

Regeringskansliet
Miljödepartementet
Klimatenheten
Martin Larsson

Stockholm 2021-09-15

Ref M2021/01392

Yttrande över Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för stora delar av transportsektorn, med drygt 9 000 medlemmar och över 200 000 anställda. Det gör oss till den främsta samlingspunkten för transportsektorn i Sverige, inklusive motor- och petroleumbanserna. Transportföretagen tackar för möjligheten att framföra synpunkter på rubricerat ärende och vill anföra följande.

Transportföretagen står bakom målet om att EU ska nå netto-noll år 2050. Att minska transportsektorns klimatpåverkan och på sikt nå nettoutsläpp är transportsektorns viktigaste fråga. Om staten och näringslivet går i samma takt kan kraften i omställningen bli enorm. Genom att kombinera rätt politiska styrmedel med teknisk och ekonomisk utveckling kan utsläppen minskas och gå mot netto noll och minusutsläpp.

Åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser för att på sikt bli klimatneutrala måste vidtas på minst gemenskapsnivå. Utsläppen känner inga nationsgränser, liksom att transporter rör sig över gränserna. Kraven och styrmedlen bör också vara teknikneutrala och beakta utsläpp ur ett livscykelperspektiv. Hörnstenar i såväl den svenska som den EU-gemensamma klimatpolitiken måste utgöras av kostnadseffektivitet och en politik som stärker konkurrenskraften och undviker koldioxidläckage.

Fit for 55 som EU-kommissionen presenterade i juli i år är det mest omfattande klimatpaketet någonsin i EU:s historia. Till sin dignitet och omfattning har det jämförts med ”inremarknadspaketet”. Till redan befintliga styrmedel på nationell nivå adderas nu en rad nya styrmedel, såväl ekonomiska styrmedel som regleringar och förbud.

Som exempel på det senare är förslaget om att väsentligt skärpa utsläppskraven för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för lätta lastbilar. Fram till 2030 ska nuvarande nivå sänkas med 55 procent för personbilar jämfört med 2021 (50 procent lätta lastbilar jämfört med 2021) och senast år 2035 ska alla nya personbilar och lätta lastbilar ha nollutsläpp.

Att endast tillåta nyförsäljning av nollutsläppsfordon till år 2035 innebär i praktiken ett förbud för försäljning av nya personbilar som drivs av biogas eller andra förnybara biodrivmedel. Transportföretagen beklagar att kommissionen fokuserar enbart på utsläppen från avgasröret och inte har ett livscykelperspektiv. Det finns förnybara drivmedel som från ett livscykelperspektiv kan ge lika stora minskningar av koldioxidutsläppen som eldrivna fordon. Det senare gäller i allra högsta grad om kol finns med i energimixen. I Sverige är elen till övervägande del fossilfri, men i länder där man är beroende av kol för energiförsörjningen innebär eldrivna fordon ingen vinst för klimatet.



Även om försäljningen av laddbara personbilar går snabbare än många kanske trott, finns det ändå skäl att påminna att för årets första åtta månader i Sverige var närmare 86 procent av de nyregistrerade personbilarna utrustade med förbränningsmotor. Dessa dieslar, ”bensinare”, laddhybrider och elhybrider kommer att rulla på våra vägar under decennier framöver. För att minska klimatpåverkan här och nu behövs det förnybara biodrivmedel. Sverige importerar 80 % av de biodrivmedel vi förbrukar. Det behövs en ökad produktion av biodrivmedel för att tillgodose efterfrågan, inte minst inom flyg- och sjöfart. För att företag och investerare ska satsa på produktion av biodrivmedel krävs det långsiktiga spelregler. Nollutsläppskravet från 2035 kan bidra till att deras intresse svalnar.

Även om det från vissa håll fanns förväntningar på att kravet på nollutsläppsfordon skulle fastställas redan till år 2030 är även 2035 enligt vår uppfattning en mycket ambitiös målsättning. Omställningen vi har framför oss är enorm. För att få perspektiv på vad det innebär att från år 2035 endast tillåta nybilsförsäljning av nollutsläppsfordon kan det vara bra att erinra sig att den satsning som inleddes i början av 1980-talet i syfte att reducera avgasnivåerna från biltrafiken och att reducera den specifika drivmedelsförbrukningen ännu 40 år senare inte är helt slutförd.

Det är angeläget att medlemsländerna genom ord och handling, främst handling, visar att det kommer att finnas tillgång på alternativa drivmedel i tillräcklig mängd och där den behövs för att skapa den trygghet som krävs för att företag och privatpersoner ska investera i eldrivna fordon.

När det politiska systemet sätter upp tuffa och ambitiösa mål måste det kombineras med strategier och handlingsplaner för hur målen ska nås. Det gäller såväl på nationell som europeisk nivå. Transportföretagen välkomnar till exempel att EU-kommissionen i och med det nya förslaget till förordning för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen sätter tydliga mål för utbyggnad av laddinfrastruktur och effekt, men anser att de inte är tillräckliga. Kraven borde satts betydligt högre och det är anmärkningsvärt att EU-kommissionen inom ramen för samma paket, Fit for 55, lämnar två förslag som inte riktigt samspelar. Det är en generell synpunkt Transportföretagen har på många av förslagen inom Fit for 55; en sammanhållen konsekvensanalys saknas.

På nationell nivå efterfrågar Transportföretagen en tydlig strategi för elektrifieringen som innehåller både åtgärder och kontrollplaner för att stämma av hur det går. Om nollutsläppskravet ska bli verklighet kommer det att krävas omfattande insatser från staten och dessa måste sättas i sjön snarast. Det handlar om utbyggnad av laddinfrastruktur men givetvis också om insatser för att garantera elförsörjningen för att kunna ge ett betryggande svar på frågan – finns det tillräckligt med el och framförallt, kommer den att finnas där den kommer att behövas? Det senare måste självklart säkerställas i god tid före 2035.

Med vänlig hälsning



Tina Thorsell