

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Angående kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser, COM(2023) 441

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och konstaterar inledningsvis att kommissionens förslag inte bör ha någon direkt inverkan på våra medlemsföretag. Däremot kan förslaget givetvis påverka våra medlemsföretags kunder i flera led, vilket gör frågan relevant även för oss.

Fordonsindustrin inom EU lägger sedan lång tid tillbaka stora resurser på att minska miljö- och klimatpåverkan från såväl lätta som tunga fordon. Kommissionens förslag till skärpt emissionslagstiftning genom Euro7/VII liksom förslaget till nya CO₂-mål för tunga fordon, bidrar till att ytterligare höja nivån för fordonsindustrins målsättningar. Ur detta perspektiv är det intressant att på ett neutralt sätt kunna jämföra de sammanlagda utsläppen av växthusgaser från kompletta transporttjänster, oavsett transportslag.

Mobility Sweden anser därför att kommissionens ansats i grunden är bra. Utan harmoniserade regler och metoder för hur man beräknar och validerar utsläpp av växthusgaser från transporttjänster har denna typ av information endast ett begränsat värde. Vår uppfattning är att kommissionens förslag i bästa fall kan bidra till att underlätta för leverantörer av transporttjänster att mäta och påverka sina utsläpp av växthusgaser samtidigt som det kan bli enklare för köpare av transporter att jämföra olika transporttjänsters klimatavtryck.

Mobility Sweden vill dock gärna se en särredovisning av andelen emissionsfria transporter inom ramen för olika transporttjänsters utsläpp av växthusgaser. Vår bedömning är att ett ökat synliggörande av de helt emissionsfria delarna i olika transporttjänster på ett konkret sätt kan bidra till att påskynda omställningen. Vi anser även att det på sikt vore en fördel om beräkningar av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser baseras på certifierade CO₂-värden, i stället för att använda sekundära data i form av standardvärden i kombination med emissionsfaktorer. Det är viktigt att CO₂-värden för olika drivmedel speglar verklig klimatpåverkan så väl som möjligt och dessutom ur ett well to wheel-perspektiv.

Den i remissen ingående konsekvensutredningen är mycket rik på uppskattade kostnader och effekter för de olika alternativen till genomförande. Vår uppfattning är dock att det är svårt att bedöma relevansen i konsekvensutredningens slutsatser varför vi heller inte ser någon anledning att ifrågasätta kommissionens bedömning att "policy option 4" är det lämpligaste alternativet till grund för redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser.

Det som Mobility Sweden värdesätter speciellt är att kommissionens förslagna förordning inte är tvingande. Om en aktör väljer att beräkna transporttjänsters utsläpp av växthusgaser ska det dock ske i enlighet med den föreslagna förordningen. Detta är en god ansats som Mobility Sweden ställer sig fullt bakom. Vidare anser vi att det är positivt att den förslagna förordningen hänvisar till en vedertagen standard i form av "Kvantifiering och rapportering av transportkedjors växthusgasutsläpp (ISO 14083:2023) som bl.a. tydligt beskriver systemgränser, metoder, beräkningar och presentation av resultat.

En fastställd och vedertagen standard är sannolikt att föredra framför alternativet att kommissionen tar fram en egen standard, vilken skulle riskera att överlappa den redan existerande standarden. Det finns inom branschen vissa farhågor om att kravet på att använda en ISO-standard för att kunna redovisa transporttjänsters utsläpp av växthusgaser, åtminstone inledningsvis, kan få en hämmande effekt. ISO-standarder är inte fritt tillgängliga och kräver många gånger speciella resurser och kunskap för att kunna tillämpas. Det är givetvis svårt att förutse utvecklingen, men inledningsvis skulle t.ex. redovisningen av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser riskera att minska kvantitativt, medan den kvalitativt sannolikt blir bättre. I ett längre perspektiv behöver detta dock inte vara ett problem. Avslutningsvis anser vi att förordningen bör hänvisa till den senaste gällande utgåvan av ISO-standarderna, i stället för att hänvisa till en specifik version, i syfte att bli mer dynamisk.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Senior rådgivare, regulatoriska frågor