

Handläggare
Elvira Laneborg

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum
2021-05-14

Ärendebeteckning
KS 2021/0491

Kommunstyrelsen

Yttrande över Infrastrukturdepartementets promemoria om genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar kommunledningskontorets yttrande som sitt och överlämnar det till Infrastrukturdepartementet som Kalmar kommuns svar på promemorian om genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

Bakgrund

Kalmar kommun är utsedd remissinstans för promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

I promemorian lämnas förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra EU:s direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (Clean Vehicle Directive eller CVD). Direktivet innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att de avtal som tilldelas efter upphandling av fordon och vissa tjänster, bland annat kollektivtrafik, uppfyller krav på en minsta andel miljöanpassade fordon, s.k. minimimål, varav en viss andel ska vara utsläppsfria. Kravet delas in i två referens-perioder, den första från 2021-08-02 till 2025-12-31 och den andra perioden från 2026-01-01 till 2030-12-31.

I kategorin lätt bil inkluderas personbilar, lätta lastbilar och bussar under 5 ton. Här ligger gränsen på 50 gram koldioxid/kilometer och mindre än 80 % av utsläppsgränserna för partiklar och kväveoxider vid faktisk körning i period ett och på 0 gram i period två. Då EU beräknar gasbilars utsläpp baserat på naturgas/fossilgas (inte biogas) klarar ingen gasbilsmodell dessa utsläppskrav. Definitionen av ren lastbil över 5 ton inkluderar däremot alternativa drivmedel, däribland metangas och gasol, utöver eldrivna. Detsamma gäller för ren tung buss.



Direktivet anger att offentliga aktörers fordonsflottor och upphandlingar ska innefatta minst 38,5 procent el- eller vätgasbilar bland s.k. lätta fordon (<5 ton). För bussar gäller att 45 % ska vara så kallade rena fordon i period ett och 65 % i period två. Hälften av andelen ska vara utsläppsfria bussar och drivas på el eller vätgas. För tunga fordon, där definitionen inkluderar fler drivmedel, ligger gränsen på minst 10 % i period ett och på 15 % i period två. Specialfordon, t.ex. likbilar och rullstolsbärande fordon omfattas inte av det nya regelverket. Nivåerna ska uppnås som ett snitt för varje medlemsland under hela perioden och kan således variera inom perioden.

I promemorian lämnas förslag på ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Det lämnas också förslag till en ny förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom transportområdet.

Förslagen som den svenska promemorian anger innebär att den nuvarande svenska miljöbilsdefinitionen, som bygger på det så kallade bonus/malus-systemet, upphör att gälla och att bl.a. gasbilar inte längre skulle klassas som miljöbilar. Idag är en miljöbil en klimatbonusbil som släpper ut högst 60 gram koldioxid per kilometer ur avgasröret, eller är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol. Om bilen har avgasrör ska den uppfylla kraven på avgasrening enligt normerna Euro 5 eller Euro 6. Här ryms således el- och vätgasbilar, laddhybrider och gasbilar.

I promemorian anges även att kommuner och landsting inte bedöms få några merkostnader på grund av de nya kraven om utsläppsfria fordon eftersom inköpspriserna för elbilar och utbudet av elbilar ökar. Inte heller redovisas några negativa konsekvenser för företag.

Yttrande

Sverige måste möta de krav på utsläppsbegränsningar som finns globalt genom Agenda 2030, via EU i mål om utsläppsminskningar och andel förnybar energi och i svenska miljö- och klimatmål. Sverige behöver öka takten i att ställa om fordonsflottan för att kunna nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030. En sådan minskning kräver både effektivisering och optimering och en palett av olika förnybara valbara alternativ.

Att EU:s krav i direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon säger att offentliga aktörers fordonsflottor och upphandlingar ska innefatta minst 38,5 procent av el- och vätgasbilar är bra för att minska utsläppen och driva på för en ökad elektrifiering. Det finns dock ingen anledning att samtidigt stänga ute möjligheten att resterande 61,5 procent kan drivas av lokal, cirkulär och klimatneutral biogas.

Nuvarande miljöbilsdefinition beslutades för mindre än ett år sedan och har en starkt styrande effekt även utanför sin primära målgrupp – myndigheter som lyder under regeringen. Miljöbilsdefinitionen används av kommuner, regioner, företag och privat-personer. Ett exkluderande av biogasdrivna bilar skulle leda

till minskat intresse för att upphandla biogasdrivna fordon och minskad efterfrågan på biogas som drivmedel.

Biogas i vår del av Sverige produceras huvudsakligen av gödsel och matavfall – två avfallsfraktioner som behöver hanteras idag och också i framtiden. Även om det finns andra användningsområden för biogas än just fordon kommer en ändrad miljöbilsdefinition, så som här föreslås, innebära en negativ signal till såväl konsumenter som producenter om att inte satsa vidare på biogas.

Kalmar län och Kalmar kommun har gjort stora satsningar på biogas under en period av ca 20 år – det gäller såväl infrastruktur för fordon som produktion och användning. Flera anledningar kan anges till detta, exempelvis närheten till Östersjön och behovet av att minska övergödningen, en högre andel lantbruksföretag inklusive stor djurproduktion mot övriga Sverige, lokala företag med högteknologiska biogasprodukter, forskning vid Linnéuniversitetet och inte minst de koldioxidminskningar som biogas som energi-källa har gentemot fossila energikällor. Resultatet är att det i princip finns ett tankställe i varje kommun, varav tre stycken i Kalmar kommun och det pågår även arbete för ett fjärde. Vidare finns det produktion vid två anläggningar och planeras för en tredje samt en tydligt ökande mängd gasdrivna fordon.

Kalmar kommuns mål - om att bli en fossilbränslefri kommun till år 2030 och i den egna verksamheten till 2023 - innebär bland annat att vi kontinuerligt och målmedvetet byter ut den egna fordonsparken till el- och biogasfordon. Avvägandet mellan dessa förnybara drivmedel utifrån verksamheternas behov, infrastrukturens förutsättningar och ekonomiska avväganden. Elbilar är idag betydligt dyrare än biogasbilar och Kalmar kommun ställer sig därför frågande kring beskrivningen att förslaget inte skulle innebära ekonomiska konsekvenser för kommun och regioner. I vissa vanliga kategorier ligger elbils-priset på det dubbla i jämförelse med motsvarande modell i gas. Den merkostnaden kan omöjligt hämtas in under den period fordonet finns i kommunens verksamhet (idag 5-8 år) och för en elbil krävs dessutom satsning på laddstationer vid varje verksamhet vilket också är förknippat med höga kostnader. För oss är det viktigt att kunna göra en bedömning i varje enskilt fall och välja det förnybara alternativ som lämpar sig mest. Lägg här till ekonomiska konsekvenser för biltillverkare, tankställeägare, bilhandlare, lantbrukare, teknikutvecklare etc som sysselsätter sig helt eller delvis med biogas och de ekonomiska konsekvenserna kan bli påtagliga. Ytterligare en aspekt som skulle behöva förtydligas är vilka konsekvenser/ ekonomiska sanktioner som väntar den upphandlande myndighet inte lyckas leva upp till kraven.

Med det systemtänk och den förståelse kring biogasens många samhällsnyttor som har utvecklats i Sverige och med goda exempel inte minst från Kalmar län, har vi i biogas en unik möjlighet för lokal/regional försörjningstrygghet, nya gröna jobb, stor miljö- och klimatnytta och exportmöjligheter. Det är en fungerande teknik för såväl korta som långa avstånd. Samhället har också investerat stora summor i produktionsanläggningar och tankställen. Enligt en analys från Linköpings universitet bidrar biogas till att uppfylla samtliga 17 globala hållbarhetsmål. Således vore det både motsägelsefullt och missvisande att exkludera biogasdrivna fordon från miljöbilsdefinitionen.

Sverige och Kalmar län ligger i framkant med moderna och välfungerande biogaslösningar och bör värna om fortsatt positiv utveckling som med fördel

kan spridas till övriga Europa. Detsamma gäller för andra förnybara energikällor där Sverige kan bidra med motsvarande goda exempel, kunskap och tekniklösningar. Varje drivmedel och energikälla måste naturligtvis fortsätta utvecklas inom sina egna hållbarhetsgränser och ingen lösning kan ensam ersätta det fossila beroende som mänskligheten så innerligt behöver ta sig loss från.

Sammanfattningsvis välkomnar Kalmar kommun att EU och Sverige höjer kraven och incitamenten för att påskynda omställningen till ett klimatneutralt samhälle samtidigt som vi anser att det är viktigt att biogas fortsatt kan bidra till att vi når dit. Sverige behöver också verka för en ändring av metodiken i beräkning av klimatpåverkan i EU:s taxonomiförordning och koldioxidnormer för fordon samt skyndsamt implementera de förslag som presenteras i Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63).

Elvira Laneborg
miljöutvecklare

Charlotte Gustafsson Brynielsson
strategi- och hållbarhetschef

Bilaga
Remiss