

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

Vår referens
Anders Brandén Klang
Er referens
Maria Gelin

Diarienummer
Utr 2023/55
Datum
2023-09-29

Yttrande angående kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser, COM (2023) 441.

Trafikanalys instämmer i problembilden och behovet av reglering

Trafikanalys har tagit del av förslaget och de tillhörande dokumenten med bland annat konsekvensutredningen. Myndigheten delar bilden av att det finns skäl att med lagstiftning förtydliga hur transporttjänsters växthusgasutsläpp ska beräknas och redovisas. Trafikanalys tillstyrker också att förordningen utgår från den nyligen beslutade internationella standarden för detta. Det finns också stora fördelar med att en och samma förordning kan ligga till grund för alla klimatdeklarationer för resor och godstransporter som behöver göras i olika sammanhang, inte minst i förhållande till EU:s olika regelverk. Det är också olyckligt om det i stället uppstår en flora av nationella riktlinjer för hur utsläpp från transporter ska redovisas, med olika utgångspunkter och definitioner.

WTW-perspektivet viktigt för klimat- och energieffektivitet

Trafikanalys är också positiva till att den föreslagna metodiken utgår från well-to-wheel (WTW)-värden för de drivmedel och den el som används i de redovisade transporterna. Det är väl känt att ett och samma drivmedel kan ha helt olika utsläppsprofil beroende på ursprungsråvara och produktionsmetoder. Det här innebär att transportföretag som aktivt strävar efter att använda drivmedel med låga utsläpp också i framställningen får tillgodoräkna sig det när en klimatredovisning av transporterna ska göras.

Med detta sagt ser vi ändå att den föreslagna regleringen kanske inte kommer att lösa alla problem som beskrivs i motiveringen till att införa regleringen. Det kommer att vara en stor apparat att tillhandahålla uppdaterade och tillförlitliga underlagsvärden för WTW-värden för alla nu och i framtiden aktuella drivmedelskedjor i olika delar av unionen. Och för mindre verksamheter utan resurser att göra självständiga beräkningar utgående från egna primärdata kommer det vara en utmaning att välja rätt värden.

Problem med jämförbarhet och tillförlitlighet kommer att kvarstå

Det kommer också vara fortsatt svårt att jämföra olika tjänster. Ett företag kan exempelvis redovisa ett värde för sina transporttjänster som utgår från vilka fordon, drivmedel och lastgrader som varit aktuella under det senast föregående året. Men det räcker med att en av dessa faktorer ändras för den efterfrågade transporten för att resultatet ska bli ett helt annat.

En annan fråga som uppstår är hur utsläpp från produktionen av använd el ska redovisas? Standarden förutsätter att primärdata används som källa för beräkningarna i första hand. Det innebär till exempel att en tågoperatör som tecknat avtal om fossilfria eller förnybara elleveranser kan uppge väsentligt lägre utsläpp från bakomliggande elproduktion än en annan operatör på samma järnvägssträcka som saknar sådant avtal. Samtidigt kan det hävdas att om båda tågen körs vid samma tid på samma infrastruktur

så använder båda samma aktuella elmix. Men att operatören som tecknat avtal om fossilfri el inte ska få använda det i marknadsföringen av sina tjänster blir å andra sidan orimligt.

Vad Trafikanalys framhållit i angränsande uppdrag

Trafikanalys hade 2019/20 ett regeringsuppdrag att analysera och lämna författningsförslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. Uppdraget redovisades i mars 2020.¹

I rapporten finns bland annat en tabell (Tabell 8) som summerar några olika regelverk och metodskillnader i hur klimatpåverkande utsläpp från resor (och transporter) hanteras. Summeringen sätter fokus på att olika system för rapportering av energianvändning och utsläpp har olika systemgränser för analysen. Denna förordning kan komma att på sikt minska dessa skillnader, men transportörer kan behöva redovisa utsläpp på olika sätt i olika sammanhang även om den föreslagna förordningen antas.

Regeringen valde att gå vidare med en del av förslaget i regeringsuppdraget ovan, som handlade om klimatdeklaration av flygresor. I vårt yttrande var vi positiva till att en förordning om klimatdeklaration av flygresor skulle införas så snart som möjligt.²

Förra året publicerade Trafikanalys en fördjupad uppföljning av klimat- och energieffektivitet i inrikes transporter. Rapporten stöder bland annat vikten av att använda ett WTW-perspektiv för att bedöma samlad klimatpåverkan men framhåller också svårigheter att hitta korrekta utsläppsfaktorer. Utsläppsfaktorer som bygger på totalt transportarbete och total energianvändning för ett transportsätt kan stämma väldigt väl som ett genomsnittsvärde, men samtidigt vara fullständigt missvisande om det appliceras på en enskild transport.³

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende, efter föredragning av Anders Brandén Klang. I beredningen av ärendet har även Linda Ramstedt och Lisa Eriksson medverkat.

Mattias Viklund
Generaldirektör

¹ Trafikanalys (2020). *Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor*. Rapport 2020:6. Stockholm. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_6-obligatoriska-klimatdeklarationer-for-langvaga-resor.pdf

² Trafikanalys (2021). *Yttrande över Infrastrukturdepartementets Promemoria Klimatdeklarationer*. Trafikanalys ärende Utr 2021/73. <https://www.regeringen.se/contentassets/49d7ced0b5cb4b32a45fd30b23a5c4e9/trafikanalys.pdf>

³ Trafikanalys (2022). *Transporternas energi- och klimateffektivitet*. Rapport 2022:1. Stockholm. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_1-transporternas-energi--och-klimateffektivitet.pdf