

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Fredrik Svensson

070-699 55 44

fredrik.svensson@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS OM GENOMFÖRANDE AV ÄNDRINGAR I DIREKTIVET OM MILJÖKRAV VID UPPHANDLING AV BILAR OCH VISSA KOLLEKTIVTRAFIKTJÄNSTER

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag har sammantaget inga invändningar mot införandet av begreppet ren lätt lastbil och ren tung lastbil men vi saknar en konsekvensanalys kring hur kommande förordningsrevideringar möjligen kan påverka remitterat förslag.
- Räckvidden för rena lätta lastbilar är idag relativt begränsad och laddinfrastrukturen inte tillräckligt utbyggd vilket gör att det kan finnas svårigheter att nå kravet på 38,5 % rena lätta fordon om andelen lätta lastbilar utgör en stor andel av de upphandlade fordonen.
- Eftersom eldrivna lätta lastbilar generellt sett väger mer än lätta lastbilar med konventionell drift innebär det att lastvikten minskar och att rena lätta lastbilar därmed kan lasta mindre gods i de fall där godsets vikt är

begränsande. Detta kan då i sin tur leda till ökade transportkostnader och även ökad trängsel, då fler fordon krävs för att transportera en viss mängd gods, ett perspektiv som har inte belyses i konsekvensanalysen för de ekonomiska konsekvenserna.

- Alla alternativa drivmedel behövs om vi ska uppnå målet om 70 % minskade utsläpp från inrikes transporter till år 2030, och det är därför viktigt med en helhetssyn kring styrmedel som ger stabila och långsiktiga förutsättningar för omställningen.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet och valt att i remissvaret särskilt fokusera på de delar som berör lätta och tunga lastbilar. Utöver detta kommer Sveriges Åkeriföretag även att kommentera några mer övergripande aspekter i förslaget.

Fordonsdefinitioner och alternativa bränslen

Sveriges Åkeriföretag är positiva till definitionen av ren tung lastbil enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Det är bra och viktigt att man i kvoten för rena tunga lastbilar även inkluderar andra alternativa drivmedel än el då vi behöver alla tillgängliga alternativ för att klara omställningen av transportsektorn.

Det är också positivt att inblandning av tändförstärkare inte påverkar ett bränsles möjligheter att definieras som alternativt så att därmed exempelvis ED95 godkänns som alternativt bränsle och kan användas för måluppfyllelse i kvoten för rena tunga lastbilar. Det vore dock önskvärt med tydligare riktlinjer kring vilka tröskelvärden som gäller för inblandning av tändförstärkare så att det inte uppstår några oklarheter kring vilka drivmedel som får användas om fordonet ska klassas som en ren tung lastbil.

Ett ytterligare förtydligande bör också göras i §3 i förslag till förtydliganden i lag och förordning, gällande skrivningen att biodrivmedel, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen som blandas med konventionella fossila bränslen inte är att betrakta som alternativa bränslen.

3 § Med alternativa drivmedel i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet och i denna förordning avses bland annat

- el,*
- väte,*
- biodrivmedel enligt definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen,*
- syntetiska och paraffiniska bränslen,*
- metangas, och*
- gasol.*

Med alternativa drivmedel avses däremot inte

- biodrivmedel som är producerade från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807 av den 13 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller fastställande av bränsleråvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras och certifiering av biodrivmedel, flytande bibränslen och biomassabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning, eller*

- biodrivmedel, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen som blandas med konventionella fossila bränslen.*

Här bör det i sista punkten tydligt framgå att konventionella fossila bränslen syftar till fossil bensin och diesel och att undantaget att biodrivmedel, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen inte får blandas med konventionella fossila drivmedel därmed gäller flytande biodrivmedel och inte exempelvis metangas.

Konsekvensanalys

I konsekvensanalysen diskuteras utvecklingen utifrån gällande direktiv, men EU kommer inom kort att presentera Fit for 55-paketet, där bland annat det avgörande Alternativbränsledirektivet ingår. Dessa reviderade direktiv kan få en stor inverkan på förutsättningarna för transportsektorns omställning och kommande direktivförslag kan därmed påverka utgångspunkten för konsekvensanalysen i denna remiss, vilket bör tas i beaktning.

Det finns idag en brist på helhetssyn när det kommer till de regelverk som ska påskynda omställningen mot en fossilfri transportsektor vilket skapar en stor osäkerhet kring kommande förutsättningar för bland annat rena biodrivmedel. I nuläget är exempelvis alla biodrivmedel skattebefriande men skatteundantaget för flytande biodrivmedel utgår redan vid årsskiftet. Regeringen har ansökt om möjlighet till förlängd skattebefrielse men ännu finns inga svar kring om kommissionen kommer att godkänna Sveriges önskan om fortsatt skatteundantag för flytande biodrivmedel. Om fortsatt skatteundantag inte skulle medges kan det få tydliga konsekvenser för offentligt upphandlade transporter där exempelvis

HVO100, RME eller ED95 används för att möta kvoten på rena tunga lastbilstransporter.

Sveriges Åkeriföretag har sammantaget inga invändningar mot införandet av begreppet ren tung lastbil men vi saknar en konsekvensanalys kring hur kommande förordningsrevideringar möjligen kan påverka remitterat förslag.

När det gäller lätta fordon är det olyckligt att man inom direktivet valt att endast se till TTW-utsläpp när man satt gränsvärdena för ren lätt bil. Implementeringen av definitionerna lätt bil och ren lätt bil i svensk lagstiftning har vi emellertid inga direkta synpunkter på. Vad vi däremot ställer oss något frågande till är varför man i samband med att definitionen av ren lätt bil införs samtidigt väljer att koppla miljöbilsdefinitionen till den nya föreslagna definitionen av ren lätt bil och därmed upphäver nuvarande miljöbilsdefinition med koppling till definitionen av klimatbonusbil i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Att man föreslår att förändra miljöbilsdefinitionen efter att den bara varit implementerad i strax över ett års tid går tvärt emot de långsiktiga spelregler som behövs för att lyckas med den omställning som transportsektorn står inför och det kan finnas en risk att denna ryckighet i styrmedel kan ge ringar på vattnet och även skapa osäkerheter kring förutsättningarna för vilka drivmedel man vågar att satsa på även på den tunga sidan, detta trots att andra alternativa bränslen där idag kan bidra till måluppfyllelsen.

Miniminivåer för andelen rena bilar

Sveriges Åkeriföretag delar bilden att minimimålen för tunga lastbilar bedöms ha en mindre inverkan på den svenska marknaden som helhet då myndigheter sällan köper in egna tunga lastbilar och den typ av offentligt upphandlade godstransporter som omfattas av direktivet redan idag körs med en betydande andel alternativa drivmedel. Det bör dock understrykas att detta gäller med nuvarande marknadsförutsättningar för de alternativa drivmedlena där exempelvis alla biodrivmedel idag är skattebefriade. Om denna skattebefrielse inte förlängs utan istället försvinner vid årskiftet kan det bli svårare att uppnå målen framöver. Det är därför ytterst viktigt att man från svenskt håll fortsätter att arbeta för att den ansökan som har lämnats in till EU-kommissionen, om att få förlängt godkännande för det nuvarande skatteundantaget för flytande rena och höginblandade biodrivmedel, ska godkännas. Viktigt är också att man har en helhetssyn på de styrmedel som införs så att de inte motsätter sig varandra utan istället skapar stabila långsiktiga förutsättningar för omställningen.

För lätta lastbilar ser förutsättningarna lite annorlunda ut. Vi ser att andelen elfordon i detta segment är betydligt lägre än de minimål som kommer att gälla framöver och även om utvecklingen går snabbt mot fler eldrivna bilmodeller och längre räckvidder så skiljer sig förutsättningarna för att använda eldrivna lätta lastbilar sig åt vesäntligt beroende på vilken typ av gods som ska transporteras

och vart i landet transporterna utförs. Eldrivna lätta lastbilar väger på grund av batteriernas vikt generellt sett mer än motsvarande lätta lastbilar med konventionell drivlina, vilket innebär att lastvikten för att med B-körkort få framföra fordonet därmed minskar. För godstransporter med eldrivna lätta lastbilar, såsom post- och paketleveranser, kan den reducerade lastvikten därför leda till en lägre logistikeffektivitet om lastvikten är begränsande eftersom det då krävs fler fordon för att transportera samma mängd gods som med en lastbil med konventionell drivlina. Fler lätta lastbilar kan också leda till större trängsel i våra städer. Därför är det viktigt att Sverige inför möjligheten att med B-körkort få framföra fordon med en högre totalvikt på upp till 4250 kg under förutsättning att de drivs med el eller andra alternativa bränslen, där vikten av den bränslebärande utrustningen får uppgå till högst 750 kg i enlighet med vad som tillåts enligt Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort. Transportstyrelsen har fått i uppdrag att utreda denna fråga och om andelen eldrivna lätta lastbilar ska kunna öka i enlighet med målen för direktivet, utan allt för stora ekonomiska konsekvenser, så är det viktigt att denna möjlighet implementeras snarast möjligt.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att minimimålen ska uppnås av varje enskild upphandlande myndighet och enhet per referensperiod då en annan fördelning kan skapa stor administrativ börda för uppföljningen måluppfyllnaden. Det är här dock viktigt att inse att det kan innebära större svårigheter för vissa regioner eller för vissa typer av transporter att nå målen, särskilt med avseende på lätta lastbilar där räckvidden idag är ytterst begränsad och laddinfrastrukturen på många ställen i Sverige inte är särskilt väl utbyggd. Därmed är det viktigt att staten tar ett ansvar för att snabbt skapa bra förutsättningar för utbyggnationen av laddinfrastruktur över hela landet.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig