



Gröna Mobilister  
Lars Forssells gata 33  
112 15 Stockholm

Remissvar  
M2022/01829  
15 december 2022

Miljödepartementet

Skickat till:  
m.remissvar@regeringskansliet.se

## *Remissvar från Gröna Mobilister gällande*

### **Promemorian Näringslivets klimatomställning PM2022:10 (M2022/01829)**

#### **Om Gröna Mobilister**

Gröna Mobilister är en ideell medlemsorganisation som verkar för en mobilitet som är anpassad till planetens gränser och global rättvisa. Vi vill stärka människors livskvalitet i städer och på landsbygd. Det gör vi genom informations spridning och påverkansarbete.

#### **Sammanfattning av rapporten**

På uppdrag av regeringen har Tillväxtanalys med stöd av Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Jordbruksverket, Boverket och Skogsstyrelsen tagit fram analyser och förslag till styrmedel och andra åtgärder som kan bidra till näringslivets klimatomställning. Rapporten är en del av det underlag som ett flertal myndigheter varit delaktiga i att ta fram till den klimathandlingsplan som regeringen ska lägga fram för riksdagen under 2023. I rapporten läggs 47 förslag fram, för stärkt genomförandekraft i näringslivets klimatomställning.

#### **Gröna Mobilisters synpunkter**

Gröna Mobilister ställer sig positiva till att det tagits fram förslag som syftar till att stärka näringslivets klimatomställning. För ett ökat helhetsgrepp hade det varit önskvärt med ett avsnitt med en sammanfattning över transportsektorns omställning då det är en sektor med stor inverkan på övrigt näringslivs omställning då transportsektorn i grova drag står för 50 % av den icke-handlande sektorns klimatutsläpp.

Gröna Mobilister begränsar här svaren till de åtgärder som kan anses tangera våra medlemmars intressen, exempelvis upphandling och arbetsmaskiner.



Gröna Mobilister har därför valt att kommentera följande förslag och rekommendationer:

- **Nummer 10. Förstärkt och fortsatt arbete för minskat matsvinn**  
Gröna Mobilister ställer sig bakom förslaget och tycker det är viktigt att matsvinnet genom hela livsmedelskedjan minskas. Samtidigt vill vi belysa vikten av att det matavfall som ofrånkomligen uppstår samlas in och används på ett för klimatet effektivt sätt. Exempelvis genom rötning till biogas som kan användas som drivmedel för näringslivets fordonsflottor och som växtnäring inom lantbruket. Detta kan eventuellt ingå under åtgärd nummer 12 – utred målsättningarna om cirkulär ekonomi.
- **Nummer 16. Utred CCU-teknikens roll i energisystemets omställning med avseende på klimatnytta, försörjningstrygghet och konkurrenskraft**  
Gröna Mobilister ställer sig bakom förslaget då CCU kan användas för att framställa e-bränslen tillsammans med grön vätgas. Vi anser att CCU är extra intressant i kombination med biogena koldioxidströmmar.
- **Nummer 20. Fortsätt stödja fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI)**  
Gröna Mobilister ställer sig bakom förslaget men vill understryka att FFI behövs för fortsatta innovationer även kopplade till övriga fordonssektorn och inte bara till arbetsmaskinerna.
- **Nummer 21. Definiera begreppen nollutsläpp och lågutsläpp kopplat till arbetsmaskiner**  
Gröna Mobilister ser ett problem med begreppet nollutsläpp då detta kan uppfattas som vilseledande. Ur ett livscykelperspektiv finns alltid utsläpp kopplade till produktionen av fordon och arbetsmaskiner. Definitionerna bör därför ta hänsyn till hela arbetsmaskinens livslängd om dessa definitioner ska tas fram.
- **Nummer 22. Utvärdera klimatpremien**  
Gröna Mobilister anser att Klimatpremien är ett viktigt styrmedel för inte bara arbetsmaskiners utan även tunga lastbilars omställning till mer miljövänliga och diversifierade drivlinor. En översyn har precis genomförts och lett till förändringar i vilka arbetsmaskiner som kan få stöd. För många förändringar på kort tid kan uppfattas som ryckigt och leda till en osäkerhet hos näringslivet när det gäller att ställa om sina fordonsparker. Vidare ser vi att det är fördelaktigt att hålla stöd

administrativt enkla vilket talar för att det kan vara bra att hålla ihop systemet för arbetsmaskiner och tunga lastbilar. Enligt senaste budgetpropositionen för 2023 hade 159 ellastbilar, 312 gaslastbilar, 65 eldrivna arbetsmaskiner och en fordonsgasdriven arbetsmaskin ansökt om stöd. Med dessa siffror vill vi visa att det rapporten kallar för att ”mogen teknik (biogas)” gynnas framför ”teknik under utveckling” inte stämmer då dessa 159 ellastbilar rimligen fått större del av anslagen än de 312 gaslastbilarna. Enligt enkla överslagsberäkningar bör runt tre fjärdedelar av stödet ha gått till ellastbilar. Det är även viktigt ur ett näringslivsperspektiv komma ihåg att alla förnybara drivmedel kommer att behövas i klimatomställningen då företag har olika uppdrag och därigenom olika behov där olika förnybara drivmedel passar olika bra. För många näringslivsaktörer är inte biogas en mogen och väletablerad teknik, utan i en sektor som endast använt diesel i väldigt många år innebär det relativt stora förändringar och trösklar som behöver övervinnas för att gå över till biogas från diesel. Det är mycket viktigt att sprida riskerna och säkerställa att flera förnybara drivmedel kan utvecklas parallellt om 2030-målet för transportsektorn ska nås och det kommer att ta lång tid innan alla tunga fordon kan elektrifieras. Låt därför Klimatpremien även fortsättningsvis omfatta både el, vätgas, biogas och etanol för att maximera hastigheten i omställningen.

- **Nummer 23. Stödåtgärder till laddinfrastruktur för arbetsmaskiner**

Gröna Mobilister ställer sig bakom förslaget då det finns ett värde i att påskynda elektrifieringen av arbetsmaskiner. Vi har däremot svårt att se varför stödet inte ska ingå i befintliga stöd som exempelvis Klimatklivet. Det kan vara bra att undersöka om det är möjligt att införliva denna typ av riktat stöd i befintliga stödsystem för att minska administrationskostnaderna och, om det införlivas i Klimatklivet, säkerställs även stödet till de mest kostnadseffektiva åtgärderna.

- **Nummer 25. Utred miljözoner för arbetsmaskiner**

Gröna Mobilister avstyrker förslaget då arbetsmaskiner är en bred kategori som omfattar allt från handhållna redskap till maskiner på fler ton. Då arbetsmaskiner i stor utsträckning upphandlas bör ändamålsenliga upphandlingskrav vara en bättre och mer precis metod för omställningen. Då kan dels krav på elektrifiering ställas där så är lämpligt och andra arbetsmaskiner kan drivas av förnybara drivmedel som HVO100 om de inte kommit lika långt i omställningen. Att tillsätta mer pengar till kommuner och regioners upphandlingsbudgetar för höga miljökrav här och nu bör

vara mer kostnadseffektivt och kan leda till en snabbare omställning. Lika så behövs tydliga krav på krav på fossilfrihet i Trafikverkets stora entreprenadupphandlingar. Detta är en bättre lösning eftersom ett register för arbetsmaskiner ligger långt in i framtiden enligt våra dialoger med Transportstyrelsen och att detta register skulle vara det som initierar utredningen om miljözoner. Med detta sagt ser vi positivt på att ett register för arbetsmaskiner tas fram snarast möjligt då detta underlättar uppföljningen av upphandlade tjänster där arbetsmaskiner används.

- **Nummer 31. Se över och justera de nationella klimatmålen så att de tydligare anknyter till och bidrar till EU:s klimatpolitik**

Gröna Mobilister anser att Sveriges roll inom EU:s klimatpolitik ska vara som föregångare och den världsutställning för grön teknik som Fossilfritt Sverige propagerar för. Generellt ligger Sveriges klimatmål högre än EU:s och det kan i sig ge konkurrensfördelar för näringslivet i form av exportmöjligheter av grön teknik och export av kunskap. Att harmonisera mer med den europeiska klimatpolitiken riskerar att sänka takten i den omställning som vi idag ser i Sverige. Vi ser redan nu hur transportsektorns mål blir mycket svårare att nå med Regeringens förslag om att sänka reduktionsplikten till EU:s miniminivå. Detta bidrar även till minskad investeringsvilja i produktion av förnybara drivmedel i Sverige, något som minskar möjligheterna till exportintäkter och minskar vår försörjningstrygghet på drivmedel.

- **Nummer 41 och 42. Upphandling**

Gröna Mobilister ställer sig bakom förslagen. Den offentliga upphandlingen är av avgörande karaktär för att nå uppsatta klimatmål. Det finns goda exempel från transportbranschen där kommuner och regioner ställer liknande krav i sina transportintensiva upphandlingar som har lett till en långsiktig omställning till flera olika förnybara drivmedel. Detsamma kan göras för arbetsmaskiner och material. Vi vill då framhålla att transporterna av material som betong, cement och alternativ till dessa också kan kravställas för att minska miljöbelastningen än mer.

För Gröna Mobilister

*Jesper Johansson, ordförande*