

Till Infrastrukturdepartementet

Yttrande - Promemoria - Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Remissinstansen diarienummer: I2021/00867

Sammanfattning av ärendet

Övergripande

Östersunds kommun är klimatkommun och arbetar aktivt för att bli fossilfri och energieffektiv. Östersunds kommun är därför mycket positiv till att ändringar i direktivet styr mot klimatsmarta, energieffektiva och utsläppsfria bilar sk nollutsläppsbilar. Det är också viktigt att direktivet kan bidra till att vätgasen kan komma att introduceras på allvar. Både el, vätgas och biogas behövs i klimatomställningen. Därför är det mycket problematiskt att ändringarna i direktivet försvårar utvecklingen för biogasfordon vilket kan bidra till en succesiv utfasning av gasdrivna fordon och försämra möjligheterna att få avsättning för producerad biogas.

Biogasen är viktig inte bara i klimatomställningen och får att nå transportsektorns klimatmål, utan också för att uppnå andra samhällsnyttor i en cirkulär ekonomi. Genom att direktivet räknar utsläppen vid tailpipe (avgasrör) istället för i ett well-to wheel-perspektiv (livscykelperspektiv) missas klimatnyttan med biogasfordon. Eu:s egen forskning förespråkar också livscykelperspektivet.

- Därför är det viktigt att regeringen verkar för en skyndsam ändring av nuvarande EU-regelverk så att klimatnyttan av biogas inkluderas vid beräkning av gasfordons och transporters klimatpåverkan (gäller både EU:s koldioxidnormer för fordon och inom den gröna taxonomin).
- Regeringen bör också fortsatt inkludera biogasdrivna bilar i Sveriges nationella miljöbilsdefinition. Kommunen avstyrker att ändra definitionen.
- Regeringen bör kämpa för att ha kvar biogasen som fordonsbränsle för både bilar och bussar och andra fordon tillsammans med andra länder som producerar biogas. Samarbeta tex med Norge där Stortinget precis beslutat att ge sin regering i uppdrag att undanröja kvarstående hinder för biogasproduktion, bland annat genom att likställa biogasfordon med så kallade nollutsläppsfordon, alltså el- och vätgasbilar.

Kommentarer till specifika delar av remissen

Biogasen betydelse för klimat- och miljömål

Biogasen har en stor betydelse i omställningen och möjligheten att nå klimat- och miljömål. Biogasen har många samhällsnyttor och är viktig för att nå transportsektorns klimatmål och kan ersätta fossila bränslen såsom bensin och diesel. Biogasen bidrar till att minska utsläpp från gödsel och avfallshantering, sluter kretslopp, möjliggör återcirkulering av växtnäringsämnen bidrar till minskad övergödning samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. Biogas har också betydelse ur beredskapssynpunkt. Biogas är ofta lokalt producerat av avloppsslam, livsmedelsavfall och skogsavfall. Det är resurseffektivt och ger korta transportvägar och lokala arbetstillfällen.

Östersunds kommun har som många andra kommuner intressen inom biogasområdet. Östersunds kommun producerar sedan 2007 biogas för fordonsdrift vid Gövikens avloppsreningsanläggning. Biogasen räcker till c:a 400 gasbilar. Östersunds kommun har i sin fordonsflotta 124 gasfordon. Under slutet av 2020 fick kommunen beviljat Klimatinvesteringsstöd på 124,2 miljoner kronor för att etablera en ny rötgasanläggning vid Gräfsåsen utanför Östersund. Planerna är att anläggningen ska ta till vara på allt matavfall från Jämtland och Härjedalens kommuner, samt annat komposterbart avfall, och förädla till biogas för fordonsdrift. Anläggningen planeras även för att producera ekologiskt certifierad biogödsel. Utifrån Östersunds läge i inlandet och produktion av biogas är det också långa transportvägar tex till kusten om biogas ska användas inom andra sektorer än vägfordon. Det kommer därför fortsättningsvis vara viktigt att få avsättning för producerad biogas i gasfordon.

Effekter på marknad och konsekvensanalyser

Många av nyttorna med biogas uppstår i produktionen, och produktionen kräver en avsättning. För att upprätthålla en livskraftig produktion av biogas måste produkten vara konkurrenskraftig på en marknad. Enligt gasbranschen har betalningsviljan historiskt för biogas funnits i den vägburna transportsektorn, och även om det idag finns ett ökat intresse i andra sektorer som sjöfart och industri är det just i de vägburna transporterna som betalningsviljan för biogas är störst. Gasbranschen bedömer inte det troligt att biogasen i ett 2030-perspektiv kommer att kunna avsättas i motsvarande och utökad omfattning inom andra sektorer, utifrån rådande marknadsförutsättningar.

Ändringen i direktivet är dåligt synkroniserat med andra lagförslag såsom Avfallsdirektivet som kräver att allt matavfall ska samlas in och återvinnas

biologiskt senast 2023. Metanstrategin vill att mer organiskt avfall och gödsel ska rötas. Det kommer sannolikt att innebära att mer biogas kommer att produceras i Sverige.

Därför är det märkligt att i det läget implementera direktiv som försvårar för avsättning av biogasen. Kommunen bedömer att om förslaget implementeras och biogasdrivna bilar exkluderas från den nationella miljöbilsdefinitionen så kommer intresset för att upphandla biogasdrivna fordon att minska, och resultatet blir att efterfrågan på biogas som drivmedel krymper. Det kan även påverka privatmarknaden och företag. På sikt kan även den tunga fordonssidan påverkas.

I promemorian finns också en skrivning om att det ska ställas särskilda krav för rena tunga bussar, så att de uppnår en viss andel så kallat utsläppsfria bussar. Något som egentligen innebär el- och vätgasdrivna bussar. Detta skickar en signal som kan göra det svårare för biogasdrivna tunga bussar.

I promemorian saknas konsekvensanalyser av effekterna på den svenska biogasmarknaden av en ändrad miljöbilsdefinition, samtidigt som det konstateras att en stor andel av de offentligt aktörernas upphandlade bilar i dagsläget är gasbilar. Promemorian bedömer också att det inte blir merkostnader av förslaget för kommuner och regioner. Detta är mycket tveksamt utifrån att förslagen definitivt kommer att påverka biogasmarknaden och därmed också kommuner och regioner som investerat i biogasinфраstruktur och fordon. Staten själv har också via stödsystem såsom tex Klimatkliv och annat satsat mycket pengar på biogasproduktion och infrastruktur och kommer också att påverkas. Även näringslivet har gjort investeringar. Utöver det är vätgasfordon i dagsläget mycket dyra att köpa in.

Otydligheter i promemorian:

- *Vilka upphandlingar omfattas?* Det är inte helt tydligt vilka upphandlingar som omfattas av implementering av den nya lagändringen. Minimikvoterna ska beräknas utifrån avtal som tilldelas från och med 1 januari 2022 och i relation till det totala antalet fordon i de berörda avtalen. Kvoterna är olika för de olika fordonskategorierna men gör inte skillnad på olika avtal. Det finns otydligheter gällande hantering av ramavtal respektive avrop på ramavtal samt hanteringen av perioden 2 augusti – 31 december 2021 och huruvida den ska räknas eller inte.
- *Hur ska andelarna beräknas?* Flera av de upphandlingar av fordon och transporttjänster som omfattas av implementeringen av EU-direktivet kan innehålla en relativt hög andel fordon som är undantagna från kraven. Exempelvis rullstolsanpassade fordon i sjukresor, färdtjänst och skolskjuts. Frågan som därmed uppstår är

om det totala antalet fordon som andelen rena fordon ska beräknas i relation till är: det totala antalet fordon som omfattas av kraven i direktivet eller det totala antalet fordon generellt sett i de aktuella upphandlingarna? I de transportintensiva upphandlingarna som utförs av exempelvis taxisektorn som har många olika kunder uppstår också frågan om det är det totala antalet fordon som nyttjas på något sätt i genomförandet av tjänsten, eller ska en omräkning ske till någon form av "heltidsfordon" som tjänsten motsvarar?

- *Hur ska statistiken samlas in?* Med tanke på den korta framförhållningen gällande direktivets implementering - är det rimligt att få till stånd föreskrifter och tydliga strukturer för insamling och rapportering av statistik som är på plats redan den 1 januari 2022? Vad gäller om sådana föreskrifter och rapporteringssystem saknas vid årsskiftet? Det är även orimligt att anta att den nya rapporteringsbördan för offentliga aktörer inte kommer att innebära några merkostnader för offentlig sektor

Övrigt

- Det skulle vara bra om även så kallade M1 – rullstolsanpassade fordon inkluderades i direktivet. Det är idag svårt att ställa krav på dessa fordon eftersom det saknas tillgängliga fossilfria modeller på marknaden. Om även M1-fordon fick krav på sig skulle det sända en tydlig signal till fordonstillverkarna om vikten av att inkludera även dessa fordon i sin produktion.

ÖSTERSUNDS KOMMUN

Kommunledningsförvaltningen

Yttrandet skickas till Infrastrukturdepartementet via e-post till

i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se .

kopia: