

Till  
Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
kopia: [anneli.giorgi@regeringskansliet.se](mailto:anneli.giorgi@regeringskansliet.se)  
I2021/00867

Klimatkommunerna  
Antaget av styrelsen 22 juni 2021

[kansliet@klimatkommunerna.se](mailto:kansliet@klimatkommunerna.se)

## Om remissvaret och Klimatkommunerna

Klimatkommunerna lämnar på eget initiativ detta inspel till *Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster*. I promemorian lämnas förslag till författningsändringar för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Klimatkommunerna är en förening med 39 kommuner och en region som medlemmar: *Borås, Botkyrka, Boxholm, Eskilstuna, Falköping, Finspång, Forshaga, Göteborg, Helsingborg, Hässleholm, Järfälla, Jönköping, Karlstad, Kristianstad, Lidköping, Linköping, Lomma, Lund, Malmö, Mora, Mölndal, Nynäshamn, Olofström, Region Skåne, Sandviken, Skellefteå, Sollentuna, Stockholm, Säfte, Södertälje, Tyresö, Upplands Väsby, Uppsala, Vellinge, Värmdö, Västerås, Växjö, Åmål, Örebro och Östersund*. Medlemskommunernas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen och Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi bidrar aktivt till Sveriges nationella klimatarbete genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat lokalt.

**Klimatkommunernas svar på remissen av denna promemoria fokuserar framför allt på att lyfta förslagens implikationer för framtiden för biogas.** Många av Sveriges kommuner har fungerat som lokala nav för biogasutveckling och gjort Sverige världsledande inom biogas – en utveckling som riskerar att helt avstanna och backa om förslaget går igenom i sin nuvarande form.

## Sammanfattning

Kommuner spelar en viktig roll i den nordiska biogasmodellen, som har gjort Sverige världsledande på biogas. De hanterar avfall som kan bli substrat för biogasproduktion, de producerar biogas och de upphandlar och köper in biogas som drivmedel. Övriga nordiska länder har börjat följa svenska kommuners exempel, och modellen sprider sig snabbt till fler länder i och utanför Europa<sup>1</sup>.

Biogasen med dess unika samhällsnyttor är en viktig pusselbit i omställningen till ett hållbart Sverige och möjligheterna att nå klimat- och miljömål. Biogasen är en förutsättning för att nå transportsektorns klimatmål, och har konstaterats vara en viktig delösning vid sidan av transporteffektivisering och elektrifiering<sup>2</sup>. Att ersätta bensin och diesel med biogas innebär en stor vinst för klimatet och miljön och driver nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – såsom avfall, avlopp och jordbruk – med återcirkulering av växtnäringssämnen, minskad

---

<sup>1</sup> Ellenor Grundfelt, Energigas Sverige, april 2021

<sup>2</sup> 2 Ur Klimatpolitiska rådets rapport 2019 (med fördjupad utvärdering av klimatmålet för inrikes transporter: "Målet kan nås på olika sätt men det finns inte någon realistisk väg för att uppnå 2030-målet som inte innehåller betydande bidrag från alla de tre åtgärdsområdena: ett mer transporteffektivt samhälle, snabbare elektrifiering och en ökad andel bioenergi i effektivare fordon."

övergödning samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. En resurseffektiv, cirkulär ekonomi, helt enkelt.

**Biogasen är en motor för lokal, grön tillväxt (speciellt på landsbygden) och ett viktigt verktyg för att vi ska kunna uppnå våra klimat- och miljömål lokalt och nationellt.** Nu behöver vi regeringens och samarbetspartiernas stöd för att kunna fortsätta ta tillvara biogasens nytta som resurs för samhället. Klimatkommunerna uppmanar regeringen och samarbetspartierna:

- att se till att Sveriges nationella miljöbilsdefinition även i fortsättningen inkluderar biogasdrivna bilar.
- att skyndsamt införa de förslag som presenteras i Biogasmarknadsutredningen.
- att jobba för att EU-regelverket möjliggör användning av biogas som drivmedel.

**Vi behöver kunna använda biogas som drivmedel om vi ska realisera biogasens samhällsnyttor.**

Effekten, om förslagen i promemorian genomfördes, skulle bli en successiv utfasning av gasdrivna fordon, och följaktligen en utfasning av möjligheten att använda biogas som drivmedel. Flera kommuner vittnar om att utbudet av biogasbilar på marknaden redan har börjat påverkas. På sikt kommer motsvarande effekt att märkas även på tunga sidan, om vi inte gör något åt utvecklingen.

Med EU:s nuvarande beräkningsmetodik (att låta koldioxidutsläpp vid avgasröret avgöra vad som är ett miljöfordon och inte) kommer vi inte kunna fortsätta använda biogas som drivmedel.

Klimatkommunerna och många med oss är tydliga med att **klimatpåverkan ur livscykelperspektiv ger en sannare bild av fordons miljöpåverkan är att mäta vid avgasröret/tailpipe**. Det är av yttersta vikt att regeringen och samarbetspartierna står upp för biogasens samhällsnyttor genom att driva på för att EU går över till att tillämpa det mer teknikneutrala well-to-wheels-perspektivet på utsläpp och beaktar hela livscykeln för både drivmedel och fordon.

### Vad hände med biogasmarknadsutredningen? Våra uppmaningar till regeringen och samarbetspartierna

I maj 2018 gav regeringen en särskild utredare i uppdrag att kartlägga hur biogasens nytta som resurs tas till vara på bästa sätt, och ge förslag på hur biogas kan ges konkurrenskraftiga villkor genom långsiktigt stabila spelregler. Utredningen fick namnet Biogasmarknadsutredningen. När vi nu läser förslaget till implementering av Clean Vehicles Directive undrar vi – vad hände med ambitionerna i Biogasmarknadsutredningen? Kan det vara kunskapsbrist om vad den nordiska biogasmodellen betyder för kommunerna i praktiken, som har fått regeringen att underskatta biogasen som drivmedel? I detta remissvar väljer vi att presentera ett antal kommuners arbete med biogas, i hopp om att ge regeringen en tydligare bild av vad som kommer att gå förlorat ifall Sverige inte nu står upp för biogasen som drivmedel.

”Långsiktiga spelregler” är något som ständigt efterlyses av alla aktörer som förväntas delta i klimatomställningen. Det är den nationella politikens uppgift att bygga dessa ramar som alla andra aktörer ska verka inom, med lagstiftning och styrmedel. **Vi uppmanar därför regeringen och samarbetspartierna att:**

- fortsätta inkludera biogasdrivna bilar i Sveriges nationella miljöbilsdefinition
- verka för en skyndsam ändring av nuvarande EU-regelverk, så att klimatnyttan av biogas inkluderas vid beräkning av gasfordons och transporters klimatpåverkan (gäller både EU:s koldioxidnormer för fordon och inom den gröna taxonomin)

- skyndsamt implementera de förslag som presenteras i Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63)
- kämpa för biogasen – annars förlorar vi den!

I EU-direktivet är det tydligt att grundtanken med EU-direktivet inte bara handlar om klimatrelaterade utsläpp, utan även att bidra till en större bild som inkluderar miljö- och energipolitik. Det står att *”medlemsstaterna bör ha handlingsfrihet att fördela insatserna för att nå minimimålen på sitt territorium i enlighet med sin konstitutionella ram och sina transportpolitiska mål. Vid fördelningen bör olika faktorer beaktas, såsom skillnaden i ekonomisk kapacitet, luftkvalitet, befolkningstäthet, transportsystemens egenskaper, politiken för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och minskning av luftföroreningar eller andra relevanta kriterier.”* Utifrån denna skrivning är det rimligt att Sverige tar hänsyn till det långsiktiga och strategiska arbete som har bedrivits på såväl nationell, regional som lokal nivå för att kunna ta tillvara biogasens många nyttor för samhället.

Ett inspirerande exempel på hur en stat kan agera för att ”boosta” biogasen är Norge, där Stortinget nyligen har beslutat att ge regeringen i uppdrag att undanröja kvarstående hinder för biogasproduktion, genom att bland annat likställa biogasfordon med nollutsläppsfordon i alla statliga målsättningar.

### Den nordiska biogasmodellen – en motor för lokal grön omställning

För att lyckas med omställningen till ett samhälle som klarar klimatmålen behöver vi **satsa på lösningar som åstadkommer mycket nytta och värde, med mindre naturresurser**. Det som är ett överskottsproblem eller ett avfall på ett ställe behöver komma till en plats eller en process där det blir en värdefull resurs.

För att det ska bli hållbart i längden behöver också människors förmåga att försörja sig där de lever stärkas. Bygder, kommuner och regioner som kan producera mer av samhällets grundläggande funktioner, som mat, energi och vatten ur lågvärdiga insatsvaror som gödsel och avfall, blir rikare och får mer livskraftiga företag. En sådan region får också bättre motståndskraft mot kriser av olika slag. Ett av de bästa exemplen på helhetslösningar är biogas enligt den nordiska modellen, som bygger på att man:

1. tar hand om och löser ett avfallsproblem med till exempel slakteriavfall, matavfall eller gödsel
2. producerar ett förnybart drivmedel med de allra bästa klimatprestanda och
3. producerar en förnybar växtnäring som ersätter mineralgödsel och bidrar med många goda effekter i växtodling.

Genom satsningar på biogas enligt den nordiska modellen får man också positiva ”sidoeffekter” såsom bättre vatten- och luftkvalitet, minskad klimatpåverkan, fler arbetstillfällen med starkt regionalekonomisk utveckling och förbättrad energi- och matsäkerhet, för att nämna några.

**Modellen är tillämpbar över hela världen och det finns svenska företag som kan vara med och leverera viktiga delar av biogassystemet.**

### Produktion av biogas förutsätter en användning av biogas

Många av nyttorna med biogas uppstår i produktionen, men **produktionen kräver en avsättning**.

För att upprätthålla en livskraftig, inhemsk produktion av biogas måste produkten vara konkurrenskraftig på en marknad. Historiskt har betalningsviljan för biogas funnits i den vägburna

transportsektorn, och även om vi i dag ser ett ökat intresse i andra sektorer som sjöfart och industri är det just i de vägburna transporterna som betalningsviljan för biogas huvudsakligen kommer att finnas under många år framöver. Det är inte troligt att biogasen i ett 2030-perspektiv ska kunna avsättas i motsvarande och utökad omfattning inom andra sektorer, utifrån rådande marknadsförutsättningar.

Behov av drivmedel finns överallt i Sverige där det också finns behov av att röta och omvandla avfall och restprodukter till biogas. **Förbrukning av drivmedel stämmer väl överens med biogasens produktionsmönster – kontinuerlig produktion och användning dygnet runt under årets alla dagar.** På så sätt undviks även kostsam lagring och transport. Biogas fyller även en viktig funktion i ett stärkt totalförsvaret. Forsvarsberedningen lyfter i sin rapport *Motståndskraft*<sup>3</sup> fram att försörjningstrygghet på drivmedel och livsmedel är kritiska delar i ett stärkt totalförsvaret. Att ha inhemsk biogasproduktion gör oss mindre beroende av import av både drivmedel och växtnäring – båda kritiska produkter för en ökad försörjningstrygghet på livsmedel<sup>4</sup>. Det är klokt att med den offentliga upphandlingen bidra till ökad krisberedskap och försörjningstrygghet.

På många håll i Sverige har samhället redan gjort omfattande investeringar i biogasanvändning till transporter, bland annat i form av rötningsanläggningar och tankstationer. Investeringarna pågår fortfarande, inom exempelvis Klimatklivet. Klimatkommunerna menar att förslaget som det ser ut i promemorian innebär att vi förstör denna utveckling.

## Tio kommuner berättar – detta betyder biogasen för oss

### Stockholm

Biogas har använts som ett fordonsbränsle i Stockholms stad i 20 år och kommunen har ett utbyggt nät av tankstationer där företag och privatpersoner kan tanka. Stadens två reningsverk producerar biogas, som i första hand uppgraderas till fordonsbränsle, men också täcker en del av el- och värmebehovet. Kommunen återvinner avloppsslam och matavfall från hushåll, restauranger, storkök för biogasproduktion. Biogas levereras främst i rörledning till bussdepåer och drivmedelsstationer, som säljer gasen vidare till personbilar och lastbilar. I Stockholmsområdet produceras biogas också vid Käppala reningsverk (Lidingö), SRV återvinningsanläggning (Södertörn) samt vid Eons anläggning i Bro.

### Kalmar

Kalmar län har med uthållighet och mod integrerat olika politikområden till en tydlig satsning på biogaslösningar. Tydligheten har lett till ett ökat intresse hos privata investerare att få vara med och bygga biogassystemet. I kollektivtrafikupphandlingen, värd fem miljarder kronor, för Kalmar län 2017–2027, gick Kalmar Länstrafik (KLT) ut och ställde krav på att 60 procent biogas skulle gälla. För varje ny upphandling har bågen spänts och snart finns det biogastankställen i länets alla kommuner. I den senaste servicetrafikupphandlingen (2020) blev resultatet 75 procent biogas, tack vare specialbyggda fordon och nio nya tankställen. Nya investerare, både lokala och internationella, har gjort intåg i länet. Det första tankstället för flytande gas står redan klart och två anläggningar för flytande biogas är på gång.

### Kristianstad

Kristianstads kommun har tagit ett helhetsgrepp på biogasen och satt upp mål och åtgärder i en biogasstrategi. Biogasproduktionen i kommunen har pågått sedan 1990-talet. Biogasanläggningen i

<sup>3</sup> <https://www.regeringen.se/4b02db/globalassets/regeringen/dokument/forsvarsdepartementet/forsvarsberedningen/ds-2017-66-motstandskraft-inriktningen-av-totalforsvaret-och-utformningen-av-det-civila-forsvaret-2021-20252.pdf>

<sup>4</sup> Livsmedelsproduktion ur ett beredskapsperspektiv – sårbarheter och lösningar för ökad resiliens, Sveriges Lantbruksuniversitet, 2018

Karpalund, som drivs av det kommunala energibolaget C4 Energi, var först i Sverige med samrötning av flera substrat. Utvecklingen började med att man hade problem med att ta hand om avfallet från stadens livsmedelsföretag och från lantbruken i trakten. Med tiden kom insikten om att avfallet kunde betraktas som en värdefull råvara i processen att skapa energi. En styrka i Kristianstads biogasarbete är den mängd aktörer som samverkar: Hushåll, jordbruk och livsmedelsindustri medverkar som leverantörer av råvara till biogasanläggningen. Produktion, distribution och användning av gasen sker i ett samarbete mellan Kristianstads kommun, E.ON och Skånetrafiken. I dag finns tre tankställen för biogas i kommunen.

### Lidköping

Lidköping Biogas är en av världens första anläggningar för produktion av flytande biogas. Anläggningen förser personbilar och tunga fordon med förnyelsebart bränsle. 2016 såldes anläggningen till Fordonsgas, men är fortfarande ett exempel på banbrytande kommunalt arbete med biogas.

### Östersund

Östersunds kommun producerar sedan 2007 biogas för fordonsdrift vid Gövikens avloppsreningsanläggning. Biogasen räcker till ca 400 fordon. Östersunds kommun har i sin fordonsflotta 124 gasfordon. Under slutet av 2020 fick kommunen beviljat klimatinvesteringsstöd på 124,2 miljoner kronor, för att etablera en ny rötgasanläggning vid Gräfsåsen utanför Östersund. Planerna är att anläggningen ska ta tillvara allt matavfall från Jämtland och Härjedalens kommuner, och annat komposterbart avfall, och göra biogas som förädlas för fordonsdrift. Anläggningen kommer också att producera ekologiskt certifierat biogödsel.

### Örebro

Örebro kommun har ett mål om att energitillförseln inom kommunen ska baseras på förnyelsebara energikällor till 2050, och en satsning på biogas är en av åtgärderna. Kommunen har arbetet med biogas som drivmedel sedan 2004, och från och med 2009 går alla stadsbussar på biogas. Kommunen har två anläggningar som producerar fordonsgas med lokala råvaror. Det finns två tankställen i kommunen för privatpersoner, och två andra tankstationer för lastbilar. Produktionen överstiger den lokala användningen, så en stor del av gasen exporteras. Detta är något som kommunen vill ändra på; de satsar därför hårt på att få fler att använda biogas. Arbetet med biogas finns sedan 2020 samlat i en verksamhetsgren på tekniska förvaltningen.

### Uppsala

Uppsala var en av de första kommunerna som satsade på biogasproduktion. Kommunens biogasanläggning behandlar ca 30 000 ton matavfall från hushåll och företag varje år. Avfallet kommer från Uppsala kommun och norra Stockholmsområdet. Det kommunala bolaget Uppsala Vatten äger och driver ett publikt gastankställe, och kommunens biogasanläggning förser bland annat alla Uppsalas stadsbussar med gas varje dag. Uppsala kommun har för avsikt att öka sin självförsörjningsgrad av förnybara drivmedel och i upphandlingar finns en strategisk prioriteringsordning av förnybara drivmedel där biogas, vätgas och el prioriteras i förstahand.

### Eskilstuna

Eskilstuna Biogas AB är ett bolag som är bildat för att bygga och driva en biogasanläggning för rötning av gödsel, vall, matavfall och andra organiska restprodukter. Syftet med biogasanläggningen är att producera biogas i flytande form, så kallad LBG (Liquefied BioGas), samt bilda en nod för produktion av gödselmedel och därmed bidra till utvecklingen av lantbruket i norra Sörmland. Beräknad produktion av LBG är 5 - 10 miljoner kubikmeter per år.

## Linköping

I Linköping har det funnits lokalproducerad och förnybar biogas i mer än 20 år, och med 12 mackar i regionen är förutsättningarna att tanka fossilfritt mycket goda. Det började med samarbetet mellan kommuner och busstrafik om biogas som drivmedel, därefter har mackarna blivit öppna för allmänheten. Svensk Biogas har numera mackar i Linköping, Norrköping, Mjölby, Motala och Västervik. Tekniska verken i Linköping satsade tidigt på forskning och utveckling av processer för biogasframställning och har varit viktigt för att bygga upp Sveriges kompetens inom området.

## Lund

I full drift producerar biogasanläggningen på Källby i Lund ca 7 GWh biogas per år - energi som räcker ungefär till 1 000 gasdrivna bilar med en genomsnittlig årlig körsträcka på tusen mil per år. Biogasen bidrar till att koldioxidutsläppen minskar med drygt 1 700 ton per år i Lund. Kommunen och det lokala energibolaget Krafringen samarbetar nu för att erbjuda ledningsburen biogas i centrala i Lund, så att boende och företag som bor och verkar i området får tillgång till biogas via fasta installationer, istället för gasol. Biogas kan förlänga säsongen med flera månader på uteserveringen och skapa inbjudande miljöer med brasor och flamdekorationer.

## Med tailpipe-mätningar missar man klimatnyttan hos biogasfordon

I utsläppsberäkningar av olika drivmedel måste vi snarast börja tillämpa well-to-wheels-perspektiv. Detta - och att fortsatt inkludera biogasbilar i miljöbilsdefinitionen - är helt nödvändigt för att vi ska kunna ta tillvara biogasens unika samhällsnyttor. Att mäta enligt tailpipe får elfordon att framstå som den perfekta lösningen, men vi vet att miljöpåverkan finns, både genom den el som används och från tillverkning av batterier med mera

EU:s egen forskning uppmanar ett well-to-wheels-perspektiv (livscykelperspektiv) på klimatutsläpp. EU-kommissionens gemensamma forskningscenter (JRC) har nyligen publicerat en studie<sup>5</sup> som ska tillhandahålla transparenta, evidensbaserade och objektiva data för framtida beslutsfattande inom EU. Studien jämför argumenter för att klimateffekten av olika bränslen och fordon enbart kan bedömas genom att se till hela kedjan från källa till hjul (well-to-wheels). Bland slutsatserna framgår att biogas i gasfordon presterar i topp i fråga om klimatprestanda – på samma nivå som förnybar el i batterifordon.

År 2019 uttryckte EU i flera direktiv/förordningar en ambition om att i framtida översyner och revideringar beakta koldioxidutsläpp från fordon under hela livscykeln samt från källa till hjul. Här är några exempel på hur det har formulerats i regelverket:

- Direktivet om rena och energieffektiva fordon, Direktiv (EU) 2019/1161:  
*"Kommissionen bör i sin översyn även bedöma bland annat möjligheten att anpassa detta direktiv till en eventuell metod för beräkning av koldioxidutsläpp under hela livscykeln och koldioxidutsläpp från källa till hjul som utvecklats inom ramen för EU:s utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från fordon [...]"*
- CO<sub>2</sub>-normer för nya tunga fordon, Förordning (EU) 2019/1242:  
*"Kommissionen ska senast den 31 december 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport [...] Den rapport som avses i punkt 1 i denna artikel ska också, särskilt, innehålla följande: [...] En bedömning av om det går att utveckla särskilda metoder för att ta med det potentiella bidraget till koldioxidutsläppminskningarna från användningen av syntetiska och avancerade alternativa flytande och gasformiga förnybara bränslen [...]"*

---

<sup>5</sup> JEC Well-To-Wheels report v5

- CO2-normer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon, Förordning (EU) 2019/631: *”Kommissionen ska senast 2023 utvärdera möjligheten att utveckla en gemensam unionsmetod för bedömning och konsekvent uppgiftsrapportering om koldioxidutsläppen under hela livscykeln från personbilar och lätta nyttofordon som släpps ut på unionsmarknaden. Kommissionen ska översända denna utvärdering till Europaparlamentet och rådet, vid behov även med förslag till uppföljningsåtgärder, såsom lagstiftningsförslag.”*
- EU: s nya taxonomi, Taxonomy Report: Technical Annex: *”Life-cycle and well-to-wheel considerations for thresholds is pending on the feasibility to develop and agree a common Union methodology.”*

### Behåll biogasfordon i miljöbilsdefinitionen

Biogasbilarna presterar i topp när gäller att minska klimatutsläppen, och Klimatkommunerna understryker att det är av största vikt att de biogasdrivna bilarna får stanna kvar i den nationella miljöbilsdefinitionen<sup>6</sup>. Vi är negativa till det förslag till förändring på denna punkt som föreslås i promemorian - och noterar också att författarna till promemorian själva konstaterar att miljöbilsförordningen *inte behöver ändras* för att uppfylla kraven i direktivet.

”Miljöbilsförordningen” som lanserades 2020 är avsedd för statliga myndigheter, men används flitigt som riktmärke av kommuner, regioner och privata företag i deras upphandlingar. Processen med att ta fram miljöbilsdefinitionen genomfördes med full kännedom om att det skulle komma EU-krav på ”rena fordon” i och med ändringen av Clean Vehicles Directive. De kommande kraven var en självklar del i analysen av förslaget till ny miljöbilsdefinition och remissvaren hänvisade till kompatibilitet med dessa krav.

I promemorian saknas konsekvensanalys av effekterna på den svenska biogasmarknaden av en ändrad miljöbilsdefinition, samtidigt som det konstateras att en stor andel av de offentliga aktörernas upphandlade bilar i dagsläget är gasbilar. Det presenteras även att det inte bedöms bli några merkostnader av förslagen för kommuner och regioner. Att fatta beslut som direkt skadar den svenska biogasmarknaden kan dock få stora ekonomiska konsekvenser för skattekollektivet och möjligheten att uppnå en lång rad mål inom miljö, klimat och samhälle. Om biogasdrivna fordon skulle exkluderas från den nationella miljöbilsdefinitionen skulle den mest troliga följden bli att intresset för att upphandla biogasdrivna bilar minskar, och att efterfrågan på biogas som drivmedel krymper. Signalvärdet skulle ge svallvågor på privatmarknaden och företag och privatpersoner skulle dra sig för att skaffa biogasbil. Det vill säga – ett effektivt sätt att döda biogasmarknaden - och ett märkligt drag knappt två år efter Biogasmarknadsutredningen.

### Övriga synpunkter på förslaget

EU:s direktiv sätter mål för hur stor andel av fordonen som en myndighet skaffar som ska vara ”nollutsläppare”. För Sveriges del tror vi att andelen 38,5 procent för personbilar är lågt satt. Det kommer inte vara ett problem för svenska kommuner att nå detta, **förutsatt att biogasen ingår här**. Om procentandelarna som föreslås i förslaget ska gälla rekommenderar vi att **en annan utsläppsgräns sätts för de fordon som ingår i de resterande 61,5 procenten**.

Vad gäller utsläppen från andra fordonstyper än personbilar är kraven lågt ställda. Här borde de snarare ha högre krav på tunga transporter och specialfordon. Vi får hoppas att vi i Sverige kan fortsätta med vår omställning av dessa fordon utan att hindras av EU:s lägre krav. Det skulle vara bra om även så kallade M1 – rullstolsanpassade fordon inkluderades i direktivet. Det är idag svårt att

<sup>6</sup> 3 § i Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

ställa krav på dessa fordon eftersom det saknas tillgängliga fossilfria modeller på marknaden. **Om även M1-fordon fick krav på sig skulle det sända en tydlig signal till fordonstillverkarna om vikten av att inkludera även dessa fordon i sin produktion.**

I promemorian finns också en skrivning om att det ska ställas särskilda krav för rena tunga bussar, så att de uppnår en viss andel så kallat utsläppsfria bussar. Något som egentligen innebär el- och vätgasdrivna bussar. Detta skickar en signal som **kan göra det svårare för biogasdrivna tunga bussar att ta sin (nödvändiga) del av omställningsarbetet mot en fossilfri fordonsflotta.** De stora investeringar som gjorts i biogasinфраstruktur och biogasfordon, inte minst tunga bussar, riskerar därför att åtminstone delvis gå förlorade - investeringar som gjorts både i offentlig sektor och i det privata näringslivet.

**Flera delar i promemorian bör förtydligas** för att undvika missförstånd:

- *Vilka upphandlingar omfattas?* Det är inte helt tydligt vilka upphandlingar som omfattas av implementering av den nya lagändringen. Minimikvoterna ska beräknas utifrån avtal som tilldelas från och med 1 januari 2022 och i relation till det totala antalet fordon i de berörda avtalen. Kvoterna är olika för de olika fordonskategorierna men gör inte skillnad på olika avtal. Det finns otydligheter gällande hantering av ramavtal respektive avrop på ramavtal samt hanteringen av perioden 2 augusti – 31 december 2021 och huruvida den ska räknas eller inte.
- *Hur ska andelarna beräknas?* Flera av de upphandlingar av fordon och transporttjänster som omfattas av implementeringen av EU-direktivet kan innehålla en relativt hög andel fordon som är undantagna från kraven. Exempelvis rullstolsanpassade fordon i sjukresor, färdtjänst och skolskjuts. Frågan som därmed uppstår är om det totala antalet fordon som andelen rena fordon ska beräknas i relation till är: det totala antalet fordon som omfattas av kraven i direktivet eller det totala antalet fordon generellt sett i de aktuella upphandlingarna? I de transportintensiva upphandlingarna som utförs av exempelvis taxisektorn som har många olika kunder uppstår också frågan om det är det totala antalet fordon som nyttjas på något sätt i genomförandet av tjänsten, eller ska en omräkning ske till någon form av "heltidsfordon" som tjänsten motsvarar?
- *Hur ska statistiken samlas in?* Med tanke på den korta framförhållningen gällande direktivets implementering - är det rimligt att få till stånd föreskrifter och tydliga strukturer för insamling och rapportering av statistik som är på plats redan den 1 januari 2022? Vad gäller om sådana föreskrifter och rapporteringssystem saknas vid årsskiftet? Det är även orimligt att anta att den nya rapporteringsbördan för offentliga aktörer inte kommer att innebära några merkostnader för offentlig sektor.