

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Via e-post till
li.remissvar@regeringskansliet.se

Datum: 2023-10-06

Diarienummer: LI2023/02966

Remissvar på EU-kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv för stora delar av transportsektorn. Vi har drygt 9000 medlemmar som sysselsätter omkring 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerat ärende.

Förslaget i korthet

EU-kommissionen vill fastställa nya regler för redovisning av utsläpp av växthusgaser från transporttjänster. Syftet med förslaget är att skapa en enhetlig och tillförlitlig metod som används för att beräkna växthusgasutsläpp. Förslaget omfattar gods- och persontransporter. Mer ingående innebär förslaget:

- Ett enhetligt men frivilligt system för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster. Skyldighet att bruka systemet som är grundat på en s.k. "well to wheel" beräkningsgrund gäller om en aktör själv väljer det eller det följer av nationell lag eller en avtalsförpliktelse.
- Vid beräkning av växthusgasutsläpp från en transport måste aktörer prioritera insamling av primärdata i så lång utsträckning som möjligt.
- Europeiska kommissionen, tillsammans med Europeiska miljöbyrån (EEA), ska upprätta en central EU-databas med standardvärden.
- Externa beräkningsverktyg på marknaden, tillhandahållna av tredje part, kommer att behöva genomgå en certifieringsprocess för att uppfylla kraven i förordningen.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har skickat ut EU-kommissionens förslag på remiss.



Sammanfattning av våra synpunkter

Transportföretagen anser att ett EU-ramverk för att beräkna utsläpp kan underlätta för företagen att öppet kunna redovisa ett mer hållbart alternativ på ett jämförbart sätt mot sina konkurrenter. Vilket i sin tur underlättar för transportköpare att göra välgrundade val av transportör. Det kan bidra till att minska våra transportrelaterade utsläpp och hjälpa våra företag att fortsatt minska koldioxidutsläppen från sin verksamhet.

En utsläppsberäkning bör därför baseras på dessa grundläggande principer:

- Underlätta de administrativa bördorna för företagen och se till att beräkningssystemet är lätt att hantera och tillämpa. Säkerställ att beräkningsmodellen ligger på företagsnivå och inte mätning på enskilda lastbilar och turistbussar.
- Befintliga bekräftade utsläppsberäkningsmodeller bör användas, för flygets del till exempel ICAOs utsläppsräknare. Detta för att förhindra att det finns för många utsläppsberäkningsmodeller på marknaden som dessutom kan resultera i helt olika utsläppsiffror.
- Förslaget bör utformas och inriktas mot transportköpare i beslutsfattande kapacitet.
- Beräkningen av utsläpp måste vara konsekvent över hela EU och ligga i linje med övriga lagstiftningar. Vidare behöver den vara teknikneutral, vetenskapligt baserad och ta hänsyn till utsläppen från olika bränslekällor.

Transportföretagens synpunkter på förslaget

Transportföretagen ser positivt på ambitioner som syftar till att hjälpa företagen att minska utsläppen av växthusgaser och minska miljöpåverkan. Transportbranschen arbetar intensivt med att minska sin klimatpåverkan för att skapa en hållbar utveckling. Transportföretagen vill skicka med följande inspel i det fortsatta arbetet med ett beräkningssystem av koldioxidutsläpp på EU-nivå:

Det ska vara lätt att göra rätt

EU-kommissionen anser att utgångspunkten för beräkning av koldioxidutsläpp bör vara från primärdata. Transportföretagen anser att det är rimligt men för att utsläppsberäkningen ska bli effektiv och tillämpbar måste den vara relevant och lätt att kontrollera, baserad på marknadsekonomiska principer och ekonomiskt lönsam. Det behöver också vara ett system som är lätt att använda utan att lägga onödiga administrativa eller ekonomiska bördor på företagen som i sin tur kan förhindra effekten i deras hållbarhetsarbete. I vissa fall kommer en beräkning och märkning av utsläpp inte att vara användbar, eftersom det inte finns några

hållbara alternativ till det transportsätt som används. Märkningen blir då bara en belastning för företagen och ökar kostnaderna, utan att påverka klimatet positivt.

Beräkningssystemet måste vara konsekvent över hela EU och ligga i linje med övrig lagstiftning

Transportföretagen ser en risk med standardiserade värden och den så kallade "voluntary approach" som föreslås. Vi har sett en ökad efterfrågan på hållbara transportlösningar. För att säkerställa att företagen har lika villkor är det viktigt att man inte konkurrerar på ojämna villkor när det gäller mätmetoder för klimatpåverkan. En konsekvens för ojämlig konkurrens kan därmed bli att det inte lönar sig att investera för att bli grönare om man i alla fall bedöms utifrån en standardnorm.

Vidare finns det just nu parallella processer inom EU för till exempel flyget där företag redan förbereder införandet av ett annat verktyg för att bättre informera resenärer om växthusgasutsläpp relaterade till transport, nämligen EASA-miljömärket, som snart bör bli tillgängligt. Det blir svårt, för att inte säga omöjligt, för företagen att hantera införandet av flera system samtidigt. Dessutom kan nyttan av parallella system starkt ifrågasättas som sådant. Om förslaget blir obligatoriskt för företagen ser vi att det är viktigt att implementeringen sker stegvis.

Det är viktigt att en beräkningsmetod inte baseras på enskilda fordon. I stället bör beräkningen ske på en övergripande företagsnivå. Anledningen till detta är att förutsättningarna för godstransporter sker under så vitt skilda förutsättningar och flera trafikslag kan vara involverade i samma transportkedja. Transportföretagen anser att det är eftersträvansvärt med branschgemensamma standards i syfte för att underlätta transportnäringens gröna omställning. Ett gott exempel på detta är Fair Transport som är en hållbarhetscertifiering för åkerinäringens arbete och utveckling vad gäller klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande. Transparens är viktigt och de certifierade företagen redovisar öppet sitt arbete och redogör för sin utveckling inom dessa områden. Alla certifierade företag blir löpande granskade genom en oberoende tredjepartsgranskning och på så sätt säkerställs att hållbarhetsarbetet sker i enlighet med uppsatta krav och kriterier.

Olika bränslekällor har varierande utsläppsnivåer

I förslaget framgår att metodologin i beräkningssystemet ligger i nära anslutning till ISO standard 14083:2023. Detta innebär att standarden utgår från ett livscykelperspektiv med avstamp från "well to wheel approachen". Transportföretagen uppmuntrar ett livscykelperspektiv men vi vill understryka att en beräkningsmetod behöver också ta hänsyn till vilken typ av energi som används. Biodrivmedel och fossila bränslen har olika utsläppsnivåer, vilket bör beaktas. En metod bör också beakta att bränslestandarderna är olika i Europa. Diesel som används i Sverige har en reduktionsfaktor vilket gör den grönare

än diesel i andra länder. Detta måste beaktas vid utvecklingen av EU:s utsläppsberäkning. Utsläppsnivåerna är också olika beroende på hur elektricitet produceras. Elektrifierade transporter som drivs av gröna energikällor snarare än fossila bränslen måste uppmuntras.

Vidare kan betydande kostnader uppstå på grund av den restriktiva well-to-wheel-beräkningsmetoden enligt ISO EN 14083:2023-standarden, som är stel och kräver svårt kvantifierbara data. Det är viktigt att komma ihåg att detta data är svårt och dyrt att generera, särskilt för mindre företag. Dessutom kan kostnaden för att implementera detta verktyg innebära en förlust av investeringar i den gröna omställningen.

Informationen från beräkningen av koldioxidutsläpp bör riktas mot beslutsfattande aktörer

Den information som beräkningssystemet tillhandahåller och gör det möjligt att ta ett välgrundat val måste rikta sig till aktörer i beslutsfattande positioner. En transportköpare ska kunna göra ett informerat och annorlunda val beroende på den information som erhålls från utsläppsberäkningen.

Transportföretagen står självklart till departementets förfogande för ytterligare information och vid behov förtydliganden av våra synpunkter på förslaget.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, samhällspolitisk chef