

Sektionen för infrastruktur och fastigheter  
Ida Nelson

Klimat- och näringslivsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

### Sammanfattning (SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

Sveriges kommuner och Regioner (SKR) har följande att anföra beträffande *ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt upphävande av förordning (EU) 2018/956*:

- SKR ser det som positivt att EU-kommissionen har höjt klimatambitionerna och ambitionerna om att öka takten i omställningen till en fossilfri fordonsflotta.
- SKR anser att EU:s regelverk om utsläpp ska ha sin utgångspunkt i minskad klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv och därutöver vara teknikneutrala.
- SKR framhåller att lokalt producerade biodrivmedel är en del av en hållbar omställning och ett resilient energisystem, där långsiktiga förutsättningar krävs.
- SKR betonar att kollektivtrafikens roll i totalförsvaret behöver beaktas i styrningen på området, där för hård styrning mot ett enskilt drivmedel kan påverka förutsättningarna för användningen av fordonen i andra syften, i händelse av höjd beredskap eller krig.
- SKR *avstyrker* föreslagna krav om nollutsläpp för samtliga fordon i kategorin Stadsbussar och menar att kategorin behöver differentieras utifrån den regionala kollektivtrafikens förutsättningar i Sverige.
- SKR anser att det är angeläget med en hög ambitionsnivå gällande förbättrad luftkvalitet i våra städer och att föreliggande förslag behöver samspela med utvecklingen och kraven för Euro 7.
- SKR anser att begrepp och kategorisering i kravställningen behöver harmoniseras med rådande lagstiftning på området.
- SKR *avstyrker* de allt för detaljerade förslagen i Artikel 3c, som innebär en särreglering för offentlig upphandling och krav på upphandlade myndigheter om hur tilldelning ska göras.

## **Sveriges Kommuner och Regioners yttrande gällande EU-förordning om koldioxidnormer för tunga fordon**

SKR ser det som positivt att EU-kommissionen har höjt klimatambitionerna, både genom det långsiktiga målet om klimatneutralitet mot 2050 i den europeiska gröna given och i höjningen av klimatambitionen mot 2030. Dessa ambitioner är helt nödvändiga för att EU ska kunna uppfylla sin del i Parisavtalet. Eftersom vägtransporterna står för en femtedel av de totala utsläppen av växthusgaser inom EU är det nu nödvändigt att snabba på omställningen.

Kommuner och regioner har högt ställda klimatmål och är i många fall drivande för att uppnå Sveriges åtaganden i Parisavtalet och det svenska målet om att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med minst 70 procent till 2030. Idag drivs den samhällsorganiserade kollektivtrafiken i Sverige nästan uteslutande med fossilfria bränslen och stora satsningar görs i omställningen till elektrifiering av framförallt stadstrafiken.

Den lokala och regionala nivån är beroende av beslut om investeringar, lagstiftning, styrmedel och incitament på nationell nivå och EU-nivå, varför det är viktigt att det finns en förståelse för vad som är realiserbart på lokal och regional nivå. Kommunerna och regionerna behöver en långsiktig och tydlig inriktning som samtidigt inte styr på detaljnivå.

### **Teknikneutrala krav med utgångspunkt i klimatnytta ur ett livscykelperspektiv, well-to-wheels**

Det finns flera fördelar med en elektrifiering av fordonsflottan och det är en angelägen del i arbetet med att påskynda en omställningen mot en fossilfri fordonsflotta. Kravställning enbart om ökad grad av elektrifiering är dock inte någon garanti för ett minskat fossilberoende eller minskat importberoende av fossila bränsle. SKR anser att det är angeläget att styrningen på området är teknikneutral och tar sin utgångspunkt i fordonens och bränslets klimatpåverkan utifrån hela livscykelperspektivet, ”well-to-wheels”, WTW, för att få en rättvisande bild av den verkliga påverkan. Reglering baserat på utsläpp vid avgasrör är framförallt relevant för de lokala utsläppen av exempelvis kväveoxider och partiklar, men för att bedöma ett fordon totala klimatpåverkan behöver andra metoder utvecklas.

### **Lokalt producerade biodrivmedel är en del av en hållbar omställning och ett resilient energisystem**

En hållbar lokal produktion av biobränsle är en viktig förutsättning i Sveriges arbete med minskad klimatpåverkan från transportsektorn, men det är också en viktig del i arbetet för ett mer resilient energisystem. I

Sverige har det gjorts stora lokala och regionala investeringar för produktion och användande av biodrivmedel. Det är cirkulära system där bland annat organiskt avfall, som matavfall och restprodukter från skogsindustri, omhändertas och används för biobränsleframställan. Det innebär en helhetslösning som både verkar för ökad cirkularitet och minskade fossila koldioxidutsläpp, samtidigt som energi kan produceras lokalt och hållbart. Med flytande och gasformiga bränslen, som biobränsle, finns möjligheter för lagring. En regional produktion av biogas minskar importberoendet och säkerställer försörjning av drivmedel, el, värme och växtnäring även i tider av kris. Detta ökar den lokala självförsörjningsgraden och bidrar till regional utveckling, inte minst i glesbefolkade delar av landet.

SKR anser att ny lagstiftning måste ge fortsatta möjligheter för olika lösningar och främja teknisk innovation, där lokala, regionala såväl som nationella lösningar kan bidra till en hållbar väg framåt. Den lokala och regionala produktionen behöver långsiktiga och förutsägbara förutsättningar att utvecklas och marknader att växa på. Regionala och kommunala intressen och engagemang måste beaktas i EU-kommissionens arbete med minskad klimatpåverkan från transportsektorn och de investeringar som gjorts i hållbara system behöver tillvaratas.

### **Kollektivtrafikens roll i totalförsvaret**

Fordon som är registrerade för att användas inom civilskydd, brandförsvaret, ordningsmakt, försvarsmakten eller akutsjukvården är undantagna från de föreslagna kraven i förordningen. I kravställningen för bussar behöver dock även den samhällsorganiserade kollektivtrafikens roll i en totalförsvarskontext beaktas. Kollektivtrafikens roll i totalförsvaret är en fråga som kommer att behöva klargöras närmare, där erfarenheterna från pandemin är värdefulla. Exempel på möjlig användning är att i händelse av höjd beredskap eller krig köra trafik i syfte att upprätthålla samhällsviktig verksamhet, köra sjuktransporter, användas för storskalig utrymning av civilbefolkningen eller utföra trupptransporter åt Försvarsmakten.

En viktig fråga att beakta i sammanhanget är val av drivmedel, där ett av perspektiven som behöver vägas in är vilka drivmedelsreserver som kan byggas upp och finnas tillgängliga i händelse av höjd beredskap eller krig. Det finns därför argument för att inte styra bussfordonsflottan för hårt mot ett enskilt drivmedel, såsom exempelvis el, då det riskerar att minska förutsättningarna att ställa om användningen av kollektivtrafikens fordon vid behov. SKR anser att förslaget behöver analyseras även utifrån dessa aspekter.

## Differentiering av krav på Stadsbussar krävs för den regionala kollektivtrafikens förutsättningar

I Sverige organiseras den offentligt finansierade kollektivtrafiken i merparten av länen på regional nivå, till skillnad från många andra medlemsstater inom EU där ansvaret ligger på kommunerna. I praktiken betyder det att den offentligt finansierade kollektivtrafiken i Sverige, utöver stadstrafiken, utgörs av flertalet långsträckta, regionala busslinjer där förutsättningarna för elektrifiering blir mycket svåra och/eller väldigt kostnadsdrivande. Dessa linjer trafikeras i hög grad av fordon kategori M, klass II med låggolv, som enligt förslaget kategoriseras som Stadsbuss med mål om 100 procent utsläppsfria fordon 2030. Givet de ekonomiska utmaningar som kommuner och regioner står inför skulle en omställning till 100 procent eldrift på dessa linjer riskera leda oskäligen kostnader och därmed troligen också till ett minskat trafikutbud på landsbygden.

*Artikel 3 b (2)* i förslag till förordningen medger möjligheten för medlemsstater att undanta en begränsad mängd stadsbussar baserat på särskilda socioekonomiska hänsyn, territoriella eller meteorologiska omständigheter. SKR menar att det inte är tillräckligt för att vara tillämpligt för regiontrafiken i Sverige. Kraven för stadsbussar behöver differentieras så att fordonskategori M klass II med låggolv arbetas in och omfattas av mål för minskade koldioxidutsläpp (*Artikel 3a samt Bilaga I, 4.3.1*) och inte av målen om utsläppsfria fordon (*Artikel 3b, samt Bilaga I 4.3.2*).

## Begrepp behöver harmoniseras med rådande lagstiftning

SKR anser att kategoriseringen i förordningens kravställning är onödigt komplex och ser att det kan komma att försvåra tolkning och tillämpning. SKR ser det som önskvärt att begreppen och dess omfattning harmoniseras med befintlig lagstiftning och styrning som finns på området. I offentlig upphandling av vägtransportfordon och -tjänster har offentliga myndigheter bland annat direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon<sup>1</sup> (CVD) att följa, gällande krav om andelar rena fordon vid offentlig upphandling. För att förenkla tillämpningen och tolkningen av vilka fordon som uppfyller vilka krav behöver kategoriseringar och begrepp ensas.

## Samspel mellan minskade koldioxidutsläpp och Euro 7

Det är angeläget med en hög ambitionsnivå gällande förbättrad luftkvalitet i våra städer, där en minskning av utsläppen av luftföroreningar och partiklar från vägtrafiken är en viktig förutsättning för att gränsvärden i

---

<sup>1</sup> [\(EU\) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon](#)

luftkvalitetsdirektivet<sup>2</sup> inte ska överskridas. Kommuner har inte full rådighet över de åtgärder som krävs för att i städerna klara föreslagna gränsvärden i luftkvalitetsdirektivet. Här behövs därför reglering och kravställning både på EU-nivå och nationellt.

EU-kommissionen lämnade den 10 november 2022 ett förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7), omfattandes skärpta krav för tunga och lätta fordon gällande avgasutsläpp för vägfordon, utsläpp från slitage samt batteriers hållbarhet. SKR ser det som angeläget att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla kraven i föreliggande förslag till förordning inte sker på bekostnad av utvecklingen för att uppfylla kraven för Euro 7, utan att skärpta koldioxidkrav och kraven i Euro 7 står i relation till varandra och samspekar.

### **Avstyrker förslag om särreglering för offentlig upphandling**

SKR avstyrker föreslagna krav på upphandlade myndigheter i Artikel 3c om särskilda regler gällande förfarande för offentlig upphandling. De föreslagna reglerna, bland annat om att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet ska bestämmas utifrån bästa förhållandet mellan pris och kvalitet baserad på leveranssäkerhet, där leveranssäkerheten ska ges en viktning på mellan 15 och 40 procent, är alltför detaljstyrande jämfört med de överväganden som upphandlande myndigheter och enheter redan behöver göra. De föreslagna reglerna är sammantaget alltför komplicerade och svårtillämpade. Det finns också risk för att sådana bestämmelser blir en grund för överprövningar som förlänger och fördyrar upphandlingsprocesserna.

Sveriges Kommuner och Regioner

---

<sup>2</sup> [COM/2022/542 final](#)