

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Yttrande om Infrastrukturdepartementets promemoria ”Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster” (I2021/00867)

BIL Sweden har getts möjlighet att till Infrastrukturdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda förslag.

Bakgrund

PM:et beskriver införande av det uppdaterade direktivet 2009/33/EU om främjande av energieffektiva transporter i svensk lagstiftning. Direktivet berör offentlig upphandling av fordon och inkluderar även leasing, hyra eller hyrköp, och vissa tjänster bl.a. kollektivtrafik. Så här långt har direktivet inte haft någon större inverkan på offentlig upphandling. Det har handlat om att beakta energi- och miljöpåverkan vid användning under hela tiden fordonet är i drift.

I och med det ändrade direktivet skärps kraven på fordonen samt kraven på efterlevnad. Det tillkommer krav på att en viss procentandel av de upphandlade fordonen ska vara ”rena fordon”. Det skiljer mellan olika typer av fordon och anges för två perioder t.om 2030:

<u>Period</u>	<u>T.om.31 dec 2025</u>	<u>T.o.m. 31 dec. 2030</u>
Personbilar, lätta lastbilar och bussar med max totalvikt 5 ton:	38.5 %	38,5 %
Tunga lastbilar	15 %	15 %
Övriga bussar	45 % (därav 50 % utsläppsfria)	65 % (därav 50 % utsläppsfria)

- Med ren lätt bil avses t.o.m. 31 dec 2025 bil som släpper ut max 50 g/km CO₂ med RDE-värde som är lägre än 80 % av utsläppsgränserna och därefter t.o.m. den 31 dec 2030 ska fordonen vara helt utsläppsfria
- Med ren tung lastbil och ren tung buss avses ett elfordon eller ett fordon som drivs med alternativa drivmedel.
- Med utsläppsfri buss över 5 ton avses buss som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh eller mindre än 1 g CO₂/km
- Med alternativa drivmedel avses bl.a. el, väte, hållbara biodrivmedel enligt SFS 2010:598, syntetiska och parrafiniska bränslen, metangas och gasol

Infrastrukturdepartementet föreslår vidare att definitionen av klimatbonusbilar i förordningen om miljö och säkerhetskrav för myndigheters bilar ersätts av definitionen för ren lätt bil dvs max 50 g/m och RDE-värde som är lägre än 80 % av utsläppsgränserna. Detta kan komma att bli starkt begränsande, andra lösningar bör finnas.

BIL Swedens synpunkter

BIL Sweden har full förståelse för att direktivet implementeras i svensk lagstiftning och välkomnar enhetliga regler för offentlig upphandling inom EU. Vidare är det positivt att man i direktivet om främjande av energieffektiva transporter på tunga sidan har ett teknikneutralt synsätt och inkluderar alla hållbara biodrivmedel. Däremot bör inte fossila alternativa drivmedel inkluderas

Tyvärr har man inte samma synsätt när det gäller lätta fordon. Här omfattas bara laddbara fordon med maximalt koldioxidutsläpp på 50 g/km med ett RDE-värde som är lägre än 80% av utsläppsgränserna. Dessutom pågår en process i Europadomstolen parallellt med förhandlingar mellan Rådet och Parlamentet i EU där en kraftig sänkning av den s.k. konformitetsfaktorn för RDE diskuteras vilket riskerar att helt utesluta laddhybrider vid offentlig upphandling. Detta kan sammantaget få mycket negativa effekter för den svenska miljöbilsdefinitionen som är definierad i förordningen för miljö och säkerhetskrav för myndigheters bilar (SFS 2020:486). Den har sedan drygt 20 år även varit en rikslikare för andra aktörer som kommuner, landsting och företag. Istället för en stor mängd olika miljöbilsdefinitioner är det denna som har varit allmänt utbredd och bidragit till den snabba omställningen mot fordon med minskad klimatpåverkan.

Dagens miljöbilsdefinition är dessutom densamma som för klimatbonusbilar, som är berättigade till klimatbonus i Bonus-malussystemet, och omfattar personbilar och lätta lastbilar som släpper ut maximalt 60 gram koldioxid per kilometer samt gasbilar. Att gå över till direktivets snävare definition riskerar att kraftigt reducera utbudet av miljöbilar och därmed fördröja omställningen.

Istället för att föreslå en begränsning av dagens miljöbilsdefinition hade vi gärna sett att man breddat den och på ett teknikneutralt sätt inkluderat alla fordon som går att köra på hållbara biodrivmedel som t.ex HVO100 och E85. Detta bör givetvis kopplas till krav på att fordonen körs på biodrivmedel. För att nå Sveriges ambitiösa mål om 70 procents reduktion av klimatpåverkan från transportsektorn så behövs alla hållbara biodrivmedel, inte bara biogas

När det gäller tunga fordon är det positivt att alla hållbara drivmedel inkluderas. Vad som däremot behöver klargöras är vilka bussar som ska omfattas. Remissförslaget är onödigt krångligt skrivet och talar även om bussar som kan ha stående passagerare. Förenkla skrivningen så att det endast gäller klass A och I bussar.

Rent generellt är det viktigt att den fortsatta skattebefrielsen för höginblandade biodrivmedel förlängs för att skapa förutsägbara spelregler på lång sikt

BIL Swedens rekommendation

- Behåll dagens miljöbilsdefinition i förordningen för miljö och säkerhetskrav för myndigheters bilar (SFS 2020:486).
- Komplettera förordningen med kravet på 38,5% rena lätta bilar enligt EU-direktivet om främjande av energieffektiva transporter men behåll möjligheten att göra avsteg om det

finns särskilda skäl. Men RDE-kravet bör inte införas innan ärendet är avgjort i EU Begränsa de alternativa drivmedlen för tunga fordon från direktivet till biodrivmedel.

- Överväg att inkludera alla hållbara biodrivmedel i miljöbilsdefinitionen.
- Överväg att införa ett krav för andelen utsläppsfria tunga lastbilar i linje med det för bussar
- Tydliggör vilka bussar som omfattas.

Stockholm den 28 juni 2021

BIL Sweden

Anders Norén
Teknisk chef