

Remissyttrande från RISE om Promemoria: ”Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster”, Diarienummer: I2021/00867

RISE är ett statligt ägt forskningsinstitut. Våra 2 800 medarbetare driver och stöder alla typer av innovationsprocesser och erbjuder expertis och ett 120-tal test- och demonstrationsmiljöer för framtidssäkra teknologier, produkter och tjänster. Att stödja näringsliv såväl som offentliga organisation i omställningen mot ett mer hållbart samhälle är en av RISE huvuduppgifter. Inom ramen för det har RISE en omfattande verksamhet som inkluderar teknisk utveckling, utvärdering och verifiering samt främjande av omställning inom hela värdekedjorna för elektromobilitet, vätgas som drivmedel, biometan och flytande biodrivmedel. Vårt arbete inom dessa områden engagerar många hundra forskare, ingenjörer och medarbetare inom andra discipliner fördelade på alla våra fem divisioner. Det är således med en stor kunskapsbredd som vi erbjuder följande remissyttrande.

I beredningen av detta ärende har Joakim Jakobsson, Gustav Rogstrand, Patrik Klintbom, Johanna Mossberg, Eilert Johansson och Markus Norström deltagit.

Inledande kommentar

RISE är på ett generellt plan positiv till policyinitiativ som på olika sätt påskyndar omställningen av transportsektorn mot ökad hållbarhet, bland annat genom utvecklingen mot en förnybar fordonsflotta. En viktig grundförutsättning är dock att dessa policyinitiativ är balanserade, teknikneutrala samt underlättar för alla förnybara alternativ med bra hållbarhetsprestanda att utvecklas och bidra till omställningen. Att vi parallellt ökar utvecklingstakten av alla hållbara alternativ är en absolut förutsättning för att Sverige skall kunna nå de nationella målen att reducera transportsektorns klimatpåverkan med 70 % till 2030 samt för att transportsektorn skall bidra till nettonoll utsläpp till 2045. Vi bör därför inte välja bort något förnybart drivmedelsalternativ från någon sektor. Detta gäller särskilt den statliga sektorn som har stort symbolvärde och där flera bra förnybara alternativ som är anpassade till olika praktiska och geografiska begränsningar behövs, inte minst för att minimera avsteg och dispenser från miljökraven.

Nuvarande miljöbilsdefinition trädde i kraft så sent som 1 juli 2020 och föregicks av ett gediget utrednings- och remissarbete. Minimimål för andel ”rena fordon” och

RISE Research Institutes of Sweden AB

Postadress	Besöksadress	Telefon / Telefax	E-post / Internet	Org.nummer
Lindholmen 8077 402 78 GÖTEBORG	Lindholmen 7A 417 56 GÖTEBORG	010-516 50 00 033-13 55 02	info@ri.se www.ri.se	556464-6874

referensperioderna inom ramen för åtstramningen av Clean Vehicles Directive var redan kända under utredningsarbetet och ingick som en naturlig del av den analys och de avväganden som till slut låg till grund för införandet av den befintliga miljöbilsdefinitionen. Uppfylldnad av direktivet är alltså redan beaktat i existerande förordning (2020:486).

RISE menar att det huvudsakliga problemet med att endast koppla direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster till begreppet ”rena fordon” är att den definitionen bygger på ett ifrågasatt angreppssätt där ett fordons/drivmedels miljöpåverkan endast utvärderas baserat på utsläpp under körning. Detta är ett kraftigt förenklat synsätt som håller på att ändras även på EU-nivå. Exempelvis innehåller artikel 25 i REDII en anvisning att innan 1 januari 2021 göra ett tillägg till direktivet som etablerar gränsvärden för klimatnytta kopplat till förnybara bränslen som baseras på livscykelanalys. Det läckta utkastet av ”nya” REDIII visar också att man avser implementera livscykelperspektivet eller ”Well to Wheel” perspektivet som det ofta kallas. I Sverige har vi redan anammat ett vidare perspektiv med utvidgade systemgränser där klimatnytta, och ibland även bredare miljö- och samhällsnyttor värderas under drivmedlets/fordonets hela livscykel och inte enbart vid användning. Analyser beaktande livscykelperspektivet ligger till grund för befintlig miljöbilsdefinition i Sverige och inom den ryms då även fordon som drivs med biodrivmedel med god hållbarhetsprestanda så som biogasfordon. Att i Sverige falla tillbaka på den betydligt mer begränsade definitionen ”rena fordon” och ett tail-pipe-perspektiv skulle således vara ett rejält steg bakåt i kunskapsbaserad policyutveckling, speciellt nu när EU-reglementet precis är på väg åt andra hållet..

I tillägg till denna huvudsakliga invändning ter sig den föreslagna förändringen av miljöbilsdefinitionen helt onödig. Befintlig miljöbilsdefinition inkluderar fordon/drivmedel som även möter kraven på ”rena fordon”, exempelvis rena elbilar. Utvecklingen av elfordon och elektromobilitet går idag så pass fort att elbilen helt naturligt kommer att vara förstahandsval för de allra flesta myndigheter på rent marknadsmässiga grunder. Det är sannolikt att den organiska utvecklingen går tillräckligt snabbt för att Sverige skall nå direktivets mål om andel ”rena fordon” på medlemsstatsnivå inom uppsatta referensperioder utan att man för den skull behöver ändra på miljöbilsdefinitionen. Bättre då att behålla befintlig miljöbilsdefinition så att de myndigheter och andra offentliga aktörer som av olika anledningar inte har möjlighet att upphandla rena elbilar har möjlighet att välja andra, ur klimat- och hållbarhetssynpunkt likvärdiga alternativ¹.

Kommentarer till enstaka förslag i utredningens huvudbetänkande

Avsnitt 1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. 3 §.

RISE avstyrker promemorians förslag till ändring av definition för miljöbil i förordningen (2020:486), dvs ändrad lydelse till ”en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller de krav som ställs på en ren lätt bil för den första referensperioden enligt 5 § lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet”

Istället förordar RISE att befintlig definition av miljöbil i förordningen (2020:486) ”en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar” bibehålls.

¹Prussi, M., Yugo, M., De Prada, L., Padella, M. and Edwards, R., JEC Well-To-Wheels report v5, EUR 30284 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2020, ISBN 978-92-76-20109-0, doi:10.2760/100379, JRC121213.

<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC121213>

²Mossberg J, Pettersson K, Furusjö E, Baky A, Klintbom P. 2019. Perspektiv på svenska förnybara drivmedel, Research Institutes of Sweden.. https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/2019_Perspektiv_svenska_fornybara_drivmedel.pdf

Enligt promemorians egen utsago innebär den föreslagna förändringen av definitionen av miljöbil att endast elbilar, bränslecells-bilar som drivs med vätgas och möjligen vissa laddhybrider kommer kunna upphandlas av statliga myndigheter under första referensperioden. Under den andra referensperioden, med krav på nollutsläpp av koldioxid, begränsas godkända biltyper än mer, till att bara inkludera elbilar och bränslecells-bilar. RISE menar att denna begränsning varken är kunskapsbaserad eller nödvändig. Att bara titta på emissioner från ett fordons avgasrör vid bedömning av fordonets/drivmedlets hållbarhet är ett för smalt angreppssätt som inte representerar det allmänt tillgängliga kunskapsläget. Istället har "Well-to-Wheel" perspektivet och LCA av hela livscykeln för fordon och drivmedel gjort att vi idag har en mycket bättre bild av vilka fordon/drivmedel som bidrar mest till att vi når både våra nationella och internationella hållbarhetsmål samt våra mer specifika mål kring förnybar fordonsflotta².

Det är bra och rätt att utveckla policyer och regelverk så att förutsättningarna för elektromobilitet förbättras, men detta får inte göras på bekostnad av försämrad utvecklingspotential för andra fordon/drivmedel som har lika hög klimat- och miljöprestanda.

¹Prussi, M., Yugo, M., De Prada, L., Padella, M. and Edwards, R., JEC Well-To-Wheels report v5, EUR 30284 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2020, ISBN 978-92-76-20109-0, doi:10.2760/100379, JRC121213. <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC121213>

²Mossberg J, Pettersson K, Furuşjö E, Baky A, Klintbom P. 2019. Perspektiv på svenska förnybara drivmedel, Research Institutes of Sweden.. https://biodrivost.se/Portals/0/Publikationer/Rapporter/2019_Perspektiv_svenska_fornybara_drivmedel.pdf