

Yttrande om Betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

BioDriv Öst lämnar härmed på eget initiativ ett remissvar med synpunkter på Betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48) härnäst kallad utredningen.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Vår vision är att vi aktivt bidrar till en storregional samverkan, som skapar den globalt mest framgångsrika och långsiktigt hållbara regionen. Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

Synpunkter i korthet

- BioDriv Öst 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 därmed positivt.
- BioDriv Öst 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 BioDriv Öst ser mycket positivt på och även aktivt verkar för. BioDriv Öst har dock, precis som utredningen, identifierat att detta numera är en allt starkare trend som redan aktivt drivs på av såväl EU och fordonsindustrin som på flera olika nivåer nationellt. Utfasningsutredningens viktigaste uppgift borde därmed vara att identifiera de insatser som just nu saknas för att de svenska, och unikt offensiva, målen för transportsektorn ska kunna nås. Detta så att Sverige kan utgöra ett globalt föredöme och en pådrivande kraft i EU. Här ser vi 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. Inte minst saknas konkreta förslag kopplat till biogasens utveckling.
- BioDriv Öst anser att det är bristfälligt att utredningen i sina analyser inte har tagit hänsyn till de många olika miljö- och samhällsnyttor som en ökad inhemsk produktion av förnybara drivmedel kan bidra till. Detta trots att utredningen initialt lyfter fram ansatsen att räkna på totala åtgärdskostnader och externa nyttor.
- BioDriv Öst 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 på ett adekvat sätt. Att definiera mål utifrån ett missvisande och mycket snävt begrepp som enbart fokuserar på utsläpp från fordonets framdrift/avgasrör riskerar att försvåra transportsektorns omställning och leda till suboptimala

lösningar. Ett ökat nyttjande av vetenskapliga multikriterieanalyser och samhällsekonomiska analyser är av stor vikt för att kunna bemöta de komplexa hållbarhetsutmaningar som vi står inför och som bland annat avspeglas i Sveriges nationella miljömål och Agenda 2030.

- 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 eventuella 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 absolut 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 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 en stor risk för att intresset för biodrivmedel sjunker och fasas ut från vägtransportsektorn långt innan allt är elektrifierat och innan andra sektorer är marknadsmässigt mogna. 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 samtidigt som ett flertal förslag läggs fram för att elektrifiera vägtransporter och andra, mer svårelektrifierade sektorer som arbetsmaskiner, sjöfart och flyg. Att på detta sätt aktivt främja endast en teknologi riskerar att försvara, försena och fördyra utfasningen av de fossila drivmedlen i samtliga sektorer. Tre 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) införa 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.
- Slutligen ser BioDriv Öst positivt på utredningens förslag att förstärka nuvarande klimatpremie för tunga lastbilar de kommande åren. Flera olika styrmedel som kompletterar varandra behövs för att säkerställa en positiv utveckling av flera olika förnybara drivmedel som tillsammans kan ersätta det fossila. Reduktionsplikten innebär en kraftigt ökad efterfrågan på förnybar diesel som HVO och FAME. Här blir bonus malus för lätta fordon och klimatpremien för tunga fordon bra komplement till reduktionsplikten då de underlättar uppfyllandet av Clean Vehicles Directive samt omställningen till en bredd av olika rena och höginblandade förnybara drivmedel. De nationella miljöfordonsdefinitioner som är kopplade till klimatbonusen och klimatpremien främjar i dagsläget en omställning till elektrifiering, biogas och etanol (ED95 i tunga fordon) – och det är viktigt att de gör det även framöver.

Motiveringar och överväganden

Bra med ett riksdagsbundet etappmål för utfasning av fossila drivmedel

Sverige har sedan tidigare ett sektorsmål för de inrikes transporterna och sjöfarten att minska klimatutsläppen med 70 % till 2030 jämfört med 2010 samt det långsiktiga målet om att som nation ha nettonollutsläpp till 2045. För att nå målet om nettonollutsläpp behöver utsläppen från transportsektorn minska till nära noll. 2030-målet är ett bra etappmål som sätter takten i omställningen för en sektor som till stora delar fortfarande är beroende av fossil energi. BioDriv Öst 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 med hänsyn till de redan uppsatta målen som nämnts ovan.

Samtidigt som ett utfasningsår sätts upp som etappmål behöver det fortfarande finnas ett tydligt fokus på hur 2030-målet ska uppnås och här ser BioDriv Öst 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.

Begreppet "Nollutsläppsfordon" är vilseledande

BioDriv Öst ser positivt på riktade 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. Som utredningen så förtjänstfullt konstaterar kräver omställningen till fossilfrihet en mångfald av förnybara alternativ. Att då sätta upp mål och styra specifikt mot "nollutsläppsfordon" riskerar att underminera utvecklingen av övriga hållbara förnybara alternativ. Starka drivkrafter för en ökad elektrifiering finns redan på EU-nivå. Den svenska politiken bör därmed fokusera på att komplettera elektrifieringen med de andra delar i omställningen som också behövs och verka för att även EU gör detsamma.

Ensidigt fokus på elektrifieringen riskerar omställningen

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 fordonsindustrin och får medlemsländer och fordonstillverkare att satsa på elektrifierade transporter och utbyggnaden av laddinfrastruktur. För att nämna några som även utredningen tar upp finns koldioxidnormerna för lätta och tunga fordon som inte tar hänsyn till förnybart innehåll i drivmedlet och därigenom driver på fordonsutvecklingen mot en ökad elektrifiering. Utöver det säkerställer EU att ansenliga mängder elektrifierade fordon i segmenten lätta fordon och stadsbussar måste upphandlas av offentliga aktörer i respektive medlemsland genom det uppdaterade direktivet Clean Vehicles Directive (CVD). Även förslaget på EUs uppdaterade infrastrukturdirektiv har ett starkt fokus på utbyggnaden av laddinfrastruktur. På nationell nivå stöds elektrifieringen genom bonus-malus för lätta fordon och genom incitament för etablering av laddstolpar via Naturvårdsverkets stöd Klimatklivet, Ladda bilen och det gröna skatteavdraget för laddboxar som installeras hos privatpersoner. För bussar finns en dedikerad elbusspremie och för lastbilar och arbetsmaskiner finns en gemensam klimatpremie. Med andra ord finns redan omfattande stöd och drivkrafter för elektrifieringen även om fler eventuellt kan behövas för att nå utredningens scenario HögEl.

Scenario HögEl som utredningen arbetar utifrån har ett mål om att nybilsförsäljningen är 100 % "nollutsläppsfordon" (NUF) till 2030 för personbilar (se tidigare invändning mot begreppet NUF), 2035 för lätta lastbilar och att majoriteten av arbetsmaskinerna och de tunga lastbilarna är NUF vid 2040. Det är ambitiöst och något som kan ses som eftersträvansvärt men som också måste ses i ett internationellt perspektiv när det gäller tilldelning av fordon från tillverkare, vilka styrmedel som finns i andra länder, vilken tillgång till material som kan förväntas finnas vid de olika årtalen och vilka konsekvenser det kan få för utvecklingen av biodrivmedel. Vi ser det som osannolikt att all nybilsförsäljning i EU (och än mindre världen) kommer att vara NUF vid 2030 och det innebär att för att Sverige ska kunna nå detta mål behöver vi få en ökad tilldelning av dessa fordon från tillverkarna. Utifrån de styrmedelsanalyser som gjorts av utredningen gällande andra EU-länder och även globalt verkar andra marknader ha större möjligheter än Sverige att få ökad tilldelning till följd av mer gynnsamma styrmedel. Exempelvis förutspår Bloomberg New Energy Finance¹ i sitt ekonomiska scenario att cirka en tredjedel av den globala försäljningen av personbilar kommer vara batterielektriska bilar 2030. Sverige kan säkert ha en klart högre andel än detta då Europa förutspås ligga kring 55 % laddbara fordon (då inkl. även laddhybrider) i nybilsförsäljningen 2030 enligt samma scenario. Att göra korrekta prognoser för framtiden är inte lätt, men att till dess ha nått 100 % får fortfarande ses som utmanande.

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 dessa 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 större geografiskt perspektiv - att Sverige med goda tillgångar till råvara för produktion av långsiktigt hållbara och förnybara drivmedel eftersträvar en högre tilldelning av NUF 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 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 absolut 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. BioDriv Öst ser behovet av att öka produktionen av långsiktigt hållbara och 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 kraftigt 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 biodrivmedel. Samtliga eventuella förändringar av reduktionsplikten måste analyseras väldigt noggrant och gå vägen via de kontrollstationer och förankringsprocesser som finns kopplade till reduktionsplikten idag.

BioDriv Öst 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

¹ <https://bnef.turtl.co/story/evo-2021/page/4/2?teaser=yes>

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 elbilsländet 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.² Likaså har Tyskland nyligen aviserat ett kraftfullt stöd till el, vätgas och biogas i kollektivtrafiken.³

Hållbarhet handlar om mer än utsläpp vid fordonens avgasrör

De hållbarhetsutmaningar som vi står inför är komplexa och de kan inte lösas genom ett fokus på endast enstaka parametrar i isolerade stuprör. I kapitel 9 som omfattar förslag för ett transporteffektivt samhälle nämns 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 något som BioDriv Öst ser mycket positivt på och vi ställer oss frågande till varför inte samma ansats bör gälla för förnybara drivmedel? Det finns vetenskapliga multikriterieanalyser som visar på hur förnybara drivmedel bidrar till en lång rad andra miljö- och samhällsmål vid sidan av begränsad klimatpåverkan.⁴ Att dessa nyttor inte vägs in i exempelvis totala åtgärdskostnader eller i alla fall tas med i en översiktlig analys av hur exempelvis inhemskt producerade förnybara drivmedel kan bidra till bland annat ett stärkt totalförsvår, en ökad livsmedelssäkerhet, en cirkulär ekonomi och en mer levande landsbygd är förvånande. Särskilt när det redan finns utvecklade verktyg för hur offentlig sektor på ett transparant sätt kan premiera anbud i offentlig upphandling utifrån Sveriges nationella miljömål.⁵ Utan att väga in andra aspekter som exempelvis minskade hälsofarliga utsläpp och minskat buller som en del i motiveringen till ökade satsningar på elektrifiering blir dessa satsningar också något mer långsökta eftersom det inte är självklart att elfordon alltid ger den bästa klimatnyttan i ett well-to-wheels och LCA-perspektiv. Ett helhetsperspektiv på förnybara drivmedel och deras potentiella samhällsnyttor anser BioDriv Öst saknas genomgående i utredningen vi ser det som en klar svaghet i utredningens analyser och slutsatser.

Vikten av den offentliga upphandlingen och ändamålsenliga miljöfordonsdefinitioner med tillhörande bonus/klimatpremier

BioDriv Öst 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 nationella styrmedel som bidrar till en ökad takt i omställningen utöver de krav som redan kommer med CVD. Ett flertal utredningar⁶ 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. På det området ser vi med intresse fram emot förslag (och bidrar gärna med inspel) på hur offentlig sektor via upphandling kan bidra till utvecklingen av den bredd av förnybara alternativ som krävs för att fasa ut fossila drivmedel.

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-malus-systemet. 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 tydlighet i styrningen och vad som efterfrågas. Att ändra på denna, vilket har föreslagits⁷, skulle vara att missa chansen till en snabbare omställning som använder flera förnybara alternativ. Även den miljölastbilsdefinition som finns i Förordning

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

³ <https://www.bussmagasinet.se/2021/09/mangmilljardsatsning-pa-elbussar-2/> och https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/systemfiles/cbox/7952/live/lw_bekdoc/foerderrichtlinie_bus_07092021.pdf

⁴ Exempelvis RISE (2019), *Perspektiv på svenska förnybara drivmedel – Utvärdering utifrån miljö kvalitets- och samhällsmål samt scenarier för inhemsk produktion till 2030*

⁵ Linköpings Universitet, *Transportupphandling med Sveriges miljömål i fokus*

⁶ Exempelvis Nationella Upphandlingsstrategin, Finansdepartementet 2016 och Strategisk plan för omställning av transportsektorn, Energimyndigheten 2017

⁷ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2021/03/genomforande-av-andringar-i-direktivet-om-miljokrav-vid-upphandling-av-bilar-och-vissa-kollektivtrafiktjanster/>

(2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon bidrar med en tydlig styrning mot flera förnybara alternativ. Både miljöbilsdefinitionen och miljölastbilsdefinitionen bidrar till omställningen som komplement till reduktionsplikten och generella krav på fossilfria transporter genom att efterfråga rena höginblandade förnybara alternativ som el, vätgas, biogas och etanol (ED95). BioDriv Öst ser ett stort behov av att dessa miljöfordonsdefinitioner behålls i sin nuvarande utformning som ett värdefullt komplement till de styrmedel som redan är på plats och kraftigt ökar efterfrågan på förnybar diesel som HVO och FAME. 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 tydliga motiveringar och beräkningar för detta.

BioDriv Öst ser därmed positivt på en utökad och förstärkt klimatpremie för tunga fordon. Inte minst då CVD idag styr mot en ökad elektrifiering i segment av transportsektorn där biogas historiskt har utnyttjats i stor omfattning som taxi, avfallshämtning och kollektivtrafik. Det finns därmed ett stort behov av att andra delar av transportsektorn kan svara för en större användning av biogas för att förhindra att biogasproducenter 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 det är långt ifrån tillräckligt för att möjliggöra den positiva biogasutveckling som behövs i transportsektorn.

Förordningen för klimatpremien ger dessutom offentlig sektor en miljölastbilsdefinition att använda i offentlig upphandling för att öka användningen av el- (inklusive vätgas), biogas- och etanoldrivna tunga lastbilar. Precis som miljöbilsdefinitionen bidrar till efterfrågan på el- och biogasdrivna lätta fordon vid upphandling. Detta är viktigt då de branscher som nyttjar tunga lastbilar är lågmarginalbranscher där det ekonomiska utrymmet för att testa ny teknik är mycket begränsat. Att åkerier genom klimatpremien kan få investeringsstöd och att offentlig sektor har lättare att bli en stabil kund som efterfrågar transporter utförda med miljölastbilar skapar ett extra mervärde i klimatpremien.

Sammanfattningsvis ser BioDriv Öst ett stort behov av flera olika styrmedel som kompletterar varandra för att säkerställa en positiv utveckling av flera olika förnybara drivmedel som tillsammans kan ersätta det fossila. Vi hoppas därmed att den nationella politiken utformas på ett sätt som bidrar till detta och att Sverige arbetar aktivt för att påverka EUs snäva syn på transportsektorns omställning.

Beatrice Torgnyson Klemme
Vd BioDriv Öst

Felix Ek
Projektledare tunga transporter

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi.

Läs mer på www.biodrivost.se

f @BiodrivOst
in BioDriv Öst



BioDriv Östs kansli har mandat att under VDs ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.