

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2018-01-29

REMISSYTTRANDE

M2017/02992/KI

Till Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten
103 33 Stockholm

Remissyttrande över EU-kommissionens förslag till förordning om CO2-krav för lätta fordon

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att lämna yttrande över EU-kommissionens förslag KOM(2017)676, och vill framföra följande:

Svebios synpunkter i sammanfattning

- . Klimatstyrmedel i transportsektorn ska vara nära kopplade till utsläppen av fossil koldioxid. Det betyder att fokus i första hand bör ligga på skatter eller avgifter på fossila bränslen. Det gynnar både effektivisering och bränslebyte.*
- . Förslaget innebär ett fortsatt mycket stort beroende av fossila drivmedel i EU 2030, vilket strider mot EU:s energi- och klimatpolitiska mål och de förpliktelser EU gjort i Parisavtalet.*
- . Förslaget förbigår helt och hållet möjligheten att utnyttja biodrivmedel för att reducera växthusgasutsläppen från transportsektorn.*
- . Definitionen av "zero/low emission vehicles" måste vara teknikneutral och utgå från klimatpåverkan vid normal körning och inkludera användande av förnybart bränsle.*
- . Bedömningen av olika drivsystem måste utgå från "well-to-wheel", inte från utsläpp via avgasröret (tail-pipe) eller "tank-to-wheel". Det föreslagna systemet gynnar otillbörligt elfordon eftersom det inte tar hänsyn till utsläpp från elproduktion och batteritillverkning.*
- . Förslaget försvårar genomförandet av det svenska klimatmålet för transportsektorn 2030 och den svenska regeringen måste verka för en omarbetning av förslaget så att det inkluderar alla nödvändiga komponenter i klimatomställningen i vägtrafiken: effektivisering, elektrifiering och byte till förnybara bränslen.*

Bristande överensstämmelse med EU:s mål

Förslaget är en del av ett omfattande paket av energi- och klimatpolitiska styrmedel med syfte att nå EU:s mål 2030, och att uppfylla EU:s förpliktelser enligt Parisavtalet. Till skillnad från målen för 2020 har EU-kommissionen inte föreslagit något separat klimatmål eller förnybartmål för transportsektorn 2030. EU-parlamentet har däremot lagt ett förslag till förnybartmål, men på en låg ambitionsnivå – 12 procent 2030 mot det nu gällande målet 10 procent 2020. Också Rådet har antagit ett förslag om mål för förnybar andel i transportsektorn för 2030, på 14 procent.

Om EU formulerar mål på denna nivå, och följer den inriktning som finns i den föreslagna förordningen, med ensidigt satsning på elbilar och begränsningar för biodrivmedel, kommer EU fortfarande 2030 att vara till över 85 procent beroende av fossila drivmedel i transportsektorn, och dessa drivmedel kommer till 90 procent eller mer att vara importerade till EU. Det fortsatta stora beroendet av fossila drivmedel bekräftas i förslagets konsekvensbeskrivning, liksom i den mobilitetsstrategi som EU-kommissionen presenterade sommaren 2016.

Den låga ambitionsnivån strider inte bara mot EU:s klimatpolitik och Parisavtalet, utan också mot EU:s övriga energipolitiska mål, som försörjningstrygghet (security of supply) och konkurrenskraft.

De låga ambitionerna på EU-nivå kan också bli ett hinder för att genomföra det ambitiösa svenska målet till 2030. Det är därför viktigt att den svenska regeringen verkar för högre klimatmål och förnybartmål för transportsektorn i EU.

Skärpta kraven efter 2021

Vi stödjer förslaget om att successivt skärpa målen för effektivitet för nya bilar även efter 2021. Som kommissionen själv framhåller är det viktigt att förbättra överensstämmelsen mellan utsläppen enligt testcykel och den verkliga förbrukningen i praktisk körning. Övergången till ny testcykel förbättrar överensstämmelsen, men fortfarande utgår man från mätning i laboratoriemiljö. Särskilt stor osäkerhet råder beträffande laddhybrider. Det är angeläget att få en klar bild av hur mycket dessa körs på fossilt bränsle, och hur stor klimatpåverkan de har, innan man ger omfattande subventioner för dem, eller inkluderar dem på ett felaktigt sätt i beräkningarna av reducerade utsläpp.

Utgå från faktisk klimatnytta och teknikneutralitet

Regelverket måste ha som mål att ge största möjliga klimatnytta. När det gäller definitionen av "zero/low emission vehicles" måste denna utgå från den faktiska klimatpåverkan. Ett fordon som drivs med en rent eller högblandat biodrivmedel som biogas, ren biodiesel eller etanol måste ges samma värdering som en elbil som drivs med förnybar el. Som regelverket nu är utformat gynnas elfordon på ett otillbörligt sätt jämfört med biobränslealternativ med lika låga utsläpp.

Använd well-to-wheels istället för tailpipe

Användningen av utsläpp via avgasröret som måttstock (tailpipe emissions) innebär också ett otillbörligt gynnande av elbilar, eftersom elbilens miljö- och klimatpåverkan ligger i tidigare led, exempelvis batteritillverkning och elproduktion. Att som i direktivet betrakta elfordon som helt rena, med noll-utsläpp, är felaktigt, vilket också klart framgår av den bifogade konsekvensanalysen.

Biodrivmedlen frånvarande

Dokumentet innehåller nästan inga hänvisningar till biodrivmedel. I förslaget till förordning omnämns biodrivmedel en enda gång, och då bara "avancerade biodrivmedel". Också i de åtföljande dokumenten är biodrivmedlen nästan frånvarande, och intar en mycket undanskymd plats i de scenarier och prognoser som presenteras. Vi är övertygade om att EU, liksom Sverige, bara kan klara ambitiösa klimatmål genom att använda alla tillgängliga alternativ, både effektivisering, elektrifiering och bränslebyte till förnybara biodrivmedel.

Vi noterar att en liknande negativ syn på biodrivmedel finns i det förslag till ändring av direktiv 2009/33/EU gällande upphandling mm, och som remissbehandlas parallellt med denna remiss.

Den svenska regeringen måste aktivt verka för att på ett grundläggande sätt ändra EU:s syn på biodrivmedel.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef