



2023-06-08

kn.remissvar@regeringskansliet.se
erik.kiesow@regeringskansliet.se

Ert dnr: KN2023/02790
Handläggare: Annarella Löfblad

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 93 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av förslaget

Europeiska kommissionen föreslår nya skärpta EU-mål för koldioxidutsläpp från nytillverkade tunga vägfordon. Förslaget riktar sig mot tillverkare och inte köpare av fordon. Förslaget omfattar i princip samtliga kategorier tunga vägfordon över 3,5 ton.

- Koldioxidutsläppen från tunga fordon föreslås minska med 45 % till 2030, 65 % till 2035 och 90 % till 2040 jämfört med 2019-års nivåer.
- Förslaget innebär också att stadsbussar endast ska ha nollutsläpp från 2030
- En särskild tilldelningsgrund för offentlig upphandling där leveranssäkerhet ska ges en särskild viktning mellan 15-40% föreslås.
- Målnivåer införs även för tunga släpfordon.

Remissynpunkter

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till skärpta koldioxidnormer för tunga fordon, däribland bussar. Det går helt i linje med kollektivtrafikens strävan om



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

att erbjuda en smart och miljövänlig trafik som drivs på förnybara bränslen och el. Dock finns det några delar av förslaget som behöver justeras för att genomförandet ska underlättas, inte i onödan fördras och att effekten ska bli den eftersökta.

Förslaget bör ses som en naturlig fortsättning på Clean Vehicles Directive (CVD) där koldioxidkrav på fordon skärps kontinuerligt. 2030 ser vi som en rimlig brytpunkt för övergång till helt elektrifierad bussflotta vad gäller klass 1-bussar. Ett eventuellt tidigare kravställande komplicerar och försvårar implementeringen av CVD hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Vi vill heller inte se en revidering av CVD innan dess slutår utan vill att denna förordning (med våra föreslagna ändringar) tar vid som styrande efter.

Definitionen av stadsbuss omfattas i förslaget både av klass 1 och klass 2 låggolv/lågentré vilket skiljer sig från gängse definitionen inom EU av stadsbuss som klass 1 och A-fordon. I Sverige kör drygt 10 000 bussar i den upphandlade kollektivtrafiken, ca 4 000 klass 1 och 5 000 klass 2. Ca 80% är låggolv eller lågentré av klass 2-bussarna och således skulle förslaget beröra de allra flesta bussarna i Sverige.

Vi anser att klass 2-bussar ska omfattas av de generella kraven för tunga fordon och inte de för stadsbuss då användningen av dessa fordon inte enbart sker i stadstrafik.

En stor del av kollektivtrafiken i Sverige körs med klass 2 låggolv/lågentré, stads-, regional-, förorts-, pendel- och landsbygdstrafik, detta för att optimera användningen av fordonen. Klass 2-bussar är tillgängliga, smidiga och säkra fordon på både motorväg och i stadstrafik. Alternativet i höga hastigheter är klass 3 men dessa ger inte alls den typ av flexibilitet som krävs. Längden på linjer trafikerad av klass 2-bussar varierar stort men det är inte ovanligt med linjelängder på upp till 6-14 mil och det finns även linjer med längre sträckningar än så. Detta innebär långa körsträckor med högre krav på räckvidd i batterier än klass 1. Utbudet av elektriska klass 2-bussar är betydligt mindre än för klass 1 och räckvidden ännu inte fullgod. Ett bredare utbud väntas först om några år, vilket gör det tveksamt om ett 2030-mål för klass 2-bussar är lämpligt, vad gäller räckvidd, utbud och pris.

De delar av förslaget som behandlar möjligheter till undantag är ytterst otydliga och det är inte möjligt att göra en bedömning av hur detta ska fungera i praktiken och vilka regler som gäller. Detta behöver specificeras ytterligare. I det nordiska klimatet är eldrivna fordon en utmaning under vinterhalvåret med betydligt lägre kapacitet. Skulle man då i vissa miljöer kunna undanta eldrift? Men vilken tillverkare skulle tillverka fordon med förbränningsmotor då det generellt sett inte får säljas inom EU och marknaden är extremt liten, vilka fordon finns då att köpa?

En kraftfull elektrifieringstakt kräver stora investeringar i infrastruktur vilket i stor utsträckning inte finns på plats idag. Att kravställa nollutsläppsfordon i klass 2-bussar som kör regiontrafik kräver mer omfattande infrastrukturutbyggnad än



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

om endast för klass 1. Investeringskostnader och praktiskt genomförande såsom utbyggnadstakt, samordning olika aktörer samt tillräcklig kapacitet och fördelning i distribution är aspekter som behöver adresseras för att bedöma genomförbarheten i förslaget. Bara de höga investeringskostnaderna i redan ekonomiskt ansträngda finanser hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) är en rejäl tröskel och lägg på det frågetecken kring praktiskt genomförande. Vem ska bära kostnaden och ansvaret för denna utbyggnad?

Kollektivtrafiken leder och kommer att leda utvecklingen av det hållbara transportsystemet genom både kollektivtrafikens inneboende transporteffektivitet och RKMernas ambitiösa arbete med förnybara bränslen och låga utsläpp. Eldrift är en mycket viktig del av omställningen men den behöver göras i steg. Den upphandlade busstrafiken drivs idag till 93% på förnybart bränsle eller el. Förslaget tillämpar ett "tank to wheel"-perspektiv istället för "well to wheel", som vi anser mer lämpligt i sammanhanget. Detta gör att man missar livscykelperspektivet och omöjliggör för hållbara bränslen som t.ex. lokalt producerad biogas. Detta är en brist och fokuset på nollutsläppsfordon omöjliggör en bränslediversitet som är till gagn för samhällets robusthet t.ex.

Då samhällets beredskap inte är rustat, idag eller kommande åren, för en elektrifierad trafik vid kris eller krig är diesel ofta det enda bränslealternativet, varför det behöver finnas bussar med förbränningsmotor som kan hantera detta. Till dess att det finns lösningar för en helt elbaserad trafik.

Vi vill att de särregleringar som presenteras i förslaget vad gäller upphandlingskrav tas bort. Förslagen är komplicerade och rimmar dåligt med svensk upphandlingslagstiftning. Fokus på, i sammanhanget, småsaker som reservdelar kan få stora konsekvenser i upphandling. Upphandlingskraven kommer leda till försvårad implementering av de grundläggande kraven om minskade utsläpp, detta genom ett mer komplicerat förfarande och högre kostnader. Fokus behöver ligga på att minska utsläppen på tunga fordon med hög flexibilitet hur detta görs. Särregleringar i offentlig upphandling bidrar inte till detta.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD