

Till
Miljödepartementet

Klimatkommunerna
Antaget av styrelsen 20210913

m.remissvar@regeringskansliet.se
kopia: martin.larsson@regeringskansliet.se
M2021/01392

Klimatkommunernas svar på regeringens remiss av Förslag på ändring av EU-förordning om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta fordon

Om remissvaret och Klimatkommunerna

Klimatkommunerna lämnar på eget initiativ detta svar på regeringens remiss av *Europaparlamentets och rådets förslag till ändring normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon*.

I juni svarade Klimatkommunerna på remissen av *Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster*. Vi fokuserade då på förslaget implikationer för framtiden för biogas i Sverige, Norden och Europa. 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. I detta remissvar väljer vi också att lägga fokus på biogasens framtid. [Vi hänvisar till remissvaret på vår hemsida](#) för mer bakgrund och detaljer kring biogasens samhällsnytta lokalt och regionalt.

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.

Om förslaget – bakgrund och innehåll

Europas Gröna Giv (Green Deal) siktar på att göra EU till en “rättvis och framgångsrikt samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi”. I samband med att EU:s bindande klimatmål skrevades upp (december 2020) fick kommissionen i uppdrag att bedöma hur alla sektorer bäst bidrar till 2030-målet, och lägga fram förslag på vad som behöver göras för att uppnå detta. Förslagen presenteras i det så kallade ‘fit for 55’- paketet.

Kommissionens *Strategy for Sustainable and Smart Mobility* har tagits fram för att tackla utmaningarna som fordonsindustrin står inför. Till strategin hör en handlingsplan, där koldioxidnormer för personbilar och lätta lastbilar är en viktig komponent. Koldioxidnormerna har funnits sedan länge, och bestäms genom förordningar, dvs. börjar gälla i alla medlemsstater så snart de är beslutade.

De föreslagna förändringarna av koldioxidnormerna är det som regeringen nu samlar in synpunkter på. Syftet med förändringarna är att öka tillgången på mer bränsleeffektiva fordon och nollutsläppsfordon, genom att ställa krav på biltillverkarna. Målen för utsläppsminskning avser koldioxidutsläpp vid avgasröret. Fordonstillverkare som inte uppfyller kraven måste betala en straffavgift för extra utsläpp. Målen har skärpts väsentligt i kommissionens förslag till revidering. *Nya mål för 2030 är 55 % minskning av utsläppen för personbilar (var tidigare 37,5 %) och 50 % för lätta nyttofordon (var tidigare 31 %). Nytt mål för 2035 är 100 % för både personbilar och lätta nyttofordon.*

I den föreslagna, nya versionen av koldioxidnormerna stryks ett stycke om att kommissionen ska redogöra för hur mycket av utsläppsminskningen som kan komma från användning av syntetiska och avancerade alternativa bränslen som producerats med förnybar energi. Men det finns kvar en skrivning om att kommissionen ska utvärdera om det går att utveckla en gemensam metod för EU-länder för att bedöma och rapportera utsläpp ur ett "well-to-wheel"-perspektiv. Kommissionens utvärdering om detta ska skickas till Europaparlamentet och ministerrådet för att vid behov ta fram lagstiftningsförslag enligt det.

Kommissionen har övervägt två alternativa mekanismer för att beakta det potentiella bidraget till utsläppsminskning från "renewable and low-carbon fuels". Det första är en Carbon Correction Factor, CCF och den andra ett så kallat kreditsystem. Men kommissionen har landat i slutsatsen att inte inkludera någon sådan mekanism och motiverar det med följande skäl:

- Battery Electric Vehicle, BEV, ger energi- och kostnadsfördelar
- Förordningen skulle bli mindre effektiv och verkningsfull, och utsläppsminskningen skulle bli mindre
- Begränsad potential för avancerade biodrivmedel samt konkurrens med flyg- och sjöfartssektorerna
- En sådan mekanism skulle göra det otydligt vilka aktörer som ansvarar för måluppfyllnaden i förordningen
- Mekanismen skulle öka komplexiteten och den administrativa bördan väsentligt
- Kommissionen menar att "renewable and low-carbon fuels" i stället ska främjas genom revideringen av Renewable Energy Directive (RED), EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) och Energiskattedirektivet (ETD).

Klimatkommunernas synpunkter på förslaget

- Förslaget är helt inriktat på utvecklingen mot zero emission technologies, det vill säga el- och vätgasbilar. Kommissionen väljer med andra ord att fortsätta mäta utsläppen bara vid avgasröret, istället för att mäta/räkna ur ett "well-to-wheel"-perspektiv.
- Sett ur ett "well-to-wheel"-perspektiv har biogas som produceras av restmaterial av olika slag ofta bättre klimatprestanda än el, som fordonsbränsle. Ett exempel är när gödsel används som substrat för att göra biogas (gasen har då negativ klimatpåverkan enligt Förnybartdirektivet). Utgår vi i stället från naturgas, reformerar det till vätgas som används i en bränslecellsbil så kallas det plötsligt "nollutsläppsfordon" och premieras av regelverket. Det är varken teknikneutralt eller klimatsmart.
- Det står i förslaget att det är teknikneutralt. Detta är helt enkelt inte sant, då regelverket ensidigt styr mot el och vätgas. Kommissionen avböjer alltså möjligheten att ta hjälp av

förnybara bränslen som kräver specifika fordon, exempelvis biogas, när det gäller att tillräckligt snabbt ställa om till hållbara transporter.

- På kort sikt innebär det här förslaget ett fortsatt minskat intresse från biltillverkarna att utveckla gasbilstekniken och på lite längre sikt kommer biltillverkarna tvingas att helt sluta tillverka och sälja nya gasbilar.
- De flesta remissinstanser (under konsultationsprocessen) har ansett att en mekanism för att räkna med klimatnyttan av biodrivmedel bör införas i koldioxidnormerna. Kommissionen har gått på en annan linje än vad majoriteten av remissinstanserna förordade.
- Viktigt för biogasens framtid är hur koldioxidnormerna för tunga fordon blir, när dessa görs om. Det är av största vikt att Sverige nu tar en proaktiv och aktiv roll i EU-debatten inför att förordningen på den tunga sidan ska revideras, så att klimatnyttan av biogas producerad av restprodukter/gödsel kan tillgodoräknas åtminstone på den tunga sidan.