

REMISSYTTRANDE KN2023/04268

Till
Klimat-och näringslivsdepartementet**Remissvar rörande nytt statligt stöd vid köp av nya lätta ellastbilar och ändringar i förordningen om statligt stöd till vissa miljöfordon**

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har många medlemsföretag som arbetar med biodrivmedel och liksom också användare av biodrivmedel och transporttjänster och vill därför gärna lämna synpunkter på denna remiss.

Svebios synpunkter i sammanfattning

- Svebio förordar att stöd och andra incitament bygger på principen om teknikneutralitet för att inte snedvrیدا marknaden.
- Om ett stöd införs bör det omfatta alla alternativ utifrån en livscykelanalys där man tar hänsyn både till drivmedlets klimatpåverkan (drivmedel eller el) och klimatpåverkan från tillverkning av fordonet, inklusive batteritillverkning.
- Förutom utsläppen av klimatgaser måste man också beakta den ökade påverkan på den lokala luftkvaliteten från partikelutsläpp genom att elfordonen är tyngre och orsakar ett ökat slitage av däck och vägbeläggning. Lätta lastbilar används i stor utsträckning i stadsmiljöer där partikelutsläpp är en viktig miljöpåverkan.

Allmänna synpunkter

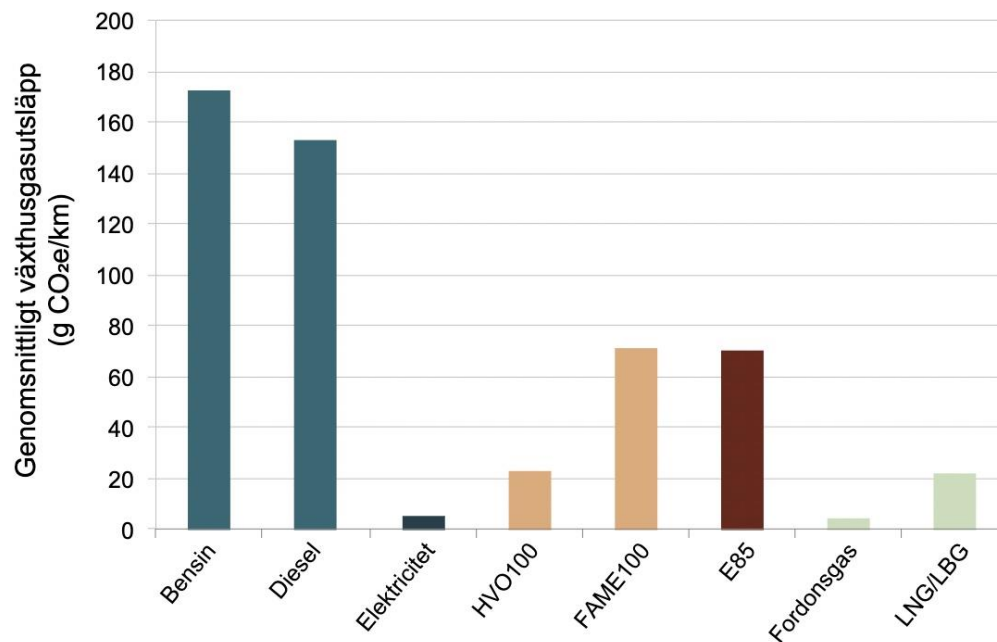
Regeringen har tidigare föreslagit att klimatbonusen för elbilar avskaffas. Det är mot den bakgrunden förvånande att man nu föreslår introduktionen av en liknande riktad subvention till lätta lastbilar.

Styrningen av utsläppen från transportsektorn bör enligt Svebios mening ske genom beskattning av eller andra styrmedel riktade mot utsläppen från drivmedlen. Under många år fungerade den gradvisa höjningen av koldioxidskatten på fossila drivmedel och den åtföljande skattebefrielsen för biodrivmedel som ett bra styrmedel för att reducera utsläppen från transportsektorn. Reduktionsplikten kom därefter att effektivt styra mot lägre klimatutsläpp och reducera utsläppen från drivmedlen. Den effektivisering som sker genom eldrift ger lägre driftskostnader och elproduktionens klimatpåverkan styrs genom utsläppshandeln ETS. Om några år kommer utsläppshandeln att utvidgas till att också omfatta transportsektorn (ETS2).

Det är Svebios uppfattning att valet av fordon principiellt bör ske på marknadsmässiga villkor utifrån dessa generella klimatstyrmedel.

Diagrammet nedan visar Energimyndighetens redovisning av klimatpåverkan från olika drivmedel för personbilar (ER 2023:19). Biogasen (fordonsgasen består idag huvudsakligen av biogas) har bättre

klimatprestanda än el, trots att man i denna jämförelse inte belastat el med klimatpåverkan från fordon och batterier. Om man gjort en sådan helhetsbedömning skulle el sannolikt hamna klart högre än HVO100. ED95, som är ett utmärkt bränsle för tunga fordon, har också mycket bra klimatprestanda, men redovisas inte i detta diagram.



Figur 6. Genomsnittligt växthusgasutsläpp per körd kilometer med personbilar som drivs av olika drivmedel.

Regeringens förslag innebär en omotiverad positiv särbehandling av elfordon och en motsvarande negativ särbehandling av miljöfordon som drivs med biodrivmedel, inklusive biogas och HVO100, som är drivmedel med mycket goda klimatprestanda.

Svebio avstår mot i övrigt att kommentera de olika delförslagen.

Svenska Bioenergiföreningen

Anna Törner
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef