

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Diarienummer: I2021/00867

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm

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

Stockholm den 14 juni 2021

Remissvar av promemorian **Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster**

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Infrastrukturdepartementets remiss den 25 mars 2021.

Energigas Sveriges synpunkter i korthet:

- **Alla alternativ behövs för att nå målet år 2030**
Alla alternativ kommer att behövas för att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030 jämfört med år 2010.
- **Energigas Sverige avstyrker förslaget att ändra miljöbilsdefinitionen**
Det enskilt viktigaste är att *inte* ändra miljöbilsdefinitionen. Det finns ingen motsättning mellan att ha kvar biogasdrivna bilar i den nationella miljöbilsdefinitionen i förordning 2020:486 och samtidigt uppfylla EU:s krav i direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.
- **Det är mycket svårt att förstå poängen med att exkludera biogasbilarna**
Biogasbilarna är en viktig del i transportomställningen och om användningen av biogas går ner, försvinner även de många samhällsnyttorna. För att nå omställningsmålen behöver användningen av biogas i transportsektorn i stället premieras, för både lätt och tung trafik, **inte** försvåras.
- **Låt nuvarande miljöbilsdefinition fortsatt gälla för 61,5 procent av bilarna**
För myndigheter under regeringen bör uppfyllandet av nuvarande miljöbilsdefinition fortsatt vara kravet för åtminstone 61,5 procent av bilarna. Även för andra offentliga verksamheter, som kommuner och regioner, bör det ställas miljökrav för de fordon som inte omfattas av EU:s krav i direktiv (EU) 2019/1161, exempelvis genom hänvisning till nuvarande miljöbilsdefinition i förordning 2020:486.
- **Överimplementera inte då det gäller bussarna**
Det bör förtydligas att det endast är Klass I- och Klass A-fordon som omfattas.
- **Förslag till förtydliganden i lag och förordning**
Vi föreslår i vårt remissvar ett par förtydliganden, bland annat kopplat till definitionen av alternativa drivmedel där det är viktigt att klargöra att grön gasprincipen gäller.
- **Undermålig konsekvensanalys**
Energigas Sverige anser att viktiga perspektiv inte tas upp i konsekvensanalysen, till exempel att föreslagna ändringar innebär stora ekonomiska konsekvenser för många aktörer verksamma inom biogas, samt att biogasens samhällsnyttor riskerar att utebli.

Alla alternativ behövs för att nå målet år 2030

Sverige behöver ställa om fordonsflottan för att kunna nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030. Det är vi alla överens om och gasbranschen, liksom övriga branscher, arbetar hårt för att det ska kunna bli verklighet genom att investera i produktion och infrastruktur. Intresset och efterfrågan på förnybara alternativ växer både på lätta och tunga sidan.

Inledningsvis konstateras att **alla** alternativ kommer att behövas för att nå målet. Det finns inte en lösning som kan ersätta den bensin och diesel som används idag. Både biogas, förnybar vätgas, förnybar el och andra förnybara och hållbara flytande alternativ behövs, och marknaden finns för att samtliga dessa alternativ ska kunna växa och på så sätt gemensamt bidra till omställningen av transportsektorn.

Regeringen med samarbetspartierna har höga ambitioner med sin klimatpolitik. Det uttrycks på ett tydligt sätt i januariöverenskommelsen. Där finns bland annat en skrivning om intensifierade satsningar på biogas. Regeringen har tydligt visat den här inriktningen genom flera konkreta beslut, exempelvis genom investeringsstöd via Klimatklivet och innovationsklustret Drive LBG, tillfälliga produktionsstöd och skattebefrielse. Därför är det väldigt olyckligt att regeringen nu på flera sätt avsevärt försämrar för biogasanvändningen inom transportsektorn – där omställningsbehoven är stora. Risker är uppenbar att nya investeringar i biogas inte blir av.

För att upprätthålla en livskraftig, inhemsk produktion av biogas måste 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, inklusive de lätta transporterna, parallellt med att elektrifieringen växer och nya marknader för biogas mognar. Att stänga dörren för biogas i lätta transporter gynnar inte den mognadsprocessen – tvärtom, det riskerar att sätta stopp för den satsning som regeringen vill göra på biogas.

Det finns flera rapporter som poängterar behovet av omställningen. Ett exempel är Klimatpolitiska rådets rapport 2021¹ som presenterades den 25 mars 2021 i vilken de gör bedömningen att taktiken i klimatomställningen fortfarande är för låg och den beslutade politiken är inte tillräcklig för att nå klimatmålen. Klimatpolitiska rådet menar att regeringen under krisen har hållit fast vid inriktningen i klimathandlingsplanen men att de ännu inte har tillräckligt nyttjat det möjlighetsfönster som coronakrisen innebär genom att låta kris- och återhämtningsinsatserna bli en tydlig förstärkning av den samlade politiken för klimatomställningen.

Även IEA har i sin senaste rapport NetZero by 2050 – A Roadmap for the Global Energy Sector² konstaterat att även om antalet länder som tar fram planer för att nå netto-noll utsläpp år 2050 växer, och även om alla planer genomförs, så räcker det inte riktigt för att nå målet 2050, eller att begränsa temperaturökningen till 1,5°C.

Energigas Sverige avstyrker förslaget att ändra miljöbilsdefinitionen

Den 1 juli 2020 fick Sverige en ny miljöbilsdefinition. Den styr de statliga myndigheternas fordonsupphandling, men påverkar även regioners, kommuners, företags och privatpersoners bilval.

Både vid en analys av enbart klimatnyttan³ för olika förnybara drivmedel, och vid en bredare analys av flera olika miljö- och samhällsnyttor⁴, hamnar biogasbilar i topp tillsammans med elfordon.

¹ <https://www.klimatpolitiskaradet.se/rapport-2021/>

² <https://www.iea.org/reports/net-zero-by-2050>

Beslutet om att inkludera biogasbilarna i 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.

Enligt den nuvarande definitionen är *miljöbilar* samma sak som de *klimatbonusbilar* som berättigar till bonus vid inköp. Det gör begreppet enkelt för konsumenter att förstå och skapar trovärdighet hos miljöbilspolitiken. En miljöbil är därmed en bil 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. I praktiken innebär detta att alla nya elbilar är miljöbilar, liksom alla nya bilar som drivs av fordonsgas (biogas) eller förnybar vätgas. Alla nya laddhybrider som släpper ut högst 60 g CO₂/km enligt testcykeln WLTP är också miljöbilar.

Det nya förslaget innebär att en *miljöbil* i stället ska vara samma sak som en *ren lätt bil* – detta trots att det inte är ett krav i direktivet och trots att regeringen själva konstaterar att förordningen som definierar en *miljöbil* kan behållas precis som den är utan ändringar. Begreppet *ren lätt bil* definieras i EU:s direktiv [\(EU\) 2019/1161](#) om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Till och med år 2025 får koldioxidutsläppet ur avgasröret vara högst 50 g CO₂/km. Därefter får en ren lätt bil inte ha några koldioxidutsläpp alls. Utsläppen av övriga luftföroreningar får vara högst 80 procent av de aktuella utsläppsgränserna vid verklig körning (RDE).

I praktiken innebär detta att alla elbilar och vätgasbilar, samt möjligen vissa laddhybrider, är rena lätta fordon till och med år 2025. Därefter passerar bara elbilar och vätgasbilar nålsögat.

Det finns ingen motsättning mellan att ha kvar biogasdrivna bilar i den nationella miljöbilsdefinitionen och samtidigt uppfylla EU:s krav i direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Biogasdrivna bilar bör således fortsatt inkluderas i den nationella miljöbilsdefinitionen, i enlighet med det beslut som regeringen fattade i juni 2020 om skärpt miljöbilsdefinition.

Många länder anser att Sverige är ett föregångsland då det gäller biogas och konstaterar att vi ligger långt före många andra länder avseende både produktion, distribution och användning. Det blir då väldigt märkligt att Sverige nu börjar backa in i framtiden och försvårar för biogasens utveckling, i stället för tvärt om.

Sverige borde agera mer som Norge. Stortinget i Norge har nyligen beslutat, i ett parti-överskridande nästan enhälligt beslut, att ge sin regering i uppdrag att undanröja kvarstående hinder för biogasproduktion. Beslutet består av flera delar, bland annat att regeringen ska ändra skrivningarna i alla statliga målsättningar och planer, både redan antagna och kommande – nollutsläpp och biogas, ska det stå. Tanken är att likställa biogasfordon med nollutsläppsfordon (el och vätgas) i alla statliga målsättningar.

Med regeringens förslag gör Sverige precis tvärtom. Om förslaget till ny miljöbilsdefinition genomförs kommer biogasbilar inte längre räknas som miljöbilar. De skulle bara i undantagsfall få upphandlas av statliga myndigheter. Risken är dessutom överhängande att det leder till att regioner, kommuner, företag och privatpersoner drar sig för att skaffa biogasbil. Det innebär att mycket av de ansträngningar och investeringar som kommuner, regioner och näringsliv gjort för att bygga upp en hållbar infrastruktur för biogas, som har subventionerats med statliga medel genom till exempel Klimatklivet, delvis går förlorad då avsättningen för produkten (bland annat lokalproducerad biogas från kommuninvånarnas matavfall) avtar. Tankinfrastrukturen för biogas är väl

³ Exempelvis: Miljöbästa bilar 2021, Gröna Bilister, maj 2021

⁴ 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.

utbyggd i stora delar av landet. Att kapa möjligheten att nyttja dessa investeringar är varken resurseffektivt eller bra för klimatet. Miljöbilsdefinitionen har stor påverkan på transportsektorns omställning som helhet och marknadsförutsättningarna för olika förnybara drivmedel.

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

Det är alltså mindre än ett år sedan miljöbilsdefinitionen infördes och viljan att göra investeringar i klimat och miljö riskerar att försämrats om förutsättningarna förändras med så kort varsel. Politiken måste vara mer uthållig och se till den faktiska klimatnyttan.

Energigas Sveriges förslag gällande regeringens förslag till förordning om ändring i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar:

§3 ändras ej utan har fortsatt nedanstående lydelse

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

Det är mycket svårt att förstå poängen med att exkludera biogasbilarna

Den fordonsgas som tankas i Sverige består till 95 procent av biogas, av vilken merparten produceras i Sverige. I gasbranschens Klimatfärdplan för fossilfri konkurrenskraft⁵ finns delmål om att den komprimerade fordonsgasen ska vara 100 procent biogas år 2023. Få, om någon, ifrågasätter biogasens hållbarhet och klimatnytta.

Beräkningar från Lunds tekniska högskola visar att genomsnittlig svensk biogas i princip ger nollutsläpp av växthusgaser (99 procent minskning jämfört med fossil bensen och diesel).⁶

Att ersätta bensen och diesel med biogas innebär inte bara en stor vinst för klimatet och miljön. Det driver samtidigt helt nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – såsom avfall, avlopp och jordbruk – med återcirkulering av växtnäringsämnen, minskad övergödning samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. Produktion av biogas och biogödsel ger samtidigt ökad försörjningstrygghet, landsbygdsutveckling, fler arbetstillfällen, regional näringslivsutveckling och innovation samt nya exportmöjligheter. Av alla de nya drivmedlen är det endast biogas som hittills kunnat visa så stora systemnyttor i samhället.

Biogasen är avgörande för att nå Sveriges högt satta miljö- och klimatmål, och förtjänar att värderas därefter. Våra matrester, avloppsvatten, gödsel och andra restprodukter blir till förnybar energi, samtidigt som vi löser ett avfallsproblem och producerar biogödsel till ekologisk mat. Landsbygd möter stad i ett kretslopp med unika samhällsnyttor och stor utvecklingspotential. Biogas är cirkulär ekonomi praktiken och det är en stor utmaning att kortfattat beskriva alla de nyttor som användning av biogas medför.

Regeringen har även beslutat ett nytt mål då det gäller insamling av matavfall: 75 procent av allt matavfall ska samlas in senast 2023. Detta ökar givetvis potentialen för produktion av biogas, trots att matavfall givetvis i första hand ska minimeras.

I dagsläget samlar mer än 80 procent av Sveriges kommuner in matavfall i varierande utsträckning, men för att nå det nya målet måste såklart fler kommuner komma i gång. De flesta måste också bygga ut sin insamling. På verksamhetssidan har man inte kommit lika långt och fler, framför allt

⁵ <https://www.energigas.se/library/2778/gasbranschens-faerdplan-2.pdf>

⁶ <https://www.energigas.se/fakta-om-gas/biogas/biogas-och-miljoen/biogasens-klimatprestanda/>

butiker, måste på allvar börja sortera ut sitt matavfall, menar Avfall Sverige i tidningen Energigas, nr 2, 2021⁷.

Som vi tidigare har konstaterat behöver vi kunna använda biogasen som drivmedel för att kunna ta tillvara biogasens unika samhällsnyttor. Många av nyttorna uppstår i produktionen, men produktionen kräver en avsättning och vägtrafiken utgör en viktig avsättningsmarknad för biogas. Behov av drivmedel finns överallt i Sverige där det finns behov av att röta och omvandla avfall och restprodukter till biogas. Förbrukning av drivmedel linjerar också väl med biogasens produktionsmönster, det vill säga kontinuerlig produktion och användning dygnet runt under årets alla dagar. Sammantaget möjliggör vägtrafiken kontinuerlig, lokal och regional avsättning av biogas i hela landet. På så sätt undviks även kostsam lagring och transport.

Biogasbilarna är som sagt en viktig del i transportomställningen och om användningen av biogas går ner, försvinner även de många samhällsnyttorna. För att nå omställningsmålen behöver användningen av biogas i transportsektorn i stället premieras, för både lätt och tung trafik, **inte** försvåras.

Nyligen aviserade regeringen att merkostnaden för besiktning av biogasbilar ska tas bort, vilket är mycket positivt. Pressmeddelandet kom från samma Infrastrukturdepartement som nu har remitterat förslaget att biogasbilar inte längre ska räknas som miljöbilar.

Låt nuvarande miljöbilsdefinition fortsatt gälla för 61,5 procent av bilarna

Enligt EU:s direktiv ska minst 38,5 procent av bilarna inom vissa områden i den svenska offentliga upphandlingen vara rena lätta bilar. Detta krav föreslås skrivas in i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar. Därmed är plikten gentemot EU uppfylld. En plikt som var fullt känd när den nya miljöbilsdefinitionen utreddes och beslutades. Självklart ska Sverige uppfylla gällande EU-direktiv, men varför samtidigt försvåra för den svenska biogassatsningen, helt i onödan, genom att exkludera biogasbilar från den nationella miljöbilsdefinitionen? När regeringen försvårar för biogasen undergrävs möjligheterna att nå flera nationella miljömål och inte minst klimatmålet om 70 procent lägre växthusgasutsläpp från inrikes transport år 2030 jämfört med 2010.

I skäl 19 sägs 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. Det är även tydligt i syftet med EU-direktivet att grundtanken inte bara handlar om klimatrelaterade utsläpp, utan även syftar till att bidra till en större bild som även inkluderar miljö- och energipolitik.

Med andra ord finns det stora möjligheter för medlemsstaterna att i den andel som inte omfattas av direktivet använda regelverket på det sätt som gynnar landets omställning av transportsektorn på bästa sätt. Energigas Sverige anser att det görs bäst och effektivast genom att nuvarande miljöbilsdefinition gäller för 61,5 procent av de statliga myndigheternas bilar, vilket inte på något sätt strider mot EU:s direktiv.

Samtidigt bör liknande krav ställas även för andra offentliga verksamheter, som kommuner och regioner, exempelvis genom hänvisning till nuvarande miljöbilsdefinition i förordning 2020:486. Med Sveriges höga ambitioner kring minskad klimatpåverkan från transportsektorn ter sig avsaknaden av ett sådant krav obegripligt och kontraproduktivt ur ett helhetsperspektiv.

Överimplementera inte då det gäller bussarna

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 även Klass II-

⁷ <https://www.energigas.se/publikationer/tidningen-energigas/energigas-nr-2-2021-tema-hallbar-utveckling/>

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.

Sverige ligger långt fram då det gäller omställningen av bussflottan, se sid 62 i remitterad promemoria, där det konstateras att 90 procent av bussarna i kollektivtrafiken använde fossilfria drivmedel under år 2019, enligt Svensk Kollektivtrafik. De viktigaste fossilfria drivmedlen för buss är HVO, biogas och RME, men även antalet elbussar ökar. Sverige uppfyller alltså redan i dag minimimålet på 45 procent rena bussar.

Elbussar passar bra i stadstrafiken av flera olika anledningar. I regiontrafiken finns det dock många fördelar att använda flytande biodrivmedel eller biogas som drivmedel i bussarna. Att både i den första och i den andra referensperioden ställa krav på att minst en fjärdedel, och sedan minst hälften, av den angivna andelen ska vara utsläppsfria bussar även för regionbussar skapar onödiga kostnader och problem.

Förslag till förtydliganden i lag och förordning

Nedan föreslås några förtydliganden i lag och i förordning.

Energigas Sveriges förslag till förtydliganden i regeringens förslag till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet:

§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. 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: I förslaget till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet, §3, finns en otydlighet kring drivmedel. Hänvisningen är till definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. I den svenska implementeringen av REDII omfattar definitionen av biodrivmedel även gasformiga biobränslen för motordrift såsom biogas, till skillnad från REDII:s definition av biofuels, vilken endast omfattar flytande biodrivmedel. Syftet i direktivet om främjande av rena och energieffektiva

vägtransportfordon är att biodrivmedel här endast ska avse flytande biodrivmedel, och där metangas specificeras för sig. Bestämmelsen behöver därför omformuleras för att återspegla detta.

Ett förtydligande behövs av texten som beskriver vad som inte är alternativa drivmedel. I sista strecksatsen borde stå:

- Biodrivmedel **förutom metangas**, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen som blandas med konventionella fossila bränslen

Det bör tydliggöras, exempelvis i författningskommentar, att med konventionella fossila bränslen avses här fossil bensin och fossil diesel. Syftet är att gasformig och flytande fordonsgas ska anses vara alternativt drivmedel och inte omfattas av denna skrivning som syftar på flytande biodrivmedel som blandas i bensin och diesel. I Skäl för förslaget, sid 41 i remitterad promemoria, är det tydligt att metangas inte omfattas, vilket är bra.

Energigas Sveriges förslag till förtydligande i regeringens förslag till förordning om ändring i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar:

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.

Undermålig konsekvensanalys

Promemorian saknar ett resonemang om de verkliga klimatutsläppen

I 6.1.2 konstateras att det för närvarande inte finns några bilmodeller på marknaden med förbränningsmotor, inte heller gasdrivna bilar, som uppfyller definitionen av en ren lätt bil och det bedöms osannolikt att sådana kommer att finnas på marknaden de närmaste åren. Vi instämmer i den bedömningen, men det är viktigt att belysa varför det förhåller sig så. Skälet är att definitionen av ren lätt bil bygger på det alltför snäva tailpipe-perspektivet där biogas räknas som fossilt och där all el och vätgas, oavsett ursprung, alltid räknas som förnybar. Det är givetvis ett perspektiv som inte stämmer särskilt väl med verkligheten.

I själva verket ger biogasbilar, som drivs med biogas, mycket låga koldioxidutsläpp, det vill säga om vi utvärderar utsläppen i det mer teknikneutrala och verklighetsförankrade well-to-wheels-perspektivet. I tabellen på nästa sida (högra kolumnen) framgår well-to-wheels-utsläppen för de biogasbilar (personbilar) som finns på den svenska marknaden idag. Utsläppen från en biogasbil ligger typiskt omkring 20 g/km, det vill säga långt under de 50 g/km som utgör koldioxidkravet för en ren lätt bil under första referensperioden. Vi anser att de verkliga utsläppen alltid borde finnas med som viktig bakgrundsfakta vid utvärdering av olika politiska förslag som rör fordon.

Bilmärke	Modell	Version	CO2-certutsläpp enligt WLTP (g/km) (blandad körning)	CO2-utsläpp biogas (g/km)
Audi	A3	Sportback 30 g-tron Proline	108	20
		Sportback 30 g-tron Proline Advanced	110	20
		Sportback 30 g-tron S line	110	20
	A4	Avant 40 g-tron Proline	122	22
		Avant 40 g-tron Proline Advanced	122	22
		Avant 40 g-tron S line	124	23
	A5	Sportback 40 g-tron Proline Advanced	121	22
Sportback 40 g-tron S line		121	22	
Ford	Focus Kombi	1.0T EcoBoost Mhev 125hk manuell	100	18
		1.0T EcoBoost 125hk automat	118	22
		1.5T EcoBoost 182hk automat	123	23
	Focus 5D	1.0T EcoBoost Mhev 125hk manuell	100	18
		1.0T EcoBoost 125hk automat	116	21
		1.5T EcoBoost 182hk automat	122	22
	Mustang GT Fastback	5,0l V8 automat	205	38
	Mustang GT Convertible	5,0l V8 automat	210	38
	Puma	1.0 EcoBoost 125hk automat	117	21
		1.0 EcoBoost Mhev 125hk manuell	107	20
	Kuga	1.5T EcoBoost 150hk manuell	128	23
2.5 Elhybrid CVT 4WD		112	21	
Seat	Arona	1.0 TGI CNG 90 Style	102	19
		1.0 TGI CNG 90 FR	103	19
	Ibiza	1.0 TGI CNG 90 Style	103	19
		1.0 TGI CNG 90 FR	110	20
	Leon	1,5 TGI DSG Sportstourer	110	20
Tarraco	2.0l TSI 190 hk (140 kW)	169	31	
Skoda	SCALA	Style G-Tec	102	19
		Monte Carlo G-Tec	102	19
	Kamiiq	Ambition G-Tec	101	19
		Style G-Tec	101	19
		Monte Carlo G-Tec	101	19
	Octavia combi	Ambition G-Tec	106	19
		Style G-Tec	106	19
Kodiaq	2.0l TSI 190 hk (140 kW)	169	31	
Suzuki	Vitara	1.4l 103 kW	101	19
		1.0l 82 kW	95	17
	Vitara Hybrid	1.4l 95 kW	85	16
	S-Cross	1.4l 103 kW	101	19
		1.0l 82 kW	95	17
Swift Hybrid	1.2l 61 kW	91	17	
Volkswagen	Golf	1,5 TGI 130 DSG	111	20
	Golf Sportscombi	1,5 TGI 130 DSG	111	20

Ingen konsekvensanalys gällande effekter på biogasmarknaden

I promemorian saknas 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 biogasbilar. Därtill ska nämnas att tiotals miljarder kronor redan har lagts in i en gemensam biogassatsning mellan industri och skattemedel, där stat och kommun har varit föregångare med att våga satsa på hållbara och kommersiellt gångbara lösningar. I promemorian görs bedömningen att det inte bli några merkostnader av förslagen för kommuner och regioner. Men 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.

Regeringen har aviserat att den ska återkomma om förslagen i Biogasmarknadsutredningens betänkande, och i januariöverenskommelsen framgår att Sverige ska satsa på biogas som drivmedel. Det är en klok och kostnadseffektiv satsning som Energigas Sverige och en lång rad andra remissinstanser och myndigheter välkomnar. Att då samtidigt ge biogasbilarna betydligt sämre förutsättningar på marknaden strider mot politikens inriktning.

Inte helt problemfritt att genomföra storskalig utbyggnad av laddinfrastruktur

I kapitel 6.1.2 konstateras även att en förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken är att det finns laddinfrastruktur i hela landet. Regeringen har i klimathandlingsplanen slagit fast att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Stora satsningar finns beskrivna som ska underlätta utbyggnaden av laddinfrastruktur, vilket givetvis är bra.

Ett annat problem dock, som inte nämns i remissen, är att Sveriges elnät står inför stora upp-rustningsbehov. I vissa delar av landet har läget blivit akut. Här behövs alltså åtgärder både för att lösa de omedelbara problemen med lokal kapacitetsbrist och överföring, men också ett arbete med att klara reinvestering och utbyggnad av elnätet på sikt. Investeringsbehovet i elnätet fram till 2045 beräknas till 500 miljarder kronor för att möta samhällets ökade elanvändning menar Energiföretagen Sverige i en debattartikel "Dra inte undan mattan för investeringar i elnäten" som publicerades 2020-10-05. Utan ett elnät som klarar kraven får vi inte framtidens elbilar och hållbara industrier, och dessa investeringar behöver påbörjas redan i dag.

Denna problematik nämns inte i konsekvensanalysen men kan givetvis påverka möjligheten för en expansiv utbyggnad av laddinfrastruktur.

Konsekvenser för myndigheter, regioner och kommuner

I kapitel 6.2 och 6.3 konstateras att förslaget innebär att myndigheterna kommer att behöva tillämpa direktivets definition på en ren lätt bil vid köp, leasingavtal och hyra av bil samt vid taxiresor från och med den 1 januari 2022, det vill säga även vid avrop från ramavtal som sluts från och med detta datum. Även om möjligheten att vid särskilda skäl göra avsteg från kravet på miljöbil kvarstår för myndigheterna.

Det som tas upp i denna remiss påverkar givetvis redan idag myndigheternas, men även regionernas och kommunernas, inställning till vilka fordon som ska upphandlas. Det betyder redan nu att inställningen till biogas och andra förnybara alternativ försämras trots de uppenbara fördelar de har. Kommunerna har ju dessutom ett ökat krav på sig att samla in matavfall, se ovan. Matavfall som hittills till stora delar har använts för produktion av biogas som till största delen används för att driva kommunala och regionala fordon och upphandlad trafik.

I konsekvensanalysen konstateras, för regioner och kommuner, att bland personbilarna var gasfordon vanligast år 2019 (cirka 32 procent av de inköpta personbilarna för kommuner och 60 procent för regioner). I flera kommuner och regioner har satsningen på biogasfordon varit en central del i dels försörjningstrygghet, dels i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Även ett stort antal sopbilar och andra fordon drivs med biogas. På sid 62 konstateras att cirka 60 procent av det totala antalet inköpta bilar var gasdrivna, cirka 5 procent eldrivna. Kommuner och regioner är på så

sätt också en viktig motor för att bygga upp en andrahandsmarknad för gasdrivna fordon – ett viktigt steg i utvecklingen av biogasmarknaden.

Menar regeringen nu på allvar att denna utveckling inte ska uppmuntras framöver? Var finns logiken i att ställa krav på matavfallsinsamling och biogasproduktion och sedan skicka signalen att det inte längre är viktigt att använda biogasen som drivmedel inom regionens och kommunens verksamheter?

Myndigheter, regioner och kommuner är givetvis föregångare och som sådana behöver det finnas en tydlighet i att de ska använda alla förnybara och hållbara alternativ som finns, inte minst biogasen som produceras lokalt av deras eget avfall.

Konsekvenser för företag

I kapitel 6.4 konstateras att regelverket är positivt för de företag som tillverkar elbilar eftersom det underlättar deras möjlighet att nå EU:s skärpta koldioxidkrav för nya personbilar. Givetvis stämmer det, och som tidigare sagt är elektrifiering av transportsektorn viktig.

I en konsekvensanalys borde dock en bredare bild finnas med, med beskrivning av konsekvenserna för företag som producerar bilar som går på andra förnybara alternativ. Den ovan nämnda försäljningen av personbilar som körs på biogas i regioner och kommuner, ca 2 900 fordon, utgör mer än hälften av den totala försäljningen av biogasbilar i Sverige under 2019. Vilka konsekvenser blir det för dem om allmännyttan inte längre upphandlar dessa fordon? Vilka konsekvenser blir det för användningen av biogas och möjligheten att bibehålla den nyss uppbyggda tankningsinfrastrukturen för biogas? Om detta står inget i konsekvensanalysen.

Om användningen av biogas går ned får det stora konsekvenser för samtliga aktörer på biogasmarknaden, även biogasproducenter, som redan idag har en tuff utmaning när det gäller lönsamheten. Biogasbilarna är en viktig del i transportomställningen och om användningen av biogas går ner, försvinner även de många samhällsnyttorna. Konsekvensen blir då att det är samhället som är den stora förloraren. Det står inte ett ord om detta i konsekvensanalysen.

Avslutningsvis

I Biogasmarknadsutredningen – SOU 2019:63 Mer Biogas! För ett hållbart Sverige – konstateras att nyttan av att använda biogas är störst då den ersätter fossil bensin och diesel följt av att ersätta naturgas. Det sistnämnda pågår redan då den komprimerade fordonsgasen redan består av 95 procent biogas, och andelen biogas ökar i snabb takt även för flytande fordonsgas.

Sverige har en unik möjlighet att driva biogasutvecklingen framåt, nationellt och internationellt. Om vi satsar nu kan vi behålla och förstärka en tätt position som skapar exportmöjligheter, försörjningstrygghet, nya gröna jobb och stor miljö- och klimatnytta.

I det läget får inte regeringen dra undan mattan för en viktig del av den svenska biogasanvändningen.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel