

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
076-799 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM REDOVISNING AV TRANSPORTTJÄNSTERS UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER, COM(2023) 441

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 000 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 36 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Synpunkter

Att synliggöra växthusgasutsläpp från transporter kan få en viktig roll i att styra transportköpare mot att välja transporter med lägre klimatpåverkan. Sveriges Åkeriföretag är därför positiv till införandet av en EU-gemensam metod som kan öka transparensen när det kommer till att beräkna växthusgasutsläpp från transporttjänster.

Det viktigt redovisningen av växthusgasutsläpp från transporter blir så korrekt som möjligt utan att skapa en allt för stor administrativ börda för de som ska redovisa utsläppen från de transporttjänster som de tillhandahåller. Här är det viktigt att hitta rätt balans som kan uppmuntra företag att redovisa transporterernas

klimatpåverkan. Sveriges Åkeriföretag tycker därför att det är bra att förslaget i första hand förordar att primärdata används men att även sekundärdata får användas. För att minimera den administrativa bördan är det bra att verifiering av utdata inte krävs för mikroföretag, små eller medelstora företag. Även för stora företag bör obligatorisk verifiering av utdata kunna ersättas av frivillig verifiering när verifierade databaser och certifierade verktyg används.

Det är bra att förslaget bygger på en frivillighet att rapportera växthusgasutsläpp för att inte vissa, i synnerhet små och medelstora företag, ska drabbas för stor administrativ börda. Stöttning bör erbjudas till företag som vill börja redovisa sina koldioxidutsläpp.

Värt att påpeka är att företag ändå indirekt kan komma att behöva redovisa växthusgasutsläpp med föreslagen metod, exempelvis i fall där stora transportköpare via kommande Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD, med tillhörande European Sustainability Reporting Standards, ESRS, får krav på att synliggöra sin klimatpåverkan i hela produktionskedjan och då kan komma att ställa krav på transportörerna att redovisa hur stor klimatpåverkan för transporterna var. Det är viktigt att det blir tydligt vem som ska rapportera vad om det är flera aktörer inblandade i en transportkedja.

Det är bra att den huvudsakliga beräkningsmetoden bygger på ISO 14083 som är internationellt erkänt och tar hänsyn till transporternas klimatpåverkan i ett WtW-perspektiv. För att undvika dubbla standarder som kan skapa osäkerhet i hur växthusgasutsläpp bäst beräknas bör avvikelser från ISO 14083 undvikas i största möjliga mån. Det är även viktigt att metodiken som här föreslås också harmoniserar med växthusgasutsläppberäkningar i andra regelverk, såsom exempelvis förnybarhetsdirektivet, ESRS och koldioxidnormer för tunga fordon.

Sveriges Åkeriföretag är positiva till att externa beräkningsverktyg kan användas och att de ska certifieras för att säkerställa att de uppfyller kraven utifrån beräkningsmetodiken. Även interna beräkningsverktyg bör på något sätt verifieras.

I de fall där primärdata inte finns tillgängligt och sekundärdata i stället används är det bra att EU-kommissionen inrättar en central EU-databas med standardvärden för växthusgasintensitet och för utsläppsfaktorer för energibärare. Det bör dock förtydligas hur värdena i dessa databaser avses tas fram. Det är bra att tredjepartsdatabaser för standardvärden för växthusgasintensitet får användas efter att de har verifierats. Samma möjlighet bör dock ges för utsläppsfaktorer för transportenergibärare, för att möjliggöra beräkningar utifrån så verksamhetsspecifika data som möjligt. Därför bör data från olika drivmedelsaktörers produkter i ett enskilt land kunna samlas i en databas som administreras av tredje part så länge som metoden som använts för att ta fram siffrorna verifieras. I Sverige levererar exempelvis redan drivmedelsleverantörer på årlig basis till Energimyndigheten uppgifter om växthusgasutsläpp, i ett

livscykelperspektiv, från de drivmedel som de säljer. I SÅ Klimat Calc, som är ett verktyg för att beräkna emissioner från lastbilar/maskiner med fokus på koldioxidutsläpp, finns idag en lista med växthusgasutsläppsvärden för drivmedelsbolagens olika produkter. För att få så rättvisande utsläppssiffror som möjligt är det viktigt att det finns möjlighet att kunna utgå från utsläppsdata från respektive drivmedelsleverantörs produkter, inte bara utifrån en specifik drivmedelstyp. Därför bör även listor och databaser för koldioxidemisisionsfaktorer för drivmedel som administreras av tredje part få användas under förutsättning att de har verifierats.


Utdata bör presenteras på ett harmoniserat sätt men måste även kunna ta hänsyn till skillnader mellan olika typer av transporter och att lämplig enhet för redovisning av växthusgasutsläpp kan variera beroende på vad det är för typ av transport som utförs.

Slutligen bör tidpunkten för utvärderingen av förordningen tidigareläggas från fem år efter tillämpningsdatumet till två år efter tillämpningsdatumet.

Övrigt

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

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef