan marknaden för biodiesel och bioetanol. Vissa drivmedel har negativt nettoutsläpp av koldioxid fram till tank, men lokalt koldioxidutsläpp vid drift. Andra drivmedel har mer koldioxidutsläpp vid produktion och mindre lokalt vid drift. Den totala klimatpåverkan måste vara utgångspunkt när styrmedel utformas för att uppnå klimatmål och överenskommelserna i Parisavtalet.

#### **Lokal och regional utveckling för en hållbar väg framåt**

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. Regionala och kommunala intressen och engagemang måste tas tillvara i Kommissionens arbete med minskad klimatpåverkan från transportsektorn och de investeringar som gjorts får inte spolieras på osakliga grunder. 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. Sveriges har även 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.

#### **Gemensamma krav för tunga på EU-nivå och samlad konsekvensbedömning**

SKL har tidigare påtalat behovet av en samlad konsekvensbedömning av den totala styrningen av tunga fordon och trafik, blanda annat i ärendet ”En ny inriktning för beskattning av tung trafik” (Fi2018/01103/S2) samt i ”Höjda och miljödifferenterade vägavgifter” (Fi2018/01890/S2). SKL vill betona betydelsen av att de samlade effekterna analyseras i ett bredare perspektiv och här måste även konsekvenser vid genomförande av föreliggande direktiv vägas in.

Sveriges Kommuner och Landsting

Vesna Jovic

Gunilla Glasare