

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2018-02-02

REMISSYTTRANDE

N2017/07340/MRT

Näringsdepartementet
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet
103 33 Stockholm

Remissyttrande över EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Svebio har inte fått rubricerade förslag på remiss men vill gärna framföra synpunkter. Vi noterar att remissen inte gått till branschföreningarna för biodrivmedel men däremot till företrädare för elfordon, gas och vätgas.

Svebios synpunkter i sammanfattning

Förslaget bör avvisas av den svenska regeringen eftersom det inte sätter klimatnytta i första rummet, eftersom det strider mot principen om teknikneutralitet och eftersom det innebär en centralstyrning som motverkar Sveriges framgångsrika strategi för ersättning av fossila drivmedel med förnybara biodrivmedel med höga klimatprestanda i kollektivtrafiken.

Förslaget gynnar ensidigt elfordon medan biodrivmedel däremot betraktas som icke-rena. Samtidigt betraktas fossil naturgas som ett godkänt alternativt bränsle.

Värderingen av klimatnytta måste grundas på principen "well-to-wheel", inte på utsläpp från avgasröret ("tail-pipe"). Valet av värderingsprincip innebär att man inte tar hänsyn till elfordons samlade klimatpåverkan, t ex utsläpp vid tillverkning av batterier och utsläpp i elproduktionen, medan biodrivmedel i praktiken jämföras med fossila drivmedel.

Sverige har redan ersatt de flesta fossila bussarna

Offentlig upphandling av miljö- och klimatvänliga fordon och transporter har en lång och framgångsrik historia i Sverige. De första initiativen togs i Stockholm redan i slutet av 1980-talet och ledde till introduktionen av en bussflotta driven med etanol. Därefter följde en samordnad upphandling av flexifuelbilar, som blev starten på den svenska breda introduktionen av E85. På senare år har i stort sett alla svenska kommuner och trafikmyndigheter utformat strategier för att minska eller helt fasa ut användningen av fossila drivmedel genom övergång till förutom etanol även biodiesel, biogas och elfordon. Dessutom har omfattande investeringar gjorts i produktion av biogas, nästan alltid med statligt stöd.

Följden av de här åtgärderna är att i stort sett alla bussar i den svenska kollektivtrafiken nu drivs med förnybara bränslen. Den senaste statistiken från Svensk Kollektivtrafiks databas FRIDA visar på följande drivmedelanvändning för bussar i kollektivtrafik i Sverige (2017):

Bränsle	andel %
Biodiesel HVO100	44,7
Biodiesel RME100	18,7
Biogas	19,6
Etanol ED95	3,0
El	0,2
Fossilt drivmedel	12,0
Ospecificerat	2,0

Den samlade andelen biodrivmedel var 86 procent, medan andelen bussar som drivs med fossilt bränsle var endast 12 procent. Flera län har ställt om helt och hållet till förnybara biodrivmedel. Några av länen har satsat stort på biogas, medan andra har valt biodiesel eller en blandning av flera bränslen.

Den strategi man valt varierar och beror på lokala förutsättningar, preferenser och olika ekonomiska bedömningar. Precis som det ska vara i en marknadsekonomi. Utifrån de generella styrmedel som finns har man valt teknisk lösning.

Felaktig styrning från EU

Svebio anser att den föreslagna regleringen strider mot artikel 194.2 i Lissabonfördraget som garanterar medlemsstaternas rätt att fritt välja energikällor, samt att den strider mot principen om subsidiaritet, dvs att besluten ska fattas på den lägsta möjliga nivån i beslutshierarkin.

De enskilda medlemsstaterna, liksom regioner och kommuner, bör självständigt fatta beslut om val av fordon utifrån de generella styrmedel som utformas på nationell nivå eller på EU-nivå. De generella styrmedlen bör baseras på det problem som ska åtgärdas, i detta fall klimatproblemet. Lämpliga klimatstyrmedel är skatter och avgifter på utsläppen av koldioxid och/eller utsläppshandel.

Ingen teknikneutralitet

Förslaget strider mot principen om teknikneutralitet genom sin utformning. Regelverket gynnar ensidigt el- och vätgasfordon samt fordon på bio-metan, men motverkar alla övriga biodrivmedel. Det senare gäller både dagens konventionella biodrivmedel och framtida nya drivmedel som metanol, DME, biobensin och nya typer av biodiesel, exempelvis från skogsråvara. Denna negativa särbehandling av biodrivmedel sker utan faktaunderlag och utan beräkningar av klimatnytta.

Att värdera fordon enbart utifrån utsläpp från avgasröret ger en felaktig bild av fordonens totala klimatpåverkan under sin livstid. Utsläppen från batteritillverkning och från elproduktion kan vara mycket stora och helt omintetgöra elfordons klimatnytta vid körning.

Undvik dubbelräkning

Förslaget innehåller förutom olika krav på kvoter även dubbelräkning för att gynna vissa fordon. Vi anser att dubbelräkning är ett olämpligt styrmedel. Erfarenheten av den här typen av manipulation, exempelvis i Förnybartdirektivet, är mycket negativ.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef