

## Remissyttrande

Datum 2021-08-24

Vårt diarienummer RS 2021-03745

Miljödepartementet

Ert diarienummer M2021/01183

# Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

## Sammanfattning

Miljödepartementet har skickat ut rubricerad utredning, fortsättningsvis benämnd utredningen. Svarsdatum senast 6 september 2021.

En utfasning av fossila drivmedel till år 2040 stämmer väl överens med Västra Götalandsregionens (VGR) strategier. Miljömål 2030 anger att VGR som organisation ska ha 100 procent fossilfria transporter år 2030 samt att vi år 2045 ska ha netto-noll utsläpp av växthusgaser, inklusive konsumtionsbaserade utsläpp. Kraftsamlingen Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om, målsätter att växthusgasutsläppen i territoriet ska minska med 80 procent till 2030 jämfört med 1990.

För regionens upphandlade kollektivtrafik med buss har fossila drivmedel redan fasats ut och för oelektrifierad järnväg och fartygstrafik är målet att endast använda förnybar energi från år 2030.

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för den regionala utvecklingen. Dessutom har VGR som regional kollektivtrafikmyndighet ansvaret för kollektivtrafiken i Västra Götalands län och äger aktiebolaget Västtrafik som ansvarar för den upphandlade kollektivtrafiken. VGR och Västtrafik upphandlar även fordon och andra transporttjänster, såsom tjänstebilar, gods- och persontransporter till sjukvården, färdtjänst, mm, vilket innebär transporter med personbilar, minibussar, lätta och tunga lastbilar, bussar och specialfordon som exempelvis ambulanser.

Västra Götalandsregionen tillstyrker i huvudsak utredningens förslag och ser positivt på att fossila drivmedel fasas ut samt att ett specifikt datum beslutas i god tid innan för att ge alla aktörer möjlighet att utvecklas.

Västra Götalandsregionen vill betona följande:

- Vid ett nollutsläppskrav på fordon är det viktigt att utfasningen av hållbara förnybara drivmedel, dvs biodiesel med bra miljöprestanda och biogas, sker på ett strukturerat sätt. Det skulle vara kontraproduktivt om ett förbud mot förbränningsmotorer minskar incitamentet för utveckling och produktion av biodrivmedel/biogas för tidigt. Det skulle i sin tur kunna leda till en återgång till högre fossilandel med reduktionspliktiga drivmedel i befintlig vagnpark där rena biodrivmedel idag används. Detta kan exempelvis gälla kollektivtrafikens regionala trafik samt ambulanser och andra specialfordon. Det är därför viktigt att säkerställa att det finns fortsatta incitament för olika fordon och trafikmönster vid övergång till utsläppsfria fordon.

- Rena biodrivmedel bör inte inkluderas i reduktionsplikten om det innebär att användare inte kan köpa in enbart 100-procentiga biodrivmedel eller om det innebär en beskattning så att kostnaden för dessa blir högre än för reduktionspliktigt drivmedel.
- Produktion och återvinning av batterier. En del av växthusgasutsläppen från elektrifierade transporter flyttas från förbränningsmotorers avgasrör till produktion av batterier och el, från geografiska utsläpp i Sverige till konsumtionsbaserade, delvis utanför Sveriges gränser. Det är av största vikt att helhetsperspektivet inte missas med totala minskade utsläpp oavsett nationella målformuleringar samt att kraftfulla initiativ tas för hållbar produktion, återanvändning och återvinning av batterier.
- Statligt stöd behövs för utfasning av fossila drivmedel i kollektivtrafikens sjöfart och järnvägstrafik och en snabbare omställning till resor med kollektivtrafik
- Berörda förordningar bör kompletteras så att statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer för kollektivtrafiken möjliggörs i samband med kommande revidering av infrastrukturplanerna och i stadsmiljöavtalen.

## Utredningens förslag

### **Användningen av fossila drivmedel fasas ut senast 2040 i Sverige**

VGR tillstyrker förslaget. Det ligger i linje med de ambitioner som regionen har och som många aktörer delar. Det ligger också i linje med de ambitioner som fordonstillverkande företag i regionen har deklarerat. Här har Sverige möjlighet att vara en föregångare med stöd av näringslivet.

### **Fasa in nollutsläppsfordon i EU och Sverige, främst genom EU-omfattande nollutsläppskrav i nybilsförsäljningen av personbilar till 2030**

Det finns fordonstyper och trafikupplägg som inte förväntas finnas tillgängliga i tid för eldrift och där fordon med förbränningsmotorer för biodrivmedel/biogas med fördel kan användas under en övergångsperiod. För att inte riskera att denna trafik tvingas använda fossila drivmedel med inblandning av biodrivmedel måste investeringar i produktion, distribution och fordon få möjlighet att genom en strukturerad process finnas kvar och fasas ut när fordon med ännu mindre klimat/miljöpåverkan finns tillgängliga.

VGR arbetar enligt principen att prioritera biogas, el och vätgas. För kollektivtrafiken prioriteras utsläppsfria fordon i första hand, biogas i andra och flytande biodrivmedel i tredje hand. Vid beräkning av klimatutsläpp måste hänsyn tas till drivmedlets klimatpåverkan och inte fordonens utsläpp från avgasröret. Denna princip har efter inspel från VGR och andra svenska aktörer accepterats för bussar i det nyligen fastställda Clean Vehicles Directive och det bör även tillämpas för övriga fordonsslag.

I detta sammanhang vill vi också betona vikten av att rena biodrivmedel fortsatt är skattebefriade eller skattedifferentierade så att de inte blir dyrare än reduktionspliktigt drivmedel.

2021-08-24

Vi stöder förslaget att bilförmånsreglerna bör förenklas och justeras så att samma incitament för val av laddbara bilar ges till privatköparen som till förmånsbilisten.

VGR vill också betona att i samband med den ökade elektrifieringen av transportsystemet är det av yttersta vikt att Sverige tillsammans med EU verkar för kraftfulla hållbarhetskrav på batterier för att säkerställa att de framställs på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt. En del av växthusgasutsläppen vid en elektrifierad fordonsflotta flyttas från produktion och förbränning av drivmedel till produktion av batterier och energi, så även om vi löser ett typ av utsläpp och har möjlighet att uppfylla nationella mål, genererar vi andra betydande utsläpp i konsumtionskedjan. VGR ser gärna initiativ som möjliggör mer en hållbar produktion av batterier men också betydande initiativ som redan nu möjliggör för en hållbar och effektiv återvinning och återanvändning av batterier.

VGR innehar en del specialfordon exempelvis ambulanser som innebär vissa svårigheter att elektrifiera i närtid, då dessa är tungt utrustade och med speciella körmonster. Dessa kommer att behöva undantas från närliggande krav på elektrifiering, dock kan de lämna sig att köra på flytande biodrivmedel i en övergångsfas.

#### **Även lätta lastbilar och tunga fordon behöver nå nollutsläpp**

VGR stöder principen om att andelen utsläppsfria fordon i denna kategori behöver öka, samt förslag på finansiella stöd till investering av elektriska tunga fordon.

Offentlig upphandling av transporttjänster har större möjlighet att efterfråga elektrifierade tunga transporter om finansiella stöd för fordonsinvestering finns tillgängliga, då ekonomin i tjänsterna blir mer rimlig.

Introduktionen berör flera olika typer av aktörer och man bör överväga att rikta stöd till fler aktörer än till exempel fordonsägarna, för att systemet som helhet ska klara av att göra en omställning.

Inom VGR sker regionala godstransporter med lätt lastbil som till viss del har lastvikt som begränsande faktor. Med batteridrift minskar lastmöjligheten ytterligare och innebär att dessa transporter inte kan ske med B-körkort. VGR föreslår att gränsen för 3,5 ton ses över för fordon med gastank eller batteripaket för att möjliggöra en övergång till hållbara godstransporter med lätt lastbil.

#### **Innovationsprojekt och upphandlingskrav kan stödja elektrifieringen av arbetsmaskiner**

VGR tillstyrker förslagen. Tidig marknadsfas och efterföljande upprampning behöver statligt stöd för investering i fordon och laddinfrastruktur.

#### **De offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas**

VGR tillstyrker förslagen. Vi vill också betona vikten av att säkerställa en väl utbyggd laddinfrastruktur i hela landet såväl i städer som i mer glesbygda områden där marknaden kan ha svårt att etablera en laddinfrastruktur i uppbyggnadsskedet. Det är viktigt att se helhetsbehovet, även om laddning av personbilar kommer att ske vid bostaden i mycket stor utsträckning och endast en liten andel av resor med personbil är långväga är det nödvändigt att i uppbyggnadsskedet skapa ett nät av laddstationer med hög kapacitet så att även längre resor kan planeras och genomföras. Det är nödvändigt att staten under

2021-08-24

uppbyggnadsfasen ger finansiell stöttning till sådana stationer för att säkerställa en fungerande infrastruktur så att bilköpare i större utsträckning känner trygghet i valet att köpa elbilar.

På samma sätt är det nödvändigt att säkerställa finansiering för att snabba på utbyggnadstakten av laddstationer för tunga lastbilar. Lastbilar har andra körmönster än lätta fordon, så det är viktigt att anpassa analysen av laddbehov för just logistik och godstransporter. Lastbilarna befinner sig i ett mer slutet system än personbilar, det är därför viktigt att inte ställa samma krav på öppet tillgängliga stationer som för personbilar. Logistikcentra och depåer för godstransporter ligger ofta inom transport- och logistikföretagens egna ytor. För att effektivt utnyttja dessa laddare behöver laddningen inkluderas i logistiksystemet och kan därför oftast inte finnas allmänt tillgängliga. På samma sätt har elektrifieringen av stadsbussar inneburit att tillgängliga laddare är inkluderade i trafikplaneringen så att de kan utnyttjas maximalt, endast av de bussar som ingår i det aktuella trafikupplägget.

### **Ökad styrning för utfasning av fossila drivmedel i sjöfart, flyg och järnvägstrafik**

VGR tillstyrker förslagen.

I Västra Götaland utförs kollektivtrafik med ca 35 fartyg. Våra utredningar visar att samtliga fartyg med fördel kan elektrifieras vid behov av nyinvestering. Eftersom fartyg har en relativt lång avskrivningstid behövs på kort sikt stimulansåtgärder för påskynda dessa investeringar.

### **Genomför samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för ökad transporteffektivitet**

VGR tillstyrker förslagen

Vi vill också påtala behovet av att skapa incitament för att snabbt bygga upp resandet med kollektivtrafiken efter den kraftiga nedgången i samband med pandemin.

Finansiering för kollektivtrafikens drift och investering ligger idag främst på regionerna. Om ett verkligt skifte ska kunna göras krävs att finansieringen ses över både för infrastruktur och de löpande driftskostnaderna. Flera alternativa finansieringsmodeller finns att titta på i Europa.

Den nationella infrastrukturplanen bör kunna ge högre medfinansiering än 50 procent till kollektivtrafikåtgärder i städerna. En konkret åtgärd som kan göras omgående är att öppna stadsmiljöavtalen för statlig medfinans av depåer. I dag kan 50 procent medfinansiering fås för resecentrum men inte för kollektivtrafikens fordonsdepåer, trots att även depåer är en grundförutsättning för ett fungerande kollektivtrafiksystem. Depåerna utgör kollektivtrafikens ryggrad och behöver långsiktig planering och prioritering.

I takt med ökad förtätning i våra städer och med pågående omställning till elektrifiering av busstrafiken ökar behovet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att säkerställa rådighet över depåer i strategiska lägen. Dagens regelverk medger inte att depåer lyfts in i nationell och regional infrastrukturplan eller stadsmiljöavtal. Vi anser att en ändring är nödvändig så att kollektivtrafikens depåer får högre prioritet och möjligheten till samma finansiella

5 (5)

2021-08-24

stöd som annan grundläggande infrastruktur för kollektivtrafiken. Vi föreslår därför att berörda förordningar kompletteras så att statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer möjliggörs i samband med kommande revidering av infrastrukturplanerna och i stadsmiljöavtalen.

**Säkerställ utfasningen med en utvecklad reduktionsplikt som på sikt förändras till ett styrmedel som direkt reglerar mängden utsläpp**

VGR tillstyrker i huvudsak förslagen.

Rena biodrivmedel bör dock inte inkluderas i reduktionsplikten om det innebär att rena biodrivmedel inte kan användas. Eftersom kollektivtrafiken i Sverige är en föregångare med mycket hög användning av rena biodrivmedel bör de inte beskattas så att kostnaden för dessa blir högre än för reduktionspliktiga drivmedel. Detta skulle innebära att kollektivtrafiken kan tvingas återgå till användning av drivmedel med fossilt ursprung.

**Stöd utvecklingen av långsiktigt hållbara förnybara drivmedel, inklusive förnybar bensin**

VGR tillstyrker förslaget men vill åter poängtera att flytande biodrivmedel under en längre tid kan vara ett nödvändigt alternativ för vissa specifika segment, t.ex. ambulanser.

Det är dock av yttersta vikt att alla styrmedel som är inriktade på biodrivmedel, speciellt flytande sådana, tar hänsyn till befintlig och kommande tillgång på råvaror så att inte tveksamma råvaror med en stor negativ påverkan på klimat eller biologisk mångfald stötts. Tillgången måste betraktas ur ett internationellt perspektiv, dvs ska räcka även för andra länders låginblandning, så att inte styrmedel suboptimerar för en hög inblandning i svenskt drivmedel men med resurser som skulle behövas i andra länder.

Regionstyrelsen

Västra Götalandsregionen

Johnny Magnusson

Regionstyrelsens ordförande

Ann-Sofi Lodin

Regiondirektör