

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 STOCKHOLM

Remissvar
I2019/00597/TM
7 januari 2020

Infrastrukturdepartementet

Skickat till:
stefan.g.andersson@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se
i.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande

Förslag på förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Gröna Bilister är en ideell och oberoende förening som vill påskynda omställningen till en grön bilism som är anpassad till planetens gränser, till stadens dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister har i mer än tjugo års tid rankat de bästa miljöbilarna på marknaden, sammanställt urval med goda miljöbilsval kallade [Miljöbästa Bilar](#), och utsett årets [Miljöbästa Bil](#). Vi har därför betydande erfarenhet av att formulera kriterier som ringar in bilar med goda miljö- och säkerhetsegenskaper för alla behov.

Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på detta förslag till förordning, och vi bistår gärna regeringen med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

1 Huvudsakliga synpunkter

Gröna Bilister är mycket positiva till att regeringen föreslår nya miljö- och säkerhetskrav för de bilar som myndigheter införskaffar eller använder. De tidigare kraven upphörde att gälla den 1 juli 2018, och Sveriges myndigheter har sedan dess stått utan riktlinjer.

Gröna Bilister är positiva till att myndigheter i första hand ska välja så kallade *klimatbonusbilar* enligt 5 §, vilket i praktiken innebär elbilar, laddhybrider eller gasbilar.

Gröna Bilister anser dock att det är *en mycket allvarlig brist* i liggande förslag att inga andrahandsalternativ preciseras. Myndigheterna kommer att behöva göra ett betydande antal undantag från kravet att i första hand välja *klimatbonusbilar*. Ännu fler undantag kommer att behöva göras av de kommuner, regioner och företag som länge väntat på att få vägledning av dessa statliga upphandlingskrav. För alla dessa undantag erbjuder liggande förslag ingen styrning alls. Med detta förslag försitter regeringen därmed en gyllene möjlighet att styra en mycket stor del av den svenska fordonsflottan i hållbar riktning.

För att skapa en mer effektiv styrning föreslår Gröna Bilister att följande tilläggskrav ska tillämpas generellt. De innebär krav på *fossiloberoende* och *energieffektivitet*. Dessa krav ringar också in andrahandsalternativen.

1. Alla bilar med förbränningsmotor som myndigheter införskaffar eller använder ska vara godkända av generalagenten att köras på ett alternativt drivmedel som till största delen är förnybart. Detta innebär i praktiken el, fordonsgas, vätgas, E85 eller HVO100. Detta krav kan uppfyllas genom efterkonvertering.
2. Det certifierade koldioxidutsläppet vid blandad körning ska vara högst 150 g/km enligt testcykeln WLTP. För bilar med ottomotor som endast kan drivas av ett flytande drivmedel kan den övre gränsen sättas vid 170 g/km. Undantag kan medges för personbilar med fler än fem sittplatser och för fyrhjulsdrivna fordon.

Den övre gränsen för koldioxidutsläpp på 150 g/km är hämtad från Upphandlingsmyndighetens nya kriterier på *Basnivå*, och kommer i Gröna Bilisters förslag i praktiken att gälla gasbilar och dieslbilar godkända för HVO100. För bensinbilar godkända för E85 blir den övre utsläppsgränsen 170 g/km.

Att etanolbilar tillåts släppa ut mer koldioxid i Gröna Bilisters förslag beror på att ottomotorn har en lägre verkningsgrad än dieselmotorn, och att det därför kommer att bli svårt för tillverkarna att erbjuda normalstora etanolbilar som klarar gränsvärdet 150 g/km. Samtidigt behövs alla förnybara alternativ för att klara transportsektorns klimatmål, även etanol.

Fordon som kan drivas av fordonsgas har ottomotor, med dess sämre verkningsgrad jämfört med dieselmotorn. Å andra sidan är koldioxidutsläppen vid förbränning av metangas 25 procent lägre per energienhet bränsle än vid förbränning av diesel eller bensin. Därför tillämpas i Gröna Bilisters förslag det lägre gränsvärdet på koldioxidutsläpp 150 g/km även

på gasbilar. Alla normalstora gasbilar med rimlig energieffektivitet klarar detta krav.

Ett alternativ till att sätta gränsvärden för de certifierade koldioxidutsläppen är att helt enkelt uttrycka krav på energieffektivitet som ett övre gränsvärde på förbrukningen av drivmedelsenergi per körd sträcka. För att nominera en bil till utmärkelsen *Miljöbästa Bil* har Gröna Bilister tillämpat gränsen 60 kWh/km enligt den tidigare testcykeln NEDC. Ett sådant gränsvärde måste dock översättas till individuella förbrukningsgränser för varje alternativt drivmedel. Det blir lättare att tillämpa dessa miljö- och trafiksäkerhetskrav om kravet på energieffektivitet istället utgår från det certifierade koldioxidutsläppet.

2 Övriga synpunkter

Gröna Bilisters förslag 1 och 2 ovan som preciserar andrahandsalternativ bör även tillämpas vid myndigheternas upphandling av bilhyra och taxiresor.

Gröna Bilister är positiva till kravet 6 § att myndigheter ska se till att bilar som kan drivas av ett alternativt drivmedel körs på ett sådant drivmedel i största möjliga mån.

Undantag från kravet i 6 § skulle inledningsvis kunna ges för dieslbilar godkända för HVO100. Tillgången till HVO100 är fortfarande en aning osäker, med tanke på att Sverige motade bort den viktigaste råvaran PFAD (Palm oil Fatty Acid) den 1 juli 2019. Hållbarheten hos HVO100 är dessutom fortfarande en aning tveksam, med tanke på det fortsatt [stora beroendet](#) av palmolja produkter som råvara till HVO.

Det bör införas ett redovisningskrav i 12 § där myndigheter en gång om året redogör för Transportstyrelsen vad de gjort för att leva upp till kravet i 6 § på rätt tankning eller laddning, och hur utfallet har blivit.

I ljuset av Gröna Bilisters förslag 1 och 2 ovan som preciserar andrahandsalternativ vid bilval, bör kravet i 12 § på motivering inför Transportstyrelsen av avsteg från val av *klimatbonusbilar* kompletteras med krav på motivering ifall inte ens ett sådant andrahandsalternativ väljs. Det kan handla om behov av bilar med fler än fem sittplatser, eller behov av fyrhjulsdrift.

Gröna Bilister är positiva till de föreslagna kraven på alkohol i 7 § och 8 §, samt säkerhetskraven i 9 §.

3 Relation till Upphandlingsmyndighetens nya fordonskriterier

Den 20 december 2019 publicerade Upphandlingsmyndigheten nya upphandlingskriterier för fordon. Energi- och koldioxidkraven på *Avancerad nivå* motsvarar krav på *klimatbonusbil* och förslås bli normalvalet. Samtidigt preciseras en *Basnivå* med andrahandsalternativ.

En sådan nivåuppdelning med första- och andrahandsalternativ är precis vad Gröna Bilister efterlyser även i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.

De två krav Gröna Bilister föreslår i avsnitt 1 ovan är dock tuffare än Upphandlingsmyndighetens kriterier på basnivå. Gröna Bilister vill helt ta bort möjligheten att välja en fossilberoende bensin- eller diesebil. Gröna Bilister vill också skärpa kraven på energieffektivitet. Upphandlingsmyndigheten föreslår som *Baskrav* koldioxidutsläpp på högst 190 g/km enligt testcykeln WLTP för gasbilar och etanolbilar. Gröna Bilister föreslår istället 150 g/km för gasbilar och 170 g/km för etanolbilar.

Upphandlingsmyndighetens utsläppskrav för gasbilar på 190 g CO₂/km saknar helt och hållet en styrande effekt mot energieffektivitet, med tanke på att koldioxidutsläppen vid förbränning av metangas är 25 procent lägre per energienhet än vid förbränning av bensin eller diesel. Ingen gasbil på marknaden har så högt koldioxidutsläpp som 190 g/km, så vitt Gröna Bilister känner till.

4 Relation till direktiv (EU) 2019/1161

Den 20 juni 2019 antog EU de reviderade riktlinjerna (EU) 2019/1161 för offentlig upphandling av fordon. För Sveriges del innebär det att minst 38,5 procent av de upphandlade personbilarna ska vara så kallade *rena lätta fordon*.

Dessa fordon kan vara bilar med koldioxidutsläpp lägre än 50 g/km, vilket i praktiken innebär elbilar eller energieffektiva laddhybrider. (Den 1 januari 2026 skärps utsläppskravet till 0 g CO₂/km, vilket innebär att laddhybriderna då motas bort.)

Även fordon som använder alternativa bränslen som inte blandas med fossil bensin och diesel kan räknas som *rena lätta fordon*. Dessa alternativa bränslen får dock inte framställas av råvaror som medför hög risk för indirekt ändrad markanvändning (ILUC).

EU har identifierat palmolja som en råvara med hög risk för ILUC. Därmed bör inte dieslbilar godkända för HVO100 i dagsläget räknas som ett *rent lätt fordon* i Sverige, eftersom den HVO vi använder har en viss del palmoljeprodukter som råvara. Inte heller etanolbilar

godkänns i dagsläget, eftersom E85 i nuläget innehåller minst 15 volymprocent fossil bensin.

Förutom de laddbara bilarna kan därmed endast gasbilar idag räknas som rena lätta fordon i Sverige. Det innebär att EU:s definition av ett rent lätt fordon överensstämmer väl med Sveriges definition av *klimatbonusbil*. Skillnaden är att EU ställer hårdare krav på laddhybridernas energieffektivitet.

Den andel *rena lätta fordon* på 38,5 procent som EU kräver att Sveriges myndigheter upphandlar innebär att vi kan vänta oss att upp mot 60 procent av de upphandlade bilarna inte är *klimatbonusbilar*. Detta visar det stora behovet av att precisera andrahandsalternativ som också styr mot energieffektivitet och fossilfrihet i Sveriges förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.

5 Utblick

I detta avsnitt sätter Gröna Bilister in sina förslag på miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar i ett större sammanhang.

Miljökraven vid myndigheternas upphandling av fordon styr i praktiken även upphandlingen i den kommunala och den privata sektorn. Ungefär 60 procent av alla nya bilar upphandlas till juridiska personer. Dessa bilar kommer efter några år ut på begagnatmarknaden. Därför är statens upphandlingskrav avgörande för att styra hela fordonsmarknaden i hållbar riktning.

Sett över hela livscykeln har bilar som körs på biogas mycket låg klimatpåverkan och mycket låga utsläpp av hälsovådliga ämnen. Laddbara bilar har potential att överträffa dem när det gäller låg klimatpåverkan. När bilarna körs på el ger de inte upphov till några skadliga utsläpp alls i närmiljön. Biogas och el produceras i vårt närområde och bidrar till Sveriges energisäkerhet. Därför är det rimligt att biogasbilar och laddbara bilar prioriteras vid myndigheternas upphandling.

Men det går inte att kräva att alla bilar och lätta lastbilar som staten upphandlar ska vara laddbara eller kunna köras på biogas. Utbudet av sådana fordon är större än man kan tro, men det täcker ännu inte alla behov. Laddinfrastruktur och gasmackar saknas på många orter. Detta kommer myndigheter som inte är baserade i Stockholm att märka, liksom de kommuner, regioner och företag som också kommer att vilja använda statens upphandlingskriterier.

Därför måste upphandlingskraven precisera godtagbara alternativ. Annars riskerar kriterierna att bli spetsiga men alltför smala. Om de bara kan tillämpas i ett begränsat antal fall får de begränsad effekt på fordonsparken som helhet.

Av detta skäl föreslår Gröna Bilister två typer av generella krav. För det första är det självklart att alla nya bilar som staten upphandlar ska vara *energieffektiva*. För det andra måste de vara *fossiloberoende*.

Det finns ingen anledning för staten att befatta sig med nya bilar som är beroende av fossil bensin eller diesel. Fordonstillverkarna kan till marginell kostnad anpassa alla bensinbilar till etanol E85 och godkänna att alla deras dieselbilar körs på ren biodiesel av typen HVO.

Gröna Bilister anser att alla nya bilar med förbränningsmotor senast år 2023 bör vara godkända för ett kommersiellt tillgängligt bränsle som till största delen är förnybart. Även laddhybrider måste gå att köra på ett sådant bränsle när elen är slut. Det bör också ställas krav på att biogasbilar ska vara godkända för etanol E85 när gasen tagit slut. Detta ligger i linje med regeringens avsikt att fasa ut försäljningen av bensin- och dieselbilar senast år 2030, utan att för den skull slå undan benen på biodrivmedlen.

Denna långsiktiga avsikt är ett tungt vägande skäl att redan nu ställa liknande krav vid statliga upphandlingar. Det skulle sparka igång biltillverkarnas omställning och underlätta det kommande säljstoppet för fossilberoende bensin- och dieselbilar.

Historien visar att krav på fossiloberoende bilar vid upphandlingar kan ge stor effekt. Den svenska miljöbilsboomen inleddes när kommunala upphandlare och andra aktörer samlade sina krav på en snål etanolbil. Svenska Ford plockade upp den kastade handsken. Ford Focus Flexifuel presenterades år 2001 och var under en period synonym med begreppet miljöbil. Andra tillverkare följde efter. År 2008 var 51 procent av alla nya bensinbilar i Sverige godkända för etanol E85.

Exemplet gällde etanolbilar. Men upphandlingskraven bör inte stänga dörren för några fossiloberoende fordonstyper eller några förnybara drivmedel. Det förnybara drivmedlets art betyder ingenting för dess miljö- och klimatpåverkan. Råvarorna och tillverkningsprocessen betyder allt.

Det är för tidigt att säga vilka förnybara drivmedel och vilka fordonstyper som kommer att dra det längsta strået i konkurrensen. Detta är ytterligare ett skäl till att vi måste hålla så många dörrar som möjligt öppna mot den förnybara framtiden. Om vi gör det minimerar vi risken att omställningen fastnar i suboptimala lösningar eller kör in i en vägg.

Kanske kommer biobensin att konkurrera ut etanol för inblandning i fossil bensin – kanske inte. Kanske kommer all HVO att blandas in i fossil diesel istället för att säljas i ren form som HVO100 – kanske inte. Våra fordon bör vara förberedda för alla dessa möjligheter.

Den 1 juli 2018 infördes reduktionsplikt för bensin och diesel. Plikten innebär att klimatpåverkan hos dessa drivmedel ska minska enligt en förutbestämd kurva genom ökande inblandning av biodrivmedel. Men många bensinbilar kan inte köra på etanol E85 och det inte finns så mycket biobensin att tillgå. Därför säger reglerna att bensinens klimatpåverkan ska minska betydligt långsammare än dieselns.

Om alla bensinbilar godkändes för etanol E85 skulle vi kunna införa samma reduktionsplikt på bensin och diesel oavsett hur det går med biobensinen. Om alla dieslbilar dessutom godkändes för HVO100 skulle vi helt kunna skippa den artificiella uppdelningen i höginblandade och låginblandade biodrivmedel, med deras separata skatteregler.

Det är möjligt att tillgången på hållbara råvaror till biodrivmedel blir en begränsande faktor när vi vill öka andelen biodrivmedel i bensin och diesel upp mot hundra procent. Men det finns ingen anledning att låta bilarnas typgodkännande bli det.

Det är därför Gröna Bilister anser att så många bilar som möjligt med förbränningsmotor bör vara godkända för etanol E85 eller biodiesel HVO100. Statens upphandlingskrav måste utformas som ett startskott till denna utveckling. Bara då har vi en chans att nå klimatlagens mål att transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 70 procent till år 2030.

För Gröna Bilister

Johanna Grant, ordförande

Martin Prieto Beaulieu, generalsekreterare

Per Östborn, projektledare *Miljöbästa Bil*