

Främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon - 2009/33/EU

Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) stödjer EU-kommissionens strävan att ställa om till fossilfrihet och minskad klimatpåverkan från transportsektorn.
- SKL framhåller att kommuner, landsting och regioner är mycket engagerade i omställningen till hållbara drivmedel och behöver långsiktiga spelregler för sitt utvecklingsarbete. Lagstiftning bör möjliggöra och främja nationell och lokal teknikutveckling som kan bidra till en hållbar väg framåt.
- SKL stödjer inte förslaget i sin nuvarande utformning utan förespråkar att det baseras på klimatnytta och teknikneutralitet.
- SKL anser att klimatpåverkan ska bedömas utifrån ett livscykelperspektiv, inte enbart på bränsletyp och utsläpp vid avgasröret.
- SKL anser inte att Bioetanol, biodiesel för tunga fordon och biogas för lätta fordon ska uteslutas ur offentlig upphandling.
- SKL anser att förslaget leder till en obefogad ökning av kostnader för kollektivtrafiken utan att ge motsvarande ökad klimatnytta.

Omställning till fossilfrihet med långsiktiga spelregler

SKL stödjer EU-kommissionens strävan att ställa om till fossilfrihet och minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Sveriges kommuner, landsting och regioner har höga ambitioner och målsättningar om minskad klimatpåverkan och offentlig upphandling är ett viktigt verktyg för en omställning till en hållbar transportsektor. År 2016 drevs exempelvis 82 procent av den offentligt upphandlade kollektivtrafiken i Sverige med förnybart bränsle, bestående av biogas, biodiesel, bioetanol eller förnybart el. Kommuner, landsting och regioner har även varit föregångare i bilflottans omställning till lägre utsläpp och alternativa drivmedel.

Regionala och kommunala intressen och engagemang behöver tas tillvara i kommissionens arbete med minskad klimatpåverkan från transportsektorn och de investeringar som gjorts får inte spolieras på osakliga grunder. Förutsättningarna behöver vara långsiktiga och förutsägbara, för att minska osäkerheten för investeringar.

Klimatnytta och teknikneutralitet

SKL stödjer inte förslaget i sin nuvarande utformning utan förespråkar att det tar sin utgångspunkt i teknikneutralitet med hänsyn till klimatnytta. SKL anser att klimatpåverkan från drivmedel och fordon ska bedömas utifrån hela livscykelperspektivet, ”well-to-wheels”, för att få en rättvisande bild av den verkliga påverkan. Det finns studier som visar att flera biodrivmedel står sig väl gentemot elbaserade lösningar. I Sverige har flera kommuner byggt upp lokala system för biogas, där avfall (matavfall, industriavfall) omhändertas och nyttiggörs för att ersätta fossila bränslen, samtidigt som restprodukten biogödsel kan minska användningen av fossilt konstgödsel. Beaktas systemperspektivet där blir biogasens nettoklimatpåverkan negativ.

SKL anser att styrningen från EU måste vara teknikneutral för att möjliggöra olika lösningar som utgår från de lokala förutsättningarna. Regioner, landsting och kommuner är ofta drivande i utvecklingen, bland annat genom lokala kretsloppslösningar och system för framställan av förnybara bränslen. Grova generaliseringar på EU-nivå som definierar vad som är hållbart riskerar att hindra pågående satsningar. Sveriges har unika förutsättningar exempelvis utifrån sin skog samt tillgång på jordbruksmark som behöver efterfrågan av andra produkter än mat för att odlas och hålla landskapet öppet, medan andra medlemsländer har andra möjligheter och förutsättningar. SKL anser att ny lagstiftning ska möjliggöra för olika lösningar och främja teknisk utveckling, där nationella och lokala lösningar kan bidra till en hållbar väg framåt.

Definitionen av rena fordon måste baseras på den faktiska klimatpåverkan och inte på vissa typer av drivmedel och utsläppen enbart vid avgasröret, som i Kommissionens förslag. Förslaget riskerar att på osakliga grunder slå undan marknaden för framförallt bioetanol och biodiesel, men även biogas för lätta fordon. Att motorer för biodrivmedel även kan tankas med fossila drivmedel kan hanteras genom åtaganden som visar att det är förnybara drivmedel som faktiskt tankas. Motsvarande bör även gälla förnybar el. Metoder för detta finns redan i Kommissionens förslag för naturgas/biogas.

Styrningen mot el, vätgas och biogas i förslaget för tunga fordon blir svår att införliva i en svensk kontext. Idag finns inte gasinfrastruktur utbyggd i hela landet. Den finns framförallt i sydvästra Sverige samt i lokala nät i städer. Det är inte möjligt att till 2025 bygga ut en heltäckande infrastruktur för biogasdistribution i mellersta och norra Sverige. Det är även svårt att förutspå var tekniken för eldrift och vätgas står år 2025, och hur laddningsmöjligheterna utvecklats. Av dessa tekniska skäl och av klimatskäl

bör det finnas fortsatt möjlighet att inkludera annan biodrivmedelsteknik i det som ska främjas.

Ökade kostnader för kollektivtrafiken

SKL anser att förslaget leder till ökade kostnader i och med kravställning på nya fordon, framförallt för kollektivtrafiken. Ny teknik i fordon är kostnadsdrivande och leder även till kostnader för utbyggnad av gasdistribution och laddinfrastruktur för elfordon. Med befintlig elteknik (fordon och laddkapacitet) behöver ett större antal fordon tas i drift för att klara samma trafik som befintliga fordon. Utbudet i den regionala kollektivtrafiken i Sverige består dessutom av en stor andel landsbygdstrafik med långsträckta linjer, där det inte är möjligt att till en rimlig kostnad elektrifiera med idag kommersiellt tillgänglig teknik. Förslaget kommer även att innebära att fordon som exempelvis idag drivs med biodiesel, tas ur drift i förtid. Det ökar klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv.

De ökade kostnaderna för kollektivtrafiken kommer i förlängningen att påverka det kollektiva resandet negativt och får därmed konsekvenser som står i konflikt med direktivets syfte. SKL vill därför påpeka vikten av att staten tar ett ansvar i dessa frågor och hjälper till att driva regionala och lokala intressen till förmån för ett ökat kollektivt resande i omställningen av transportsystemet.

Sveriges Kommuner och Landsting

Lena Micko
Ordförande