

REMISSYTTRANDE

Dnr:M2021/01392

Till  
Miljödepartementet

### **Remissvar om EU-kommissionens förslag om ändrade normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta fordon**

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag och vill framföra följande:

#### *Svebios synpunkter i sammanfattning*

- . EU:s klimatmål för transportsektorn är mycket lågt, bara 13 procent i utsläppsreduktion till 2030. Den ensidiga inriktningen på el- och vätgasfordon och den negativa särbehandlingen av biodrivmedel och biodrivmedelsfordon är en viktig förklaring till det låga målet.*
- . EU:s styrning av utsläppen i transportsektorn måste utgå från klimatpåverkan, inte från val av teknik eller fordonstyp. Det kan bäst ske genom generella styrmedel som straffar ut fossila drivmedel.*
- . Värderingen av fordon måste ske utifrån utsläpp i hela livscykeln (well-to-wheels) och inte från utsläpp från avgasröret (tailpipe regulation).*
- . Det finns inget vetenskapligt stöd för den nuvarande politiken att värdera fordon enligt utsläpp från avgasröret.*
- . Termen "nollutsläppsfordon" måste utmönstras ur EU:s lagstiftning. Det finns inga nollutsläppsfordon om man ser till fordonens totala miljöpåverkan. För en elbil i Europa är miljöpåverkan särskilt stor både från batteritillverkning och elförsörjning, där produktionen fortfarande till stor del sker med fossila bränslen.*
- . De allra bästa fordonen ur klimatsynpunkt är biogasbilar som går på avfalls- eller gödselbaserad biogas och snåla dieselfordon som går på HVO100. Dessa fordon kommer i praktiken att förbjudas från 2035.*
- . Även alla andra bilar som går på biodrivmedel, både konventionella och avancerade inklusive de flesta elektrobränslen, kommer att förbjudas utan sakliga motiv.*
- . EU:s politik på området strider mot principen om teknikneutralitet.*

*. I ett internationellt perspektiv kommer det under mycket lång tid att finnas marknad för bilar med förbränningsmotorer, särskilt i de delar av världen där det inte finns elnät och infrastruktur som kan försörja el- och vätgasfordon med drivmedel.*

### **Felaktig inriktning av EU:s politik**

EU:s klimatpolitik på transportområdet har tre grundläggande brister, som Sverige måste verka för att ändra:

. Målet är alldeles för lågt, bara 13 procent reduktion av växthusgasutsläpp 2030. Det kan jämföras med det svenska målet på 70 procents reduktion till 2030 och det samlade målet för förnybar energi i EU på 40 procent liksom det övergripande målet att minska utsläppen med 55 procent i hela EU-ekonomin.

. Politiken utgår ensidigt från principen om "tailpipe emissions" istället för att se till de samlade utsläppen i hela produktionskedjan och användningen av fordonen – well-to-wheels grundat på livscykelanalys. Detta leder till att många lösningar med bevisad klimatnytta inte kan tillämpas. Det tränger ut biobaserade lösningar och leder till ensidigt fokus på elektrifiering och vätgas, vilket ofta innebär ineffektiva lösningar till höga kostnader.

. EU:s motstånd mot att använda biodrivmedel från åkergrödor, under den missvisande beteckningen "livsmedels- och foderbaserade biodrivmedel" leder till att jordbrukssektorn inte kan bidra till att minska klimatutsläppen i transportsektorn med onödigt stora koldioxidutsläpp som följd.

### **"Tailpipe-reglering" styr ensidigt och fel**

Att enbart mäta utsläppen från avgasröret och basera styrmedlen på dessa innebär att man bortser från alla utsläpp i tidigare led av försörjningskedjan för fordon och bränslen. De fordon som av EU och i utredningen beskrivs som "nollutsläppsfordon" är i verkligheten inga nollutsläppsfordon.

Elbilarna ger avsevärt högre utsläpp för tillverkning av batterier och fordon, medan biodrivmedelsbilarna ger högre utsläpp från bränslecykeln. I bägge fallen kan utsläppen sannolikt reduceras över tid, men slutsatsen kvarstår: termen "nollutsläppsfordon" är missvisande och ovetenskaplig.

En nyligen publicerad forskningsrapport från Lunds universitet<sup>1</sup> av professorerna Öivind Andersson och Pål Börjesson visar att en plug-in hybrid som drivs med HVO100 har klart lägst växthusgasutsläpp, lägre än motsvarande elbil, även om man antar fossilfri elproduktion (EU-elproduktion 2050, men även svensk elmix idag). Även en plug-in-hybrid som drivs med E85 är bättre än elbilen. Det gäller i än högre grad om man utgår från dagens elproduktion i EU. Beräkningarna har gjorts med LCA-analys och bästa tillgängliga data idag för produktion av fordon, batterier och bränslen. Forskningsrapporten bekräftar att den nuvarande EU-styrningen med "zero tailpipe" och "nollutsläppsfordon" inte ger optimal klimatnytta. Den visar generellt på svårigheten att på politisk väg bestämma vad som är bäst teknik.

---

1

Öivind Andersson, Pål Börjesson: The greenhouse gas emissions of an electrified vehicle combined with renewable fuels: Life cycle assessment and policy implications (Applied Energy 289, 2021).

Anderssons och Börjessons forskning har finansierats av Energimyndigheten, dvs med statligt stöd, och den svenska regeringen bör ta till sig och dra politiska slutsatser av resultatet av forskningen.

Att EU-tjänstemän och vissa av kommissionens direktorat driver linjen om nollutsläppsfordon och "zero tailpipe" är både ovetenskapligt och skadligt för den samlade klimatpolitiken i EU och vittnar om att det inte är klimatnyttan som prioriteras.

Den felaktiga politiken illustreras allra mest tydligt i behandlingen av biogasfordon. När biogasen produceras av gödsel leder det till reduktion av metangasutsläpp och klimatpåverkan "well-to-wheels" kan till och med bli positiv, dvs produktionen och användning av biogas kan ge negativa utsläpp. Men genom zero tailpipe-politiken betraktas biogasbilen inte ens som ett nollutsläppsfordon. Det gör däremot en vätgasbil, där vätgasen har producerats från fossil naturgas, vilket är den dominerande formen av vätgasproduktion idag inom EU. Sverige kan inte stödja en politik som leder till sådana uppenbart orimliga konsekvenser.

### **EU:s syn på biodrivmedel från jordbruket**

EU-kommissionen måste ändra sin syn på produktion av biodrivmedel och biobränslen från åkergrödor. EU och övriga Europa har mycket stora outnyttjade odlingsresurser både i form av nedlagd och ineffektivt brukad åkermark och på grund av EU:s utformning av jordbruksstödet, som motverkar produktionsökningar. I Sverige kommer det enligt Klimatpolitiska vägvalsutredningen beräkningar (SOU 2020:4) att finnas nära en halv miljon hektar överskottsmark 2045 som kan utnyttjas för odling av energigrödor. Utöver denna areal räknar man med att över 200 000 hektar kommer att läggas ner, utöver de areal som redan avvecklats. Liknande situation råder i ett stort antal EU-länder. Satellitundersökningar har visat att det finns över 30 miljoner hektar övergiven och outnyttjad åkerareal i Central- och Östeuropa. Inom EU finns officiellt en trädesareal på minst 10 miljoner hektar, förutom redan nedlagd åker.

Förutom dessa tillgängliga outnyttjade marker frigörs mark genom ökade hektarskördar. Efterfrågan på mark för livsmedelsproduktion hålls också tillbaka på grund av stagnerade befolkning i EU och ändrade kostvanor.

Produktion av grödebaserade drivmedel ger som biprodukt stora volymer proteinfoder eller protein för livsmedel som ersätter importerad soja och kött. Det gäller både etanol- och biodieselproduktion. Biodrivmedelsproduktion med fermentering (etanol och biogas) ger dessutom koncentrerade flöden av koldioxid som kan utnyttjas för bio-CCS eller bio-CCU. Odlingen av energigrödor kan öka både genom utnyttjande av marginella marker och genom integrerad odling av livsmedels-, foder- och energigrödor på befintlig mark. Ofta kan odling av energigrödor ge positiva effekter för andra grödor, exempelvis genom att raps ger ökade skördar av efterföljande spannmålsgröda och att fler grödor ger mer växelbruk och variation. Energigrödor ger också ökade inkomster i landsbygdsregioner, både till odlare och i förädlingsindustri.

Sverige måste verka för att EU ändrar sin generellt negativa syn på biodrivmedel från åkermark.

EU:s restriktiva syn på biodrivmedel från åkergrödor är ett viktigt skäl varför EU:s förnybart- och klimatmål för transportsektorn är så låga 2030. Medan målet för andelen förnybar energi i hela EU:s ekonomi nu föreslås bli 40 procent är målet för transportsektorn bara 13 procent växthusgasreduktion.

## **Konkreta punkter i förslaget**

Vi instämmer i att utsläppen från nya bilar och lätta fordon ska minska snabbare än som anges i den nu gällande förordning till 2030, men reduktionen måste räknas enligt well-to-wheels, baserat på fossila koldioxidutsläpp, och beräkningarna ska gälla hela livscykeln för fordon och bränsle.

Vi motsätter oss förslaget om 100-procentig reduktion för nya bilar 2035. Målet ger en falsk föreställning om att de bilar som då säljs inte har klimatpåverkan. Eftersom det inte finns några nollutsläppsfordon finns det inte heller någon 100-procentig reduktion av utsläppen från nya bilar.

## **Fel att förbjuda förbränningsmotorer**

Det finns en utbredd föreställning om att förbränningsmotorer inte är miljövänliga och därför ska utmönstras. Det är en felaktig föreställning. Moderna förbränningsmotorer kan utformas med mycket låga utsläpp och bör värderas utifrån sin miljöpåverkan. Förbränning är en naturlig process för att utvinna energi ur biobränslen, precis på samma sätt som förbränning i våra celler är ett sätt för oss människor att tillgodogöra oss energin i födan. Användningen av fordon med förbränningsmotorer respektive elfordon bör avgöras av konsumenterna på en fri marknad inte genom en byråkratisk eller politisk reglering. Ett förbud mot fordon med förbränningsmotorer utesluter alla typer av biobränslen, både konventionella och avancerade, liksom de flesta elektrobränslen (bränslen producerade av förnybar vätgas och biogent kol, inklusive från återvunnen biogen koldioxid).

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin  
Vd

Kjell Andersson  
näringspolitisk chef