



Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm

Remissvar – Redovisning av transporters utsläpp av växthusgaser (LI2023/02966)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av EU-kommissionens förslag gällande ny förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser, (COM) 2023/441 (LI2023/02966) per den 2023-08-07.

EU-kommissionen föreslår en ny förordning där harmoniserade enhetliga regler införs vilka skall tillämpas när utsläpp från växthusgaser skall redovisas. EU-kommissionen hade initialt sex (6) olika alternativ att välja mellan (Policy Options) där det alternativet som nu förs (Policy Option 4) fram varigenom redovisning av växthusgasutsläpp är frivilligt med en bindande anslutningsrelaterad tillämplighet, där man enbart ålägger de enheter som väljer (eller som är tvungna att göra det på grund av andra medel) att beräkna och lämna ut data om växthusgasutsläpp kopplade till transporttjänster att använda det gemensamma ramverket vilket baseras på den globala standarden ISO 14083.

Svenska Taxiförbundets inställning

Svenska Taxiförbundet stöder EU-kommissionens initiativ till att införa enhetliga harmoniserade beräkningsmodeller för redovisning av växthusgasernas utsläpp. Det är viktigt att sådana redovisningar både görs 'korrekt' och med samma metod. Först när metoden är densamma kan enskilda konsumenter eller upphandlande myndigheter vara säkra på redovisningens tillförlitlighet.

Samtidigt som det är positivt att förordningen inte gör rapportering obligatorisk är det vår förhoppning att dess ikraftträdande skall få fler enskilda konsumenter samt upphandlande myndigheter att ställa krav på dylik redovisning. Till exempel så bör en upphandlande myndighet idag enligt Lagen om Offentlig Upphandling, 4 kap 3 §, beakta miljöhänsyn vid en upphandling.

Om så kan ske i högre grad vid upphandlingar av samhällsbetalda resor och kollektivtrafik på väg genom att ett jämförbart resultat nu kan tas fram med denna EU-förordnings tillämpning kan det gynna inte bara seriösa åkerier vilka frivilligt väljer att redovisa sina utsläpp utan även möjliggöra att vi uppnår våra klimat- och miljömål genom att de åkerier vilka har lägst utsläpp i ökad omfattning tilldelas avtalen.

Det är i detta sammanhang viktigt att ha i åtanke att små och medelstora företag, vilket beskriver taxinäringen i Sverige, kommer att drabbas av ökade administrativa kostnader genom anslutningen till ISO 14083. En sådan ökad administrativ kostnad kan dock lättare accepteras om den leder till att kunder väljer den transportör som på ett korrekt sätt kan redovisa sina utsläpp samt redovisa att dessa är låga, något som är vår förhoppning skall ske.

Vi noterar att EU-kommissionen inte skall utvärdera förordningen förrän fem år efter att den börjat tillämpas (artikel 18). Då full tillämpning inte skall börja ske förrän 42 månader efter att den trätt i kraft, med undantag för artiklarna 4.4, 4.5, 4.6, 7.4, 9.4, 11.6, 13.9 och 15.4 vilka skall tillämpas från och med den dag då förordningen träder i kraft, kan det innebära att tiden fram till att en utvärdering av förordningens mål och syfte kan ligga rätt så långt fram i tiden.

Med tanke på att förordningen inte omfattar de konsekvenser och negativa effekter luftföroreningar och bulleremissioner skapar på vår miljö, samt därav följande hälso- och miljöpåverkan, borde en tidigare utvärdering kunna vara motiverad. Ett tillägg i artikel 19 p 3 som gör att även artiklarna 4,1 – 4,3 kan tillämpas från förordningens ikraftträdande och inte från tillämpningsdatum torde då kunna ses om ytterst motiverat och en ståndpunkt vi gärna ser att regeringen för fram i förhandlingarna.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
Verksamhetschef



Tommy Pilarp
Senior Legal Counsel, LL M
Governmental and Regulatory Affairs