

Gröna Bilister  
Josefsdalsvägen 38A  
733 37 Sala

Remissvar  
M2021/01183  
30 september

Miljödepartementet

Skickat till:

[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia: [martin.larsson@regeringskansliet.se](mailto:martin.larsson@regeringskansliet.se)

## *Remissvar från Gröna Bilister gällande*

### **Yttrande om Betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)**

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, till städernas dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister tackar för möjligheten att ge synpunkter på denna remiss, och vi bistår gärna Miljödepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

### **Sammanfattning**

#### **Bra med målår för utfasning av fossila drivmedel**

Gröna Bilister anser att ett tydligt målår för utfasningen av fossila drivmedel är en viktig del i omställningen till en långsiktigt hållbar transportsektor. Att dessutom göra detta målår till ett riksdagsbundet etappmål är positivt.

#### **Begreppet nollutsläppsfordon ska inte användas**

Gröna Bilister anser att begreppet nollutsläppsfordon ska undvikas eftersom begreppet är vilseledande då några sådana fordon inte finns. Alla fordon ger upphov till utsläpp någonstans och alla tekniker har sina olika hållbarhetsutmaningar som behöver bemötas. Att definiera mål utifrån ett missvisande och snävt begrepp som enbart fokuserar på utsläpp från fordonets avgasrör riskerar att

försvara transportsektorns omställning. Att sträva efter så låga utsläpp ur ett livscykelperspektiv som möjligt enligt Well-to-Wheels (WTW) ger mer ändamålsenlig styrning för att fasa ut de fossila drivmedlen.

### **Transportsektorns omställning MÅSTE stå på tre ben**

Gröna Bilister ser positivt på att denna utredning, precis som många andra, lyfter fram vikten av att transportsektorns omställning behöver stå på tre ben. Det vill säga; elektrifiering, ett transporteffektivt samhälle och långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Ökade satsningar på elektrifiering av transportsektorn är något som Gröna Bilister ser positivt på. Här ser vi dock en risk i att utredningen har valt att i stor utsträckning fokusera på att enbart undanröja hinder för den redan aktivt pågående elektrifieringen, medan tydliga förslag för att främja ett mer transporteffektivt samhälle och en ökad produktion och konsumtion av långsiktigt hållbara och inte minst rena och höginblandade förnybara drivmedel i mångt och mycket lämnas därhän. Konkreta förslag kopplat till biogasens utveckling saknas helt då biogasen inte omfattas av reduktionsplikten. Sist men inte minst saknas även förslag gällande omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle. Att enbart hänvisa till de förslag som finns i klimathandlingsplanen är långt ifrån tillräckligt.

### **Ambitionsnivån inom reduktionsplikten måste bibehållas och kombineras med andra styrmedel**

Utredningen föreslår flera förändringar i reduktionsplikten. Reduktionsplikten är ett viktigt och långsiktigt styrmedel som säkerställer att flytande biodrivmedel blandas in i vanlig bensin- och diesel och därmed möjliggör en omställning även för dem som inte gör ett aktivt miljöval. Detta styrmedel har dock redan tydliga kontrollstationer och förändringar behöver utredas noggrant och i nära dialog med berörda branschaktörer. Förslag som en egen kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen samt inkludering av höginblandade och rena förnybara drivmedel får inte öppna upp för en lägre ambitionsnivå inom reduktionsplikten eller underminera den ytterligare drivkraft i omställningen som efterfrågan på rena och höginblandade drivmedel i dagsläget innebär. En hållbar reduktionsplikt som kan fyllas med hållbart producerade biodrivmedel förutsätter även att ett större helhetsgrepp tas kring omställningen genom att andra ambitiösa förslag läggs fram som samspelar med reduktionsplikten. Något som delvis saknas i utredningen. Gröna Bilister hoppas dock att Sverige kan klara att uppfylla de ambitiösa reduktionsnivåerna genom att minska behovet av bensin och diesel. Snabb elektrifiering, ökad användning av biogas, energieffektivisering och ändrade resvanor kan göra stor skillnad.

### **Vi behöver både elektrifiering och rena höginblandade förnybara drivmedel**

Utredningen lyfter fram vikten av att skyndsamt elektrifiera vägtransporterna och samtidigt jobba för ett transporteffektivt samhälle för att frigöra volymer av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel till andra sektorer som har svårare att elektrifieras. Detta kan låta som en bra plan i teorin men det innebär samtidigt stora risker. För att en sådan strategi ska vara möjlig krävs kraftfulla och riktade satsningar i dessa "andra" sektorer för att främja betalningsviljan för de långsiktigt hållbara och

förnybara drivmedlen. Sådana tydliga satsningar och konkreta förslag saknas dock nästan helt i utredningens förslag. På samma sätt saknas offensiva förslag för ett mer transporteffektivt samhälle. Att på detta sätt aktivt främja endast en teknologi riskerar att försvåra och försena utfasningen av de fossila drivmedlen i samtliga sektorer.

Utredningens förslag på att förstärka den nuvarande klimatpremien till miljölastbilar är ett bra och ändamålsenligt förslag, men det räcker inte. Fyra förslag på styrmedel som omgående kan bibehålla och öka efterfrågan på höginblandade förnybara drivmedel i vägtransporterna parallellt med en ökad elektrifiering och i väntan på styrmedel för andra sektorer är att (i) bibehålla nuvarande miljöbilsdefinition där biogas främjas i lätta fordon tillsammans med elektrifiering (ii) införa tydliga krav på statliga myndigheter och offentlig sektor att upphandla fossilfria transporter (iii) krav på att samtliga nya fordon med diesel- och ottomotorer (inklusive laddhybrider) är godkända för minst ett biodrivmedel (iv) även stöd till efterkonvertering av bensindrivna lätta fordon till E85 och biogas i kombination med kontroll av vad fordonen faktiskt tankar. Det senare förslaget avstyrker utredningen utan närmare förklaring vilket skulle behöva motiveras mycket tydligare än idag.

## Detaljerade synpunkter

Gröna Bilister ser positivt på att ett målår sätts upp för att fasa ut de fossila drivmedlen och ser det som rimligt att året infaller någon gång mellan 2030 och 2045 i relation till 2030-målet för transportsektorn och målet om nettonollutsläpp till 2045.

Samtidigt som ett utfasningsår sätts upp som etappmål behöver det fortfarande finnas ett tydligt fokus på hur 2030-målet ska uppnås och här ser Gröna Bilister ett stort behov av samverkan mellan elektrifiering, ett transporteffektivt samhälle och samtliga förnybara drivmedel som idag finns till buds som el, vätgas, biogas, etanol (E85 och ED95) och biodiesel (HVO och FAME). Olika segment inom transportsektorn har olika förutsättningar för att ställa om och de förnybara drivmedlen kan produceras från olika typer av råvaror. För en långsiktigt hållbar omställning måste därmed *samtliga* hållbara alternativ främjas och utvecklas för att kunna fasa ut det fossila i snabbast möjliga takt.

Gröna Bilister ser positivt på insatser för att främja en ökad elektrifiering, men vi avstyrker införandet av begreppet "Nollutsläppsfordon" (NUF) och att ett mål för enbart denna typ av fordon införs. Utredningen definierar ett nollutsläppsfordon som ett fordon som inte släpper ut koldioxid vid körning. Denna typ av definition försvårar transportsektorns omställning och tar ett allt för snävt perspektiv på fordons miljöpåverkan och totala utsläpp av fossil koldioxid. En annan nackdel med att använda begreppet "nollutsläppsfordon" i den politiska styrningen mot utfasning av fossila drivmedel är att det riskerar att leda till ett alltför ensidigt fokus på elektrifiering. Om det ska sättas något mål kring nybilsförsäljningens sammansättning bör detta baseras på ett mer modernt och rättvisande sätt genom att väga samman fordonet och dess drivmedels livscykelutsläpp och motorns energieffektivitet i ett så kallat Well-to-Wheels-perspektiv (WTW). På det sättet vägs de förnybara drivmedlens växthusgasreducerande egenskaper in samtidigt som elmotorns mycket goda

energieffektivitet tas hänsyn till och sannolikheten att det bidrar till utfasningen av fossila bränslen så väl i transportsektorn som energisektorn i stort ökar.

Precis som tidigare utredningar på området har visat kommer även denna utredning fram till behovet av elektrifierade transporter, ett transporteffektivt samhälle och långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Detta är positivt då transportsektorns omställning kräver ett helhetsgrepp för att kunna genomföras på ett så effektivt sätt som möjligt.

En tydlig trend som syns just nu är elektrifieringen som utredningen belyser väl. EU har flera styrmedel som ökar intresset från fordonsindustri och får medlemsländer och fordonstillverkare att satsa på elektrifierade transporter och utbyggnaden av laddinfrastruktur. En lång rad insatser finns även i Sverige. Med andra ord finns redan omfattande stöd och drivkrafter för elektrifieringen. Utfasningsutredningen borde därmed fokusera på att lägga förslag som just nu saknas och som kompletterar det stöd för elektrifiering som redan finns.

En betydande risk med att anta mycket ambitiösa mål om "nollutsläppsfordon" är att betydelsen av övriga förnybara drivmedel i omställningen spelas ner. Genom att sätta höga mål om "nollutsläppsfordon" riskerar nödvändiga beslut om investeringar i att bygga ut produktionskapacitet för hållbara biodrivmedel att dra ut på tiden och inte komma på plats tillräckligt snabbt för att fasa ut fossila drivmedel till 2040. Utöver detta behöver det även reflekteras över vilka konsekvenser detta kan få i ett globalt och kostnadseffektivitetsperspektiv - att Sverige med goda tillgångar till råvara för produktion av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel eftersträvar en mycket hög tilldelning av NUF<sup>1</sup> då detta kan betyda att andra länder i Europa eller världen (som mest troligt har en klart lägre andel förnybart drivmedel i sin drivmedelsmix) får en lägre tilldelning av NUF.

Det som även blir oroväckande är avsaknaden av konkreta förslag för att stötta biodrivmedel i utredningen. Utredningen slår fast behovet av att arbeta med samtliga tre ben men lämnar egentligen bara vidare utredningar som förslag för biodrivmedlen. De förslag som lämnas är att göra om ett idag väl fungerande system (reduktionsplikten) till att först inkludera de rena och höginblandade förnybara drivmedlen för att på sikt låta den övergå till ett utsläppshandelssystem. Reduktionsplikten har redan i dag tydliga kontrollstationer och eventuella förändringar behöver utredas noggrant. Förslag som en egen kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen samt inkludering av höginblandade och rena förnybara drivmedel får inte öppna upp för en lägre ambitionsnivå inom reduktionsplikten eller underminera den ytterligare drivkraft i omställningen som efterfrågan på rena och höginblandade drivmedel i dagsläget innebär. Utredningen nämner på flera ställen behovet av att omställningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv, men vill samtidigt införa en särskild kvot för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen vilket förutspås driva upp priset på bensin- och dieselprodukter till den grad att utredningen öppnar för en sänkt ambitionsnivå inom reduktionsplikten. Gröna Bilister ser behovet av att öka produktionen av långsiktigt hållbara och

---

<sup>1</sup> Bloomberg New Energy Finance förutspår i sitt ekonomiska scenario att cirka en tredjedel av den globala försäljningen av personbilar kommer att vara batterielektriska år 2030.

<https://bnef.turtl.co/story/evo-2021/page/4/2?teaser=yes>

förnybara alternativ, vilket får anses vara grunden till förslaget om en särskild kvot för avancerade biodrivmedel, men ser redan idag att det sätt som reduktionsplikten är utformad på ger en styrning mot en ökad produktion av avancerade förnybara biodrivmedel genom dess utformning som reduktionsplikt istället för kvotplikt. Att utveckla fler förnybara alternativ som exempelvis elektrobränslen som kan användas som drop-in-drivmedel är positivt, men de får inte fasa in på bekostnad av reduktionspliktens ambitionsnivåer.

På motsvarande sätt måste en eventuell inkludering av höginblandade och rena biodrivmedel i reduktionsplikten leda till en höjd ambitionsnivå för reduktionsplikten. Reduktionsplikten utgör i dagsläget ett viktigt styrmedel som säkerställer en omställning även för dem som inte gör ett aktivt miljöval. Detta styrmedel kompletteras sedan på ett betydelsefullt sätt av medvetna konsumenter som efterfrågar rena och höginblandade förnybara drivmedel. Samtliga eventuella förändringar av reduktionsplikten måste även gå vägen via de befintliga och förutsägbara kontrollstationer som redan finns på plats. Kortsiktighet och tvära kast när det gäller olika styrmedelsförslag skapar osäkerhet och minskar investeringsviljan i de stora satsningar som behöver göras för att klimatmålen ska kunna nås.

Gröna Bilister har även svårt att se att förslagen kopplat till reduktionsplikten ensamt ska kunna bygga den långsiktighet och tydlighet som krävs för att få till nödvändiga investeringar i utökad produktionskapacitet av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Detta kan i bästa fall ses som ett styrmedel för en bibehållen efterfrågan på rena och höginblandade flytande förnybara drivmedel men knappast som ett styrmedel för biogasen där utredningen nöjer sig med att konstatera att den kan åtnjuta skattebefrielse till och med 2030 och att Biogasmarknadsutredningen har kommit med stödförslag. Utredningen nämner dock inget om ifall dessa föreslagna stöd ska införas eller ej till skillnad från utredningen om ett Fossiloberoende jordbruk som anser att stödsystemen från Biogasmarknadsutredningen ska införas. Detta passiva förhållningssätt kan jämföras med att elbilslandet Norge nyligen har beslutat i Stortinget att ge sin regering i uppdrag att bland annat likställa biogasfordon med el- och vätgasbilar i alla statliga målsättningar<sup>2</sup>. Likaså har Tyskland nyligen aviserat ett kraftfullt stöd till el, vätgas och biogas i kollektivtrafiken<sup>3</sup>. En hållbar reduktionsplikt måste kombineras med kraftfulla styrmedel även inom andra områden som minskar den totala efterfrågan på bensin och diesel. Då kan vi fortsatt ha en ambitiös reduktionsplikt men som inte förutsätter import av biodrivmedel. En snabb elektrifiering måste kombineras med en ökad användning av biogas och ändrade resvanor som drastiskt bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle.

Gröna Bilister ser det som positivt att utredningen tar upp offentlig upphandling som en viktig drivkraft i omställningen. Vi vill dock även här poängtera vikten av att den offentliga upphandlingen inte enbart fokuserar på elektrifieringen. Det finns redan tydliga mål i Clean Vehicles Directive (CVD) som kraftfullt styr mot en ökad andel eldrivna fordon i ett flertal transportrelaterade upphandlingar. Det som saknas är tydliga styrmedel och krav som bidrar till en ökad takt i omställningen utöver de

---

<sup>2</sup> <https://www.energiqgas.se/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/biogas-likstalls-med-el-och-vatgas-i-norge/>

<sup>3</sup> [https://www.ptj.de/lw\\_resource/datapool/systemfiles/cbox/7952/live/lw\\_bekdoc/foerderrichtlinie\\_bus\\_07092021.pdf](https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/systemfiles/cbox/7952/live/lw_bekdoc/foerderrichtlinie_bus_07092021.pdf)

krav som redan kommer med CVD. Ett flertal utredningar<sup>4</sup> har lyft fram vikten av att offentlig sektor går före i omställningen och som komplement till CVD borde det finnas tydliga krav på statliga myndigheter och offentlig sektor att upphandla fossilfria transporter och därigenom främja en omställning till flera förnybara alternativ. En sådan tydlighet skulle även undanröja flera av de utmaningar och osäkerheter som i dagsläget finns kopplat till att ställa miljökrav inom den offentliga upphandlingen.

Ett sätt att främja flera förnybara alternativ inklusive elektrifieringen är att bibehålla den miljöbilsdefinition som finns för statliga myndigheter idag och ligger i linje med de bonusberättigade fordonen inom bonus-malussystemet. Definitionen är egentligen bara styrande för statliga myndigheter men den används även av kommuner, regioner och företag i upphandlingar och i fordonspolicys. Detta ger en enkelhet och tydlighet i styrningen och vad som efterfrågas. Att ändra på denna, vilket har föreslagits, skulle vara att missa chansen till en snabbare omställning som använder flera förnybara alternativ. Det blir även betydligt mer förvirrande i ett konsumentperspektiv att skilja på definitionen av klimatbonusbilar och miljöbilar. Då är det betydligt mer logiskt att en något annorlunda definition finns kopplat till CVD som kommer med en lång rad ytterligare riktlinjer att följa. Även den miljölastbilsdefinition som finns i Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon bidrar med en tydlig styrning mot flera förnybara alternativ. Både miljöbilsdefinitionen och miljölastbilsdefinitionen bidrar till en teknikdiversifiering som komplement till reduktionsplikten genom att styra mot rena höginblandade förnybara alternativ som el, vätgas, biogas och etanol (ED95). Gröna Bilister ser ett stort behov av att dessa miljöfordonsdefinitioner behålls i sin nuvarande utformning. Även styrmedel för exempelvis efterkonvertering av bensindrivna fordon till E85 och biogas med kompletterande krav på uppföljning av drivmedelsval skulle kunna leda till en snabb omställning här och nu. Efterkonvertering är dock något som utredningen avstyrker med hänvisning till att styrning mot nybilsförsäljningen är mer kostnadseffektiv utan att visa på beräkningar för detta.

Gröna Bilister ser positivt på en utökad och förstärkt klimatpremie för tunga fordon. Då CVD idag styr segment av transportsektorn där biogas historiskt har utnyttjats i stor omfattning som taxi, avfallshämtning och kollektivtrafik mot en större mängd elfordon ser vi ett stort behov av att andra delar av transportsektorn kan svara för en större användning av biogas för att förhindra att producenter slås ut till följd av minskad avsättning för biogasen. Ett stödsystem som då omfattar inköp av biogasdrivna lastbilar fyller därmed en viktig funktion även om fler styrmedel som möjliggör biogasens utveckling måste komma på plats.

Gröna Bilister anser även att utredningen inte starkt nog tar avstamp i en tillräcklig minskning av trafiken i sina beräkningar. I det tuffaste scenariot redovisas en mer eller mindre oförändrad utveckling av trafikarbetet. Utredningen behöver ett starkare fokus på transporteffektivitet där vi reser med bil efter behov och allt mindre efter vana. Detta har inte endast kopplingar till ett hållbart klimat utan även till hållbara städer och samhällen som kan satsa på andra värden när ytan för bil minskar till följd av ett minskat trafikarbete. Många av de nyttor som kan komma av en omställning av

---

<sup>4</sup> Exempelvis Nationella Upphandlingsstrategin, Finansdepartementet 2016 och Strategisk plan för omställning av transportsektorn, Energimyndigheten 2017

transportsektorn missas i utredningen, trots att de hållbarhetsutmaningar vi står inför är komplexa. Detta missas trots att utredningen även lyfter fram behovet av att analysera styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle utifrån andra aspekter än endast klimatpåverkan och låta dessa aspekter ta "lika stor, eller större, plats, än klimat". Detta mer systemövergripande tankesätt är dessutom något som borde ha lyfts fram i utredningen kopplat till förnybara drivmedel.

Vidare vad gäller hur transporteffektivitet behandlas i utredningen ser Gröna Bilister svagheter med att främst referera till Klimathandlingsplanen. Utfasningsutredningen borde i större utsträckning komma med egna förslag på styrmedel och åtgärder för att verka för ett mer transporteffektivt samhälle. Ett transporteffektivt samhälle är, som tas upp i utredningen, en viktig del av transportsektorns omställning, tillsammans med elektrifiering och långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel. Därför är det olyckligt att transporteffektivitet främst refereras till Klimathandlingsplanen som fått stark kritik för att inte vara tillräcklig.

Sammanfattningsvis ser Gröna Bilister ett stort behov av flera olika styrmedel som kompletterar varandra för att säkerställa en positiv utveckling av flera olika förnybara drivmedel och transportsätt som tillsammans kan ersätta det fossila.

För Gröna Bilister

*Marie Pellas, ordförande*

