

SVEBIO  
Svenska Bioenergiföreningen  
/Kjell Andersson

2021-06-17

REMISSYTTRANDE

I2021/00867

Till  
Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

### **Remissyttrande över promemorian Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster**

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade promemoria och vill framföra följande:

- . Den föreslagna ändringen av miljöbilsdefinitionen bör inte genomföras. Istället bör miljöbilsdefinitionen ändras så att den inkluderar alla fordon med låg klimatpåverkan, inklusive alla fordon för biobränsle som ger låga utsläpp av växthusgaser.*
- . Förslaget om ändrad miljöbilsdefinition hotar direkt användningen av biogasbilar, vilket strider mot Sveriges politik på biogasområdet.*
- . I den svenska miljöbilspolitiken bör man värdera fordonens utifrån deras energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln, vilket också är målet enligt artikel 1 i EU-direktivet. Värdering enbart utifrån utsläpp via avgasröret (tail pipe-reglering) ger en ofullständig och missvisande bild av fordonens miljö- och klimatpåverkan.*
- . Sverige bör bara uppfylla direktivet krav på miniminivå och samtidigt verka för att EU omprövar sin politik beträffande "tail pipe" inom alla regelverk, inklusive taxonomi, statsstödsregler och olika direktiv.*
- . Sverige bör tolka bestämmelsen om att flytande biobränslen inte får blandas med konventionella fossila bränslen som att E85 är ett "flytande biobränsle" och är tillåtet.*
- . Sverige bör inte stimulera användningen av fossil fordonsgas, även om detta är tillåtet "alternativt bränsle" enligt direktivet.*

### **EU:s politik för transportbränslen**

EU:s klimatpolitik på transportområdet inklusive drivmedel har stora brister, och inriktningen av politiken strider mot den svenska politikens inriktning och försvårar uppfyllelsen av det ambitiösa svenska klimatmålet för transportsektorn. Den ensidiga

inriktningen på elektrifiering och vätgas och olika regelverk som begränsar användningen av biodrivmedel strider mot grundläggande principer för EU:s politik, som teknikneutralitet och subsidiaritet – att Sverige som medlemsstat ska kunna fullfölja en nationell energi- och klimatpolitik på transportområdet där effektivisering, elektrifiering olika förnybara bränslen samverkar för största möjliga samlade klimatnytta.

Ensidigheten i politiken ger onödigt stor användning av fossila bränslen och onödigt stora utsläpp av fossil koldioxid. Detta återspeglas också i det mycket låga mål som satts upp för andelen förnybara drivmedel i transportsektorn i EU 2030. Vid en kommande revision av förnybartdirektivet kommer sannolikt detta mål att höjas, men det kommer fortfarande att ligga på en alltför låg nivå. Utan en omprövning av EU:s restriktiva syn på biodrivmedel kommer det att ta mycket lång tid att ersätta de fossila drivmedlen och fasa ut de fossila koldioxidutsläppen från sektorn.

Den negativa synen på biodrivmedel återspeglas också i Ändringsdirektivet (2019/1161) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, som nu ska tillämpas i Sverige. Direktivet är beträffande bilar och andra lätta fordon ett direktiv för ensidig övergång till el- och vätgasfordon.

I direktivets portalparagraf, artikel 1, anges att upphandlande myndigheter ska beakta ”energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln”, men direktivet utgår när det gäller personbilar och lätta fordon enbart från så kallade rena fordon, där definitionen utesluter allt annat än el- och vätgas/bränslecellsfordon genom att man utgår från utsläppen från avgasröret (tail pipe), där man inte gör skillnad mellan fossil och biogen koldioxid.

Det innebär att bilar som drivs med rena biodrivmedel som HVO, biogas och etanol utesluts även om de skulle ha bättre prestanda i ett livscykelperspektiv än elfordon, när man tar hänsyn till klimatpåverkan från fordonstillverkning, batteritillverkning och elproduktion. Regelverket strider alltså mot portalparagrafens mål och syfte.

### **Implementering av direktivet**

Sverige måste trots direktivets brister implementera direktivet. Det bör ske i enlighet med de miniminivåer som anges för Sverige. Men Sverige bör fortsatt verka för att ändra EU-politikens inriktning. Samma syn på tail pipe-reglering återspeglas i flera andra regelverk och dokument, som förslaget till taxonomi, förslaget till statsstödsregler, mobilitetsstrategi m fl. Regeringen föreslår att kravet på andel rena fordon ska gälla för varje upphandlande myndighet och inte på nationell nivå, vilket skulle vara möjligt enligt direktivet. Detta krav kan skapa svårigheter exempelvis för små myndigheter och för upphandling i delar av landet med dålig laddinfrastruktur eller där man av klimatiska eller andra skäl vill undvika att förlita sig på hög andel elfordon. Olika myndigheter har också helt olika användning av sina fordon. Vi föreslår att tröskelvärdena ska gälla på nationell nivå.

### **Miljöbilsdefinitionen**

Förslaget i promemorian om att ändra miljöbilsdefinitionen för offentlig upphandling till att enbart omfatta ”rena lätta fordon” motiveras inte av implementeringen av direktivet. Direktivet ställer enbart krav på att en viss andel, 38,5%, av de upphandlade fordonen ska vara så kallade ”rena fordon”, som från 2026 enbart blir el- och vätgasbilar, men som

dessförinnan kan inkludera en del laddhybrider. Övriga upphandlade bilar kan vara miljöbilar av annat slag. Här har Sverige full rådighet att göra en egen definition.

Den nu gällande miljöbilsdefinitionen utgår från bonus-malusregelverket och de bilar som uppfyller kraven för bonus anses också vara miljöbilar. Denna nya miljöbilsdefinition har bara gällt under kort tid.

Svebio har motsatt sig den definition av miljöbilar som finns i bonus-malus och i den nu gällande förordningen, och vi motsätter oss att ytterligare inskränka definitionen och i praktiken utesluta alla bilar som drivs med förbränningsmotor, inklusive biogasbilar.

Inskränkningen kommer också att drabba de flesta laddhybrider.

Den nu gällande miljöbilsdefinitionen utesluter många bilar som har mycket goda klimatprestanda ur ett livscykelperspektiv. Det gäller exempelvis snåla dieselfordon som körs på HVO100 eller B100, och flexifuelbilar som körs på E85. En diesel som enbart tankar HVO100 har bättre klimatprestanda utifrån LCA än en ren elbil. Om man vill styra för lägsta möjliga klimatpåverkan måste man ändra miljöbilsdefinitionen för att inkludera dessa fordon. Man bör också ställa krav på att laddhybrider är flexifuel och körs på förnybart drivmedel.

## Biogasfordon

Förslaget till miljöbilsdefinition utesluter biogasbilar som miljöbilar, vilket strider som den svenska biogaspolitiken och samtidigt illustrerar den bristande logiken i EU:s tail pipe-politik. Biogas är ett utmärkt bränsle som framställs av avfalls- och restprodukter utan annan användning. Tillverkningen leder till minskade utsläpp av metan förutom att substitutionen av fossilt bränsle minskar utsläppen av fossil koldioxid. Klimatnyttan är alltså mycket hög. Sverige har under många år gett betydande stöd till produktion och användning av biogas, genom investeringsstöd för produktionsanläggningar, för uppgraderingsanläggningar och för tankstationer. Biogasstöd utgör en stor del av stöden via Klimatklivet. Stöd utgår också från jordbruksverket för gödselbaserad produktion. Från 2023 gäller att allt matavfall ska samlas in för att kunna framställa biogas. Regeringen har också förutskickat att man vill införa konverteringsstöd till biogasdrift.

Att nu utesluta biogasbilar från miljöbilsdefinitionen och därmed från offentlig upphandling saknar all logik. Miljöbilsdefinitionen styr inte bara offentlig upphandling utan används också som riktmärke för den privata marknaden.

Stoppet för biogasbilar inom miljöbilsdefinitionen sänder negativa signaler till marknadens aktörer och till konsumenterna. Också i andra avseenden är regeringens politik motsägelsefull beträffande biogasen. Elbusspremien innebär att elbussar slår ut biogasbussar med statligt stöd vilket drar undan marknaden från den biogasproduktion som staten stöttat genom subventioner. Elbusspremien bör snarast avskaffas. Ur ett livscykelperspektiv ger en biogasbuss lägre klimatpåverkan än en elbuss när alla faktorer beaktas, inklusive reduktionen av metanutsläpp. Premien ger följaktligen ökade utsläpp av växthusgaser.

## Blandning med fossilt bränsle

Undantaget i direktivet att man inte ska kunna blanda biodrivmedel eller syntetiska bränslen med fossila bränslen bör tolkas så att ett högblandat bränsle som E85 betraktas som ett "flytande biobränsle", inte som en blandning. Man bör också undersöka om det inte är

möjligt att tillåta viss blandning enligt massbalansprincip för att garantera försörjningstrygghet för kollektivtrafiken.

### **Fossila alternativa bränslen**

Ändringsdirektivet hänvisar till Infrastrukturdirektivet för alternativa bränslen (2014/94 EU) för användandet av bränslen för rena tunga fordon. Detta direktiv känns idag omodernt och inkluderar ett antal fossila bränslen, som komprimerad naturgas CNG, flytande naturgas, LNG, och gasol, LPG. Ingenting sägs om biogen metan/biogas eller biogasol. Inkluderingen av fossil gas i direktivet är resultatet av lobbying från gasindustrin. Att gynna fossila gasbränslen strider mot inriktningen både av den europeiska och den svenska klimatpolitiken.

Regeringen bör markera att Sverige inte avser att gynna fossila gasbränslen och begära att få undanta dessa från tillämpningen av direktivet.

### **Bristande konsekvensanalys**

Konsekvensanalysen innehåller inga beskrivningar av konsekvenserna av den nya miljöbilsdefinitionen, exempelvis för biogasproduktionen och användningen av biogas. Den innehåller inte heller några kostnadsberäkningar utan enbart en ”bedömning av att direktivet inte leder till några merkostnader för myndigheterna”. Denna bedömning bygger på förhoppningar om att elfordon ska nå samma prisnivå som fordon med förbränningsmotor.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin  
VD

Kjell Andersson  
Näringspolitisk chef