

## Yttrande om Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (I2021/00867)

BioDriv Öst tackar för möjligheten att komma med inspel till *Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster*, härnäst kallad promemorian. I promemorian lämnas regeringens förslag till författningsändringar för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, härnäst kallat EU-direktivet/direktivet eller Clean Vehicles Directive/CVD.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Vår vision är att vi aktivt bidrar till en storregional samverkan, som skapar den globalt mest framgångsrika och långsiktigt hållbara regionen.

### Synpunkter i korthet

- Förslagen i promemorian utgör ett viktigt bidrag till transportsektorns omställning. För att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås behövs styrmedel som leder till en positiv utveckling av en bredd av olika hållbara förnybara drivmedel. Ändringen av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, som primärt stöttar omställningen till en ökad elektrifiering av transportsektorn, utgör därmed en viktig del av omställningen. Direktivet behöver dock genomföras i svensk lagstiftning på ett hanterbart och kostnadseffektivt sätt samt utan att motverka möjligheten att uppfylla andra miljö- och hållbarhetsmål på nationell, regional och lokal nivå.
- BioDriv Öst anser att det är av största vikt att behålla den nuvarande definitionen av miljöbil i §3 i förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. En förändring av miljöbilsdefinitionen behöver inte genomföras för att uppfylla kraven i direktivet och den föreslagna ändringen riskerar att:
  - försvåra uppfyllelsen av Sveriges miljö- och klimatmål på ett kostnadseffektivt sätt samt försvåra transportsektorns omställning till fossilfrihet i ett helhetsperspektiv.
  - undergräva effektiviteten av, och minska förståelsen för, andra styrmedel som har beslutats och införts eller planeras att införas i närtid.
  - skada förtroendet för begreppet miljöbil samt den politik som förs inom transportområdet.
- Att kraven gäller likvärdigt för samtliga berörda offentliga organisationer i hela Sverige kan vara positivt då det skapar förbättrade förutsättningar för en utbyggnad av laddinfrastruktur och en ökad elektrifiering i hela landet. Ett stöd från nationell nivå är av stor vikt för att möjliggöra den utveckling av laddinfrastruktur som kommer att krävas. Det finns dock ett behov av någon form av rimlighetsavvägning, och möjlighet att ansöka om dispens från kraven i vissa specifika situationer, utifrån de varierande förutsättningar som kan finnas mellan olika organisationer samt stad- och landsbygd. Direktivet träffar dessutom offentliga organisationer olika beroende på om verksamheter

drivs i egen regi eller upphandlas av leverantörer. Eftersom målen i direktivet med stor sannolikhet kommer att uppfyllas på nationell nivå är det rimligt att tillåta skäligen avsteg för att undvika att kraven ställs i mer eller mindre orimliga situationer.

- Slutligen finns det i promemorian ett antal områden som behöver förtydligas för att undvika missförstånd och underlätta implementeringen.

#### **BioDriv Östs förslag till ändringar i Förordning (2020:486)**

##### **§2 – föreslagen ändring tillstyrks**

Förordningen gäller för myndigheter under regeringen. I fråga om miljökrav finns det bestämmelser även i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

##### **§3 – föreslagen ändring avstyrks – paragrafen bör fortsatt ha nedanstående lydelse**

miljöbil: en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5§ förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

##### **Tidigare §14 i förordning 2009:1 bör införas i ny tappning även i förordning (2020:486)**

En myndighet ska se till att de bilar som myndigheten använder i största möjliga utsträckning drivs med förnybara drivmedel.

*Kommentar:* Ordet bränslen byts ut mot ordet drivmedel för att även omfatta el och säkerställa laddning av laddhybrider. Dessutom förtydligas att myndigheter bör eftersträva fordon som är godkända för förnybara drivmedel och att samtliga fordon som kan drivas med förnybara drivmedel omfattas (exempelvis dieselfordon som kan köra på HVO100), inte bara fordon som har utrustats med en specifik teknik för förnybara drivmedel.

#### **BioDriv Östs förslag till ändringar i lagen (2011:846)**

##### **§2a och 2b – stryks och ersätts med justerad formulering enligt nedan**

Lagen gäller inte i fråga om

1. Bussar som omfattas av andra bussklassdefinitioner än klass I och klass A enligt föreskrifter nr 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon i kategori M2 eller M3 vad gäller deras allmänna konstruktion (2015/922).

#### **BioDriv Östs förslag till ändringar i förordningen gällande lagen (2011:846)**

##### **§3 – ny ordalydelse vid markering i sista stycket**

Med *alternativa drivmedel* i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet och i denna förordning avses bland annat

*Kommentar:* ta bort ordet "bland annat" ovan om möjligt, då det skapar onödig otydlighet

- el,
- väte,
- biodrivmedel enligt definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen,
- syntetiska och paraffiniska bränslen,
- metangas, och
- gasol

Med alternativa drivmedel avses däremot inte

– biodrivmedel som är producerade från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807 av den 13 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller fastställande av bränsleråvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras och certifiering av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning, eller

–biodrivmedel förutom metangas, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen som blandas med konventionella fossila bränslen.

*Kommentar:* Biogas har en annan typ av distributionssystem än flytande biodrivmedel och är inte heller det som avses omfattas av denna skrivning, varken i EU-direktivet eller enligt promemorian. Detta behöver dock tydliggöras.

## Motiveringar och överväganden

### Behåll nuvarande miljöbilsdefinition i §3 i Förordning (2020:486)

---

#### ***Bakgrund miljöbilsdefinitionen – och vikten av att olika styrmedel hänger ihop i ett helhetsperspektiv***

Miljöbilsdefinitionen fyller en viktig funktion genom att bidra till en stark miljöstyrning när det gäller inköp av nya fordon. Definitionen påverkar inte bara de myndigheter som berörs av förordning (2020:486), även kommuner, regioner, företag och privatpersoner använder miljöbilsdefinitionen som riktmarke för sina fordonsinköp och upphandlingar. Miljöbilsdefinitionen får därmed stor påverkan på transportsektorns omställning som helhet och marknadsförutsättningarna för olika förnybara drivmedel.

Nuvarande miljöbilsdefinition trädde i kraft den 1 juli 2020. Tidigare miljöbilsdefinition upphörde att gälla i samband med införandet av bonus-malus systemet den 1 juli 2018. Det fanns därmed en lång tid av otydlighet gällande miljökrav vid nya fordonsinköp. Det viktiga införandet av den nu gällande miljöbilsdefinitionen föregicks av en lång process med utredning, remissförfarande och hearing med berörda parter. Hela denna process genomfördes med full kännedom om de kommande kraven på andelar så kallade rena fordon i och med ändringen av Clean Vehicles Directive. De kommande kraven i direktivet utgjorde en självklar del i analysen av förslaget till ny miljöbilsdefinition och hänvisningar till miljöbilsdefinitionens kompatibilitet med kraven i CVD finns därmed som en naturlig del i remissvaren.

Både vid en analys av enbart klimatnyttan<sup>1</sup> för olika förnybara drivmedel, och vid en bredare analys av flera olika miljö- och samhällsnyttor<sup>2</sup>, hamnar biogasbilar i topp tillsammans med elfordon. Beslutet om att inkludera biogasbilarna i den nya miljöbilsdefinitionen var därmed välgrundat och ligger i linje med flera andra styrinstrument inom transportområdet som den tuffaste miljözonen klass 3, klimatbonusbilarna i bonus-malus systemet, Upphandlingsmyndighetens nya hållbarhetskriterier för fordon och miljölastbilsdefinitionen i klimatpremien för tunga fordon. Regeringen har även nyligen aviserat att merkostnaden för besiktning av gasbilar behöver tas bort och det finns ett starkt stöd för att de förslag till styrmedel som finns i Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63) ska införas.

Det är av stor vikt att verka för en långsiktigt hållbar omställning av transportsektorn som omfattar en bedömning av mer än utsläppen från fordonets avgasrör. Samtliga ovan nämnda styrinstrument baseras på välgrundade analyser som tar hänsyn till ett större systemperspektiv och de har skapat en välbehövlig, långsiktig och konsekvent styrning inom transportområdet. I kombination med det aviserade förslaget om en kraftfull reduktionsplikt för flytande biodrivmedel skapar dessa styrmedel förutsättningar för en positiv utveckling av en bredd av olika tekniker för fordon och förnybara drivmedel, vilket är nödvändigt för att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås.

Att den nationella politiken inom transportområdet är konsekvent och begriplig i ett helhetsperspektiv är betydelsefullt för att skapa en förståelse och acceptans för de styrmedel som införs. Såväl offentlig sektor som företag och allmänhet har det senaste decenniet känt sig lurade av tvära kast när det gäller miljöfordonsdefinitioner utifrån den resa som etanolbilar och dieslbilar har fått göra. Att biogasbilarna nu ska gå från att vara en miljöbil, till att inte vara det, på mindre än ett år kommer inte att bidra till förtroende för de styrinstrument som behövs för att möjliggöra transportsektorns omställning och uppfyllandet av Sveriges miljö- och klimatmål.

Sist men inte minst är en förutsägbar och långsiktig styrning när det gäller transportsektorns omställning nödvändig för att näringslivsaktörer ska kunna investera i inhemsk produktion av förnybara drivmedel samt bygga ut infrastruktur för tankning- och laddning av förnybara drivmedel. Likaså behövs begripliga och konsekventa styrinstrument för att underlätta den operativa vardagen för de företag som ska leverera transportintensiva tjänster till offentlig sektor.

---

<sup>1</sup> Exempelvis: Miljöbästa bilar 2021, Gröna Bilister, maj 2021

<sup>2</sup> Exempelvis: Perspektiv på svenska förnybara drivmedel, Research Institutes of Sweden, 2019 och Transportupphandling med Sveriges miljömål i fokus, Linköpings universitet, 2020 – som båda sammanställer en bredd av befintlig forskning.

### ***En förändrad miljöbilsdefinition är omotiverad***

En förändring av nuvarande miljöbilsdefinition behövs inte för att uppfylla kraven i CVD - och nuvarande miljöbilsdefinition förhindrar inte på något sätt uppfyllandet av CVD. Detta är även något som konstateras i promemorian.

Promemorian lyfter tydligt fram den redan nu positiva utvecklingen när det gäller lätta elfordon samt att det kommer att se ännu bättre ut för varje år framöver. Detta tack vare en kontinuerlig lansering av nya elfordonsmodeller och sjunkande elfordonspriser. Om statliga myndigheter och offentliga aktörer uppmuntras till att upphandla miljöbilar (enligt nuvarande definition) kommer kraven på 38,5 procent rena fordon enligt CVD med största sannolikhet att uppfyllas på nationell nivå med god marginal. Fördelen med nuvarande miljöbilsdefinition är att biogasbilar väljs när elbilar inte är ett möjligt alternativ.

Ett motiv som lyfts fram för en förändring av miljöbilsdefinitionen är vikten av att statliga myndigheter går före och utgör ett föredöme i arbetet med att uppfylla kraven i CVD. Detta är ett viktigt och beundransvärt motiv, men malplacerat utifrån hur verkligheten ser ut. I Transportstyrelsens årliga uppföljningar enligt förordning (2020:486)<sup>3</sup> är det enkelt att se att andelen miljöbilar är låg hos de statliga myndigheterna, de omotiverade avstegen är många och tankningsgraden av förnybara drivmedel är låg i de fordon som kan drivas med förnybara drivmedel. Detta kan illustreras med två konkreta exempel: i uppföljningen av rapporteringsår 2019, när drivmedelsuppföljning fortfarande var aktuellt, framgår det att tankningsgraden av E85 i etanolbilar var 20 procent och biogas tankades i biogasbilar till drygt 60 procent. I uppföljningen av rapporteringsår 2020 var mer än hälften av bilarna "vanliga" bilar som köpts in utan godtagbara skäl för att göra avsteg från miljöbilsdefinitionen. Regeringens fokus borde därmed ligga på att säkerställa att de statliga myndigheterna faktiskt upphandlar miljöbilar och även laddar och tankar sina fordon med förnybara drivmedel. Inte på att ytterligare skärpa en redan tuff och välgrundad miljöbilsdefinition.

En utmaning vid införandet av nuvarande miljöbilsdefinition var att den innebar en kraftig skärpning jämfört med tidigare definition. Om miljöbilsdefinitionen skärps ytterligare och biogasbilar exkluderas blir risken för, och behovet av, avsteg ännu större med fortsatta inköp av nya bensin- och dieselbilar som följd. Bilar som kommer att rulla på vägarna under en lång tid framöver och som det kommer att bli utmanande att fylla med flytande förnybara drivmedel i kombination med redan befintlig fordonsflotta samt flyg, sjöfart och arbetsmaskiner etc. Detta är en välkänd utmaning som bland annat Trafikverket lyfter fram i sin analys i remissversionen av inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen<sup>4</sup>. Om någon skärpning ska ske bör det snarast vara kopplat till laddhybrider för såväl lätta som tunga fordon då de med tanke på den korta räckvidden på el även bör vara godkända för, och tankas med, ytterligare ett förnybart drivmedel.

En stor fördel med rena elfordon, och numera även de flesta biogasfordon, är att det är högst sannolikt att de också faktiskt nyttjar förnybara drivmedel. I en ren elbil är det omöjligt att "tanka fel" och enligt nya EU-krav har de flesta gasbilar en mycket liten bensintank. Det gör att det krävs en hel del motivation och engagemang för att köra en gasbil på bensin istället för svensk fordonsgasmix som ligger på 95 procent biogas. Målet för gasbranschen är dessutom att den komprimerade fordongasen ska bestå av 100 procent biogas senast år 2023.

Vidare visar utredning efter utredning att en bredd av olika förnybara drivmedel krävs för att ställa om transportsektorn. Genom att behålla nuvarande miljöbilsdefinition kommer flera olika förnybara drivmedel att kunna utvecklas parallellt på ett mer teknik neutralt sätt och det bidrar även till en riskspridning, både när det gäller kostnader och möjligheten att uppnå klimatmålen.

### ***En förändrad miljöbilsdefinition kan innebära stora negativa konsekvenser – som inte är belysta i promemorians konsekvensanalys***

Med rådande utveckling av elfordon kommer ett fortsatt inkluderande av biogasfordon i miljöbilsdefinitionen inte att förhindra en omställning till elbilar där så är möjligt. Däremot kommer en förändring av nuvarande miljöbilsdefinition att få negativa konsekvenser för en positiv utveckling av biogas i Sverige.

I promemorian saknas dock en konsekvensanalys gällande effekterna på den svenska biogasmarknaden av en ändrad miljöbilsdefinition, samtidigt som det konstateras att en stor andel av de offentliga aktörernas upphandlade bilar i dagsläget är gasbilar. Det presenteras även att det inte bedöms bli några merkostnader av

<sup>3</sup> [https://transportstyrelsen.se/49933d/globalassets/global/press/statistik/uppfoljning\\_myndigheter/2020/transportstyrelsens-uppfoljning-enl-forordning-2020\\_486.pdf](https://transportstyrelsen.se/49933d/globalassets/global/press/statistik/uppfoljning_myndigheter/2020/transportstyrelsens-uppfoljning-enl-forordning-2020_486.pdf)

<sup>4</sup> <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>

förslagen för kommuner och regioner. Att fatta beslut som direkt skadar den svenska biogasmarknaden kan dock få stora ekonomiska konsekvenser för skattekollektivet och möjligheten att uppnå en lång rad mål inom miljö, klimat och samhälle.

EU-direktivet medger att hänsyn tas till de förutsättningar som råder i olika länder. Därmed är det rimligt att Sverige tar hänsyn till det långsiktiga och strategiska arbete som har bedrivits på såväl nationell, regional som lokal nivå för att kunna ta tillvara biogasens många nyttor för samhället. Det är även tydligt i syftet med EU-direktivet att grundtanken inte bara handlar om klimatrelaterade utsläpp, utan det syftar till att bidra till en större bild som även inkluderar miljö- och energipolitik.

*”Det anges att medlemsstaterna bör ha handlingsfrihet att fördela insatserna för att nå minimimålen på sitt territorium i enlighet med sin konstitutionella ram och sina transportpolitiska mål. Vid fördelningen bör olika faktorer beaktas, såsom skillnaden i ekonomisk kapacitet, luftkvalitet, befolkningstäthet, transportsystemens egenskaper, politiken för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och minskning av luftföroreningar eller andra relevanta kriterier.”*

*”Syftet med direktivet är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon samt att förbättra transportsektorns bidrag till Europeiska unionens miljö-, klimat- och energipolitik.”*

Den svenska biogasproduktionen är en nyckelspelare i Agenda 2030 och det regionala utvecklingsarbetet till en cirkulär och biobaserad ekonomi. Ett bra exempel på den djupa förståelsen för biogassystemets fördelar är biogasmarknadsutredningen – Mer Biogas för ett hållbart Sverige (SOU 2019:63)<sup>5</sup> - som tydliggör att biogas som ersättning för bensin och diesel inte bara innebär en stor vinst för klimatet. Det svenska biogassystemet möjliggör samtidigt en ökad kostnadseffektivitet i helt nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – som avfall, avlopp och jordbruk – med lokala kretslopp av växtnäringsämnen, minskad övergödning, minskat metanläckage samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat.

Det är därmed inkonsekvent att de positiva bidragen till de nationella miljömålen genom en ökad elektrifiering lyfts fram i promemorians konsekvensanalys, samtidigt som de potentiellt negativa konsekvenserna för de nationella miljömålen med en förändrad miljöbilsdefinition saknas.

Utöver de många miljönyttorna fyller biogas även en viktig funktion i ett stärkt totalförsvaret och en stärkt krisberedskap. En ökad teknikdiversifiering och en mer decentraliserad energiproduktion är exempelvis av stor vikt. Utöver dessa faktorer lyfter Försvarsberedningen i sin rapport Motståndskraft<sup>6</sup> fram att försörjningstrygghet på drivmedel och livsmedel är kritiska delar i ett stärkt totalförsvaret. En inhemsk biogasproduktion minskar importberoendet av såväl drivmedel som växtnäring vilket är kritiska produkter för en ökad försörjningstrygghet på livsmedel<sup>7</sup>. Att den offentliga upphandlingen tar hänsyn till uppbyggnaden av en stärkt krisberedskap och ett civilt försvar är betydelsefullt och kostnadseffektivt för offentliga aktörer som bedriver samhällsviktig verksamhet.

För att upprätthålla en livskraftig inhemsk produktion av biogas måste dock produkten vara konkurrenskraftig på en marknad. Historiskt har betalningsviljan för biogas funnits i den vägburna transportsektorn, och även om vi i dag ser ett ökat intresse i andra sektorer som sjöfart och industri är det i de vägburna transporterna som betalningsviljan för biogas primärt kommer att finnas under många år framöver. Att förvänta sig att biogasen i ett 2030-perspektiv ska kunna avsättas i motsvarande och utökad omfattning inom andra sektorer är inte realistiskt utifrån rådande marknadsförutsättningar. Behovet av hållbara biodrivmedel inom transportsektorn är dessutom stort. Biogasen behöver därmed vara en del av transportsektorns omställning parallellt med att elektrifieringen växer och nya marknader för biogas mognar.

En ändrad miljöbilsdefinition får ett stort signalvärde som riskerar att kapa biogasmarknaden för lätta fordon i förtid och även påverkar marknaden för tunga fordon som just nu håller på att utvecklas. En ökande marknad inom nya fordonsegment är av extra stor vikt för att balansera den minskande efterfrågan på biogas som ibland blir följd av en ökande elektrifiering inom kollektivtrafikens stadstrafik<sup>8</sup>. En skadad biogasmarknad inom vägtransportsektorn innebär att biogasanläggningarna i Sverige, där dessutom många kommuner är

<sup>5</sup> [https://www.regeringen.se/48f93e/contentassets/19fc575360724f2492bea2cb9e25b7e8/sou\\_2019\\_63\\_webb\\_rev.pdf](https://www.regeringen.se/48f93e/contentassets/19fc575360724f2492bea2cb9e25b7e8/sou_2019_63_webb_rev.pdf)

<sup>6</sup> <https://www.regeringen.se/4b02db/globalassets/regeringen/dokument/forsvarsdepartementet/forsvarsberedningen/ds-2017-66-motstandskraft-inriktningen-av-totalforsvaret-och-utformningen-av-det-civila-forsvaret-2021-20252.pdf>

<sup>7</sup> Livsmedelsproduktion ur ett beredskapsperspektiv – sårbarheter och lösningar för ökad resiliens, Sveriges Lantbruksuniversitet, 2018

<sup>8</sup> Ge biogasen nya förutsättningar att utvecklas när bussflottan i flera städer elektrifieras – åtta rekommendationer till beslutsfattare, f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel, IVL, 2021

ägare, riskerar att förlora majoriteten av sin nuvarande avsättning för biogasen. Detta kan innebära att de offentligt ägda biogasanläggningarna får fackla biogasen initialt och därefter till en ekonomisk förlust måste ställa om till el/värme-produktion, eller produktion av flytande biogas, med risk för ökade kostnader för medborgarna i form av höjda VA-taxor som resultat. För de anläggningar som ägs av privata aktörer kan det innebära konkurs. På många håll i Sverige har kommuner, regioner och näringsliv dessutom gjort omfattande investeringar i biogasanvändning i transporter, och investeringarna i nya fordon och ny infrastruktur pågår fortfarande med stöd från exempelvis Klimatklivet. Behovet av dessa fortsatta investeringar har även tydliggjorts i flera länsstyrelser regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel<sup>9</sup>. Att försämra möjligheten att utnyttja dessa investeringar är inte resurseffektivt och det kommer dessutom att bli betydligt svårare att uppnå andra miljömål på ett kostnadseffektivt sätt, exempelvis målet om 75 procents matavfallsinsamling till 2023.

Det svenska biogassystemet innebär således en unik möjlighet att på ett kostnadseffektivt sätt skapa ett hållbart och resiliert samhälle med stärkt krisberedskap och ökad försörjningstrygghet på livsmedel, energi och växtnäring. Parallellt med att skapa dessa nyttor är biogassystemet en resurs i ett framtida energisystem där vätgas är en naturlig beståndsdel, då synergierna mellan de två systemen är många. Det är därmed av stor vikt att biogasbilar inkluderas i miljöbilsdefinitionen och bonus-malus systemet även framöver så att fler länder har möjlighet att inspireras av den svenska biogasmodellen med goda exportmöjligheter som följd<sup>10</sup>.

## Behov av förtydliganden och möjlighet till dispens

---

**Promemorian är svårtolkad och flera delar bör förtydligas för att undvika missförstånd. Nedan listas några sådana områden.**

### *Vilka upphandlingar omfattas?*

Det är inte tydligt vilka upphandlingar som omfattas av implementeringen av CVD och promemorian innehåller motsägelsefulla budskap i frågan. Kommer Sverige att bortse från tidsperioden 2 augusti – 31 december 2021? Vad gäller för upphandlingar som tilldelas under denna period?

### *Hur ska andelarna beräknas?*

Flera av de upphandlingar av fordon och transporttjänster som omfattas av implementeringen av CVD 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 transportupphandlingar som utförs av exempelvis taxisektorn eller åkerinäringen som har många olika kunder uppstår också frågan om det är det totala antalet fordon som nyttjas på något sätt i genomförandet av tjänsten som är aktuellt, eller ska en omräkning ske till någon form av "heltidsfordon" som transportarbetet i tjänsten motsvarar?

### *Vilka bussar omfattas? - §2 i lagen (2011:846)*

I EU-direktivet anges att det ska tillämpas för klass I- och klass A-fordon, det vill säga endast bussar för stadstrafik. I förslaget till lagtext är detta inte lika tydligt med tanke på formuleringen om bussar med utrymme för ståplatspassagerare etc. vilket i vissa fall kan omfatta Klass II-fordon. Att implementeringen även omfattar regiontrafik är inte rimligt utifrån svenska förhållanden. Det bör därmed förtydligas att det endast är Klass I- och Klass A-fordon som omfattas.

---

<sup>9</sup> Exempelvis: Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen Uppsala, Länsstyrelsen Södermanland, Länsstyrelsen Örebro, Länsstyrelsen Östergötland och Länsstyrelsen Västmanland

<sup>10</sup> 22 regionpolitiker från 16 regioner har nyligen skickat brev till regeringen för att tydliggöra sin syn på vikten av fortsatta satsningar på biogas, även 33 kommunpolitiker från 22 kommuner har skickat ett liknande brev genom Klimatkommunerna. <https://www.biodrivost.se/Nyheter/post/regionpolitikernas-uppmaning-till-regeringen-sla-inte-undan-benen-foer-den-svenska-biogasmodellen>

### *Vad definieras som alternativa drivmedel? - §3 i förordningen gällande lagen (2011:846)*

I EU-direktivet anges att det är flytande biodrivmedel som inte får blandas med konventionella fossila drivmedel. I promemorian tydliggörs även att det är flytande biodrivmedel som exempelvis HVO, RME och ED95 som avses i detta sammanhang. Detta är dock inte tydligt i förslaget till förordningstext vilket öppnar upp för missförstånd gällande biogas som har en annan typ av distributionssystem och som även specificeras för sig som ett alternativt drivmedel. Den svenska implementeringen av REDII innebär dock att även metangas (biogas) omfattas av termen biodrivmedel. Det bör därmed förtydligas att det som avses i förordningen är att det är flytande biodrivmedel som inte får blandas med konventionella fossila drivmedel som bensin- och diesel. Självklart är det krav på 100% biogas som gäller i upphandlingarna för att uppfylla definitionen på tunga rena fordon, precis som för flytande biodrivmedel, men grönasprincipen behöver gälla. ED95 utgör dock ett rimligt och motiverat undantag i enlighet med promemorians förslag.

### *Vilka drivmedelsråvaror definieras som High ILUC? - §3 i förordningen gällande lagen (2011:846)*

I dagsläget verkar det finnas olika tolkningar gällande vad som omfattas av definitionen High ILUC. Den gängse tolkningen är att det endast är ren palmolja som exkluderas genom detta begrepp. Men i Promemoria Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation<sup>11</sup> görs en ny tolkning av begreppet High ILUC där även PFAD omfattas. Frågan är därmed vilken tolkning som gäller för höginblandade biodrivmedel vid implementeringen av CVD?

### *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 bra att öka drivkraften i den offentliga upphandlingen och börja samla in tydligare statistik inom området, men det är orimligt att anta att den nya rapporteringsbördan för offentliga aktörer inte kommer att innebära några merkostnader. Det är även av stor vikt att utforma ett rapporteringssystem som innebär minsta möjliga administrativa börda för de offentliga aktörerna.

### *Många oklarheter på EU-nivå*

Flera av de EU-direktiv som promemorian hänvisar till är under revidering, hur kommer det att påverka implementeringen av CVD i Sverige? Om exempelvis DAFI-direktivet (2014/94/EU deployment of alternative fuels infrastructure) skulle justeras till att endast omfatta infrastruktur för el, vätgas och fordongas, vad innebär det i så fall för definitionen av rena tunga fordon? Likaså finns oklarheter gällande fortsatt skattebefrielse för höginblandade flytande biodrivmedel efter årsskiftet 2021/2022. Med tanke på de höga klimatambitionerna i Sverige är det av stor vikt att fortsatt möjliggöra en användning av höginblandade flytande biodrivmedel som är en viktig pusselbit i transportsektorns omställning. I enlighet med direktivet måste hänsyn tas till de specifika förutsättningar som råder i Sverige som ligger i framkant i omställningen och det är viktigt att de miljökrav som ställs inom den offentliga upphandlingen inte begränsas till kraven i CVD. Flera planer och strategier pekar ut vikten av att offentlig sektor går före i omställningen<sup>12</sup> och då behöver offentlig sektor sikta på att nå 2030-målet för transportsektorn före år 2030. För att de ska vara möjligt behövs tydlighet, långsiktighet och insatser som möjliggör en utveckling av alla hållbara förnybara drivmedel.

### **Möjlighet till dispens**

Att kraven gäller likvärdigt för samtliga berörda offentliga organisationer i hela Sverige kan vara positivt då det skapar förbättrade förutsättningar för en utbyggnad av laddinfrastruktur och en ökad elektrifiering i hela landet. Ett stöd från nationell nivå är av stor vikt för att möjliggöra den utveckling av laddinfrastruktur som kommer att krävas. Det finns dock ett behov av någon form av rimlighetsavvägning och möjlighet till att ansöka om dispens från kraven med tanke på de varierande förutsättningar som kan finnas mellan olika organisationer

<sup>11</sup> <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2020/12/reduktionsplikt-for-bensin-och-diesel-kontrollstation/>

<sup>12</sup> Exempelvis: Strategisk plan för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2017:07), Energimyndigheten, 2017  
Nationella Upphandlingsstrategin, Finansdepartementet, 2016



samt stad- och landsbygd. Direktivet träffar dessutom offentliga organisationer olika beroende på om verksamheter drivs i egen regi eller upphandlas av leverantörer. Eftersom kraven med stor sannolikhet kommer att uppfyllas på nationell nivå, med fortsatt tydliga ambitioner om att offentlig sektor ska gå före i omställningen, är det rimligt att tillåta skäligen avsteg för att undvika att kraven ställs i mer eller mindre orimliga situationer. Vid eventuell dispens bör det dock vara tydligt att miljöbilsdefinitionen bör användas i första hand samt att andra fordon som drivs med förnybara drivmedel bör väljas när miljöbilar inte är möjligt, i enlighet med basnivån i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon. Detta borde även vara det som gäller för statliga myndigheter i förordning (2020:486) och för de fordon som är undantagna från kraven i CVD.

## Behov av långsiktighet – och många olika förnybara drivmedel

För att nå hela vägen till en resurseffektiv och koldioxidneutral ekonomi är det viktigt att nya styrmedel utvärderas och implementeras utifrån ett större helhetsperspektiv. Clean Vehicles Directive är en viktig pusselbit i omställningen, men implementeringen riskerar att bli ett nollsummespel om andra viktiga pusselbitar slås ut på vägen. Regeringen behöver därmed ha detta i åtanke vid implementeringen samt i framtida revidering av bonus-malus systemet och andra styrmedel inom transportområdet. Alla hållbara förnybara drivmedel kommer att behövas för att transportsektorn ska kunna ställas om och olika styrmedel behöver samspela för att leda till en teknikdiversifiering som möjliggör en god och teknikneutral utveckling av såväl el och vätgas som biogas och flytande biodrivmedel.

*Beatrice Torgnyson Klemme*  
VD BioDriv Öst

**BioDriv Öst** är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi.

Läs mer på [www.biodrivost.se](http://www.biodrivost.se)

f @BiodrivOst  
in BioDriv Öst



*BioDriv Östs kansli har mandat att under VD:s ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.*