

Miljökrav vid upphandling av kollektivtrafik

Klimatet viktigt på riktigt...



FN:s klimatkonvention tillkom för ungefär 30 år sedan...

...flera steg har tagits sedan dess. Men nu börjar åtgärderna bli tydliga även för oss.

Globalt står transporterna för 1/7 av växthusgasutsläppen.

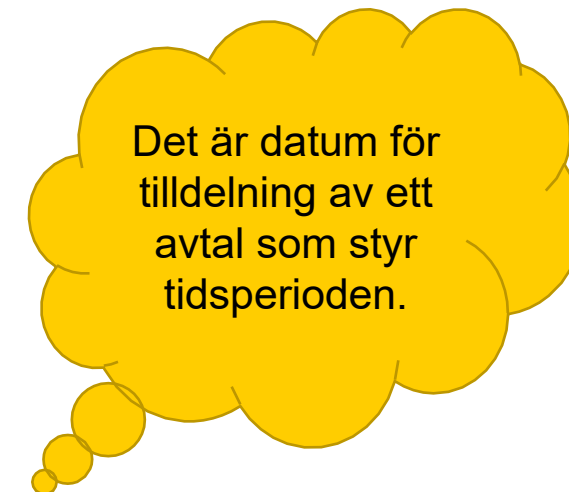
I Sverige står transporterna för 1/3 av utsläppen.

EU har beslutat om klimatmål som gäller hela unionen och alla EU-länder måste bidra för att nå målet.

Dagens regler i Clean Vehicle Directive är bara en början...

Krav på rena och utsläppsfria fordon i Clean Vehicle Directive för två olika tidsperioder.

Period	Personbilar (ej rullstolsanpassade fordon) och lätta lastbilar (<5 ton)	Bussar (Stadsbussar)
2021-2025	38,5 %, max 50g CO ₂ /km	45% rena fordon* varav minst hälften (22,5%) utsläppsfria**
2026-2030	38,5 %, max 0g CO ₂ /km	65% rena fordon* varav minst hälften (32,5%) utsläppsfria**



*Som rena fordon räknas fordon som drivs på HVO100, RME, etanol, biogas, el eller vätgas.

**Som utsläppsfria fordon räknas fordon som drivs på el eller vätgas.

Rullstolsanpassad bil är ett fordon av kategori M1 (personbilsregistrerad <3,5 ton) som särskilt tillverkats eller konverterats för att ha plats för en eller flera rullstolsburna personer som färdas sittande i sina rullstolar

Minimikrav för Kalmar länstrafik i kommande upphandlingar

- Kalmar länstrafik har idag ett 50-tal personbilsregistrerade fordon som inte är rullstolsanpassade. 20 av dessa fordon skulle då behöva vara *utsläppsfria* om samma antal fordon skulle upphandlas i ett avtal idag. Biogasfordon (*rent fordon*) har högre utsläpp av koldioxid än gränsvärdet, 50g CO₂/km, mätt vid avgasröret och kommer därför inte i fråga.
- Kalmar länstrafik har idag 47 stadsbussar vilka alla är så kallade *rena fordon*. Inga bussar är *utsläppsfria*. Om samma antal fordon skulle upphandlas till nästa avtalsperiod skulle 16 av de 47 bussarna behöva vara *utsläppsfria* för att möta kraven i CVD.

EU skyndar vidare...



Press release | 14 February 2023 | Strasbourg

European Green Deal: Commission proposes 2030 zero-emissions target for new city buses and 90% emissions reductions for new trucks by 2040

Fit for 55: zero CO₂ emissions for new cars and vans in 2035

Press Releases | [PLENARY SESSION](#) | [ENVI](#) | 14-02-2023 - 12:29

Hur reagerar fordonsbranschen på EU-kommissionens förslag? (14 februari)

Branschens höjdare om nya utsläppskrav: ”Extrem omställning - inte hänt nåt liknande sen vi övergav häst och vagn”

Publicerad: 15 februari 2023, 13:54



Jan Strindhede, presschef på Volvo, Mårten Fuchs, vd Hybricon samt Andreas Follér, hållbarhetschef på Scania.

- EU-kommissionen har föreslagit utsläppsminskningar på 45 procent för nya lastbilar år 2030 (jämfört med 2019 års nivåer), 65 procents minskning år 2035 och 90 procent år 2040.
- EU-kommissionen föreslog i går även att nya bussar i stadstrafik ska vara utsläppsfria 2030.

Klipp ur: Aktuell hållbarhet 16 februari 2023

Branschhögjardarnas reaktion...



Volvo har som mål att hälften av lastbilsförsäljning år 2030 ska utgöras av ellastbilar.

Scania har samma mål som Volvo...

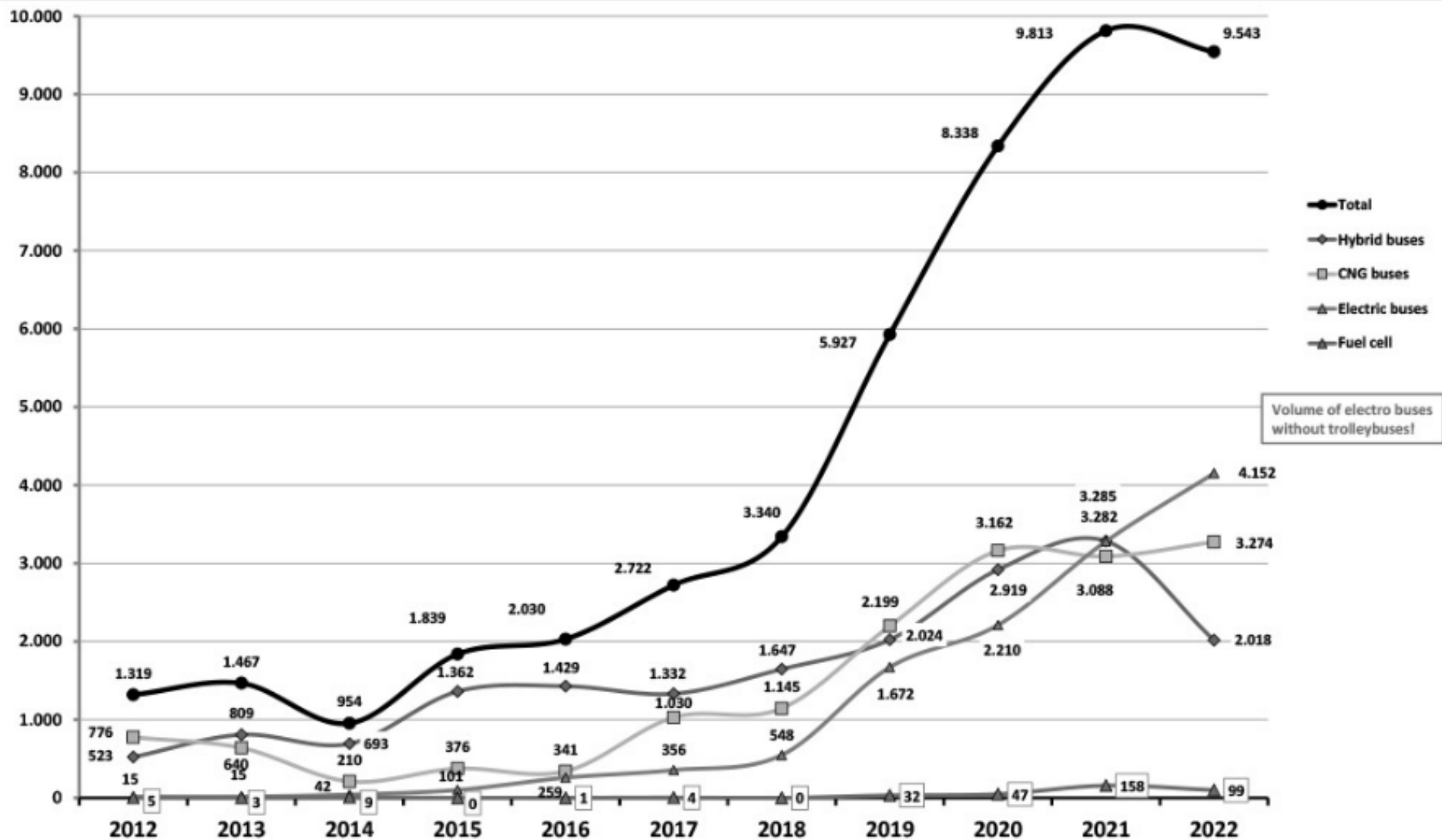
Utsläppsfria bussar i stadstrafiken 2030.
- I ett skandinaviskt perspektiv så är det här lågt satta mål och i princip redan uppnått.



Tekniken finns redan här för en storskalig utrullning av eldrift av tunga fordon.

- Det som hindrar omställningen är framför allt avsaknad av laddinfrastruktur och långsiktiga styrmedel som får åkarna att ta steget att elektrifiera sin fordonsflotta.
- Tittar vi på de stora upphandlingarna på stadsbussar som kommer ut i Sverige i dag så handlar det om elbussar. Det är tveklöst så att elbussarna redan nu dominerar nyförsäljningen på stadsbussidan, vilket inte är så konstigt för det är mycket start och stopp och korta sträckor. Elbussarna passar perfekt och släpper inte ut vare sig kvävedioxider eller partiklar, säger Mårten Fuchs till Aktuell Hållbarhet.

Klipp ur: Aktuell hållbarhet 16 februari 2023



Bussmagasinet,
2023-02-17

Utvecklingen i Europa när det gäller nyregistreringar av bussar på minst åtta ton och med alternativ drivlina. Svart = totalt; blått = hybridbussar; grönt = gasbussar; orange = elbussar; rött = bränslecellsbusar. Siffrorna för 2012 – 2019 avser Västeuropa samt Polen, för 2020 – 2022 EU-länderna samt Storbritannien, Island, Norge och Schweiz. Diagram: Chatrou CME Solutions.

Hur går det då för biogasen som fordonsbränsle?

Tribunalens dom om den svenska skattebefrielsen för biogas och biogasol

Den 21 december 2022 kom en dom från Tribunalen om att ogiltigförklara EU-kommissionens beslut att godkänna Sveriges skattebefrielse av biogas och biogasol för perioden 2021–2030. Domen är ett resultat av den talan som det tyska företaget Landwärme GmbH väckte mot EU-kommissionen redan i oktober 2020.

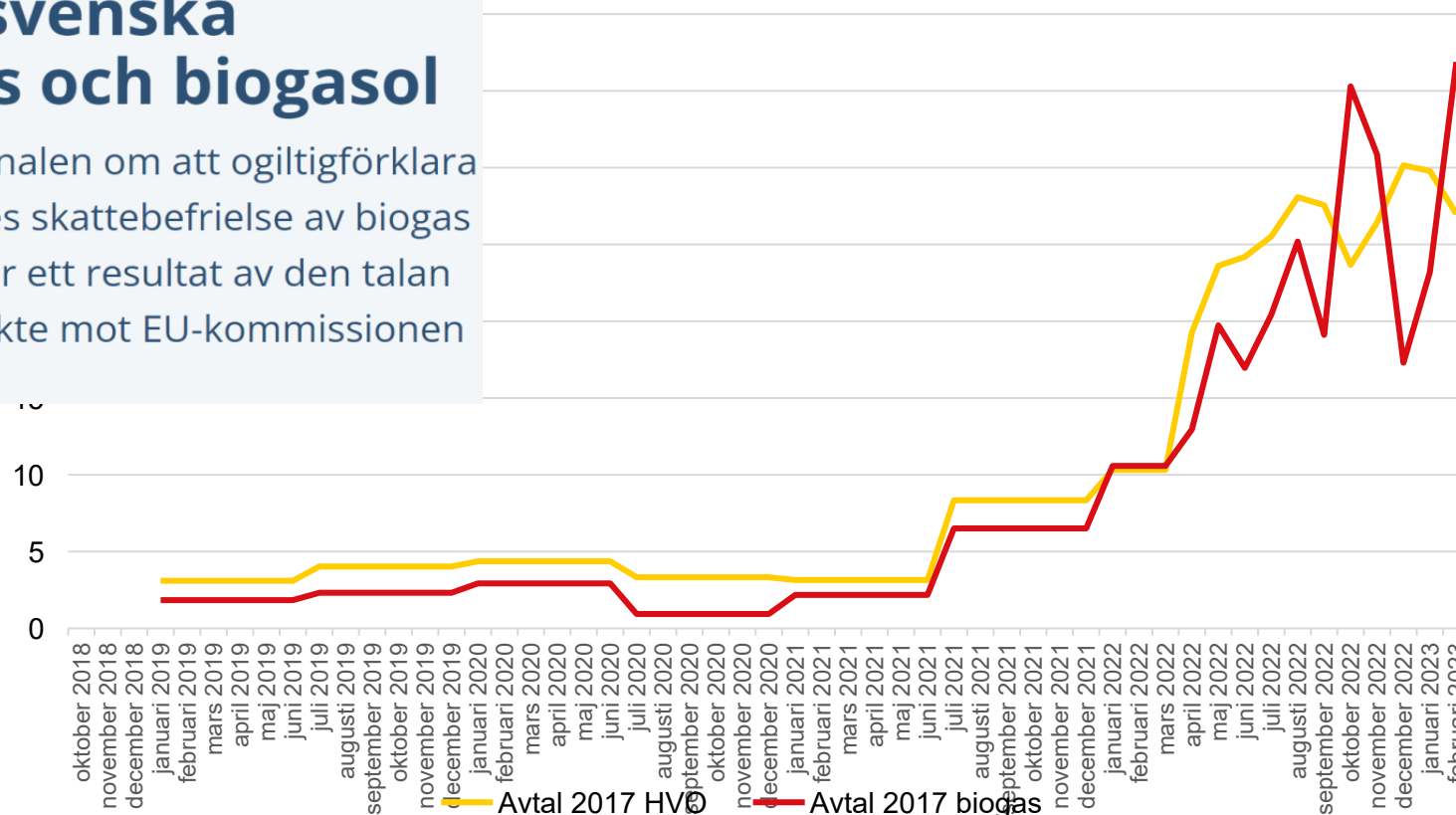
Klipp: Energigas Sverige, 2023-01-25

Biogasindex ökade med 13,8 % mellan januari och februari.

En merkostnad på ca 4,5 milj. kr.

...och detta var före det att skattebefrielsen upphörde den 4 mars.

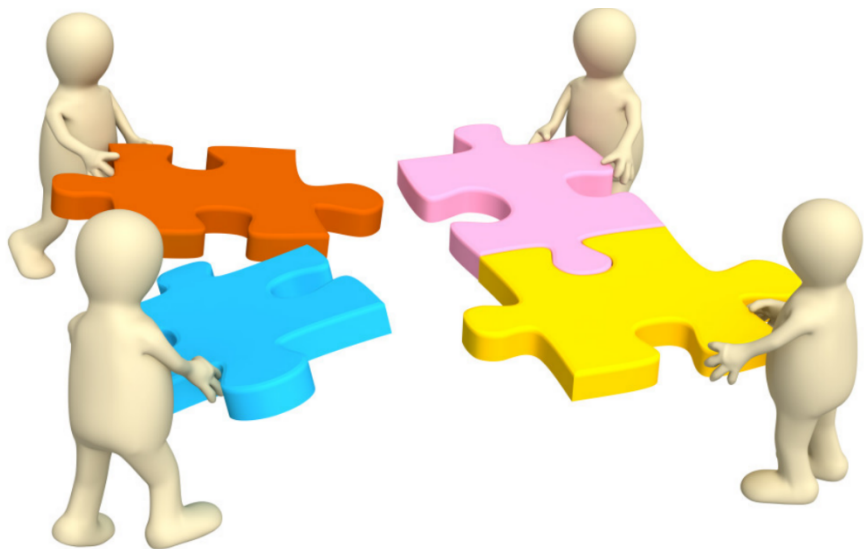
Utveckling trafikknstnader allmän kollektivtrafik



Landwärme menar att EU-kommissionen inte tillräckligt noggrant utrett om Sveriges skatteundantag för biogas kan leda till överkompensation av biogas som importeras till Sverige, och som redan erhållit produktionsstöd i ett annat land. Domslutet innebär att kommissionen måste ta upp ärendet på nytt (max 18 mån utredningstid). Kan ge samma utfall, dvs. ett ok, eller ett annat utfall pga av ny kostnadsrelation mellan naturgas och biogas. Kort sagt: Allt är helt oklart!



Det kan nog ordna upp sig under året...



Olika aktörer verkar för en lösning...

- Kommissionen behöver ompröva beslutet om skattebefrielse. Regeringen kommer att stödja processen.
- Kommissionens ändringar i den allmänna gruppundantagsförordningen den 9 mars kan öppna för nya och enklare vägar för att ge olika stödformer* till gagn för biogas/biodrivmedel.
- Skatteverket utreder om retroaktiv återbetalning behövs.
- Branschorganisationer och samverkansorgan håller sig ajour och trycker på mot regeringen för snabba kompenserande åtgärder.

...men ändrar inte på biogasens ställning på sikt!

- full befrielse från energiskatt och koldioxidskatt under GBER samt att kombinera stöden även om bränslet omfattas av inblandningsskyldighet, gäller förutom biogas och biogasol, även andra biobränslen.
- Det formella antagandet av ändringarna av GBER sker när översättningen av texten till alla officiella språk har slutförts och den antagna texten publicerats i Europeiska unionens officiella tidning (EUT).

Biogasen bra och viktig...men kanske inte primärt som fordonsbränsle!

Vad är det som håller på att hända?

- Signalerna globalt och från EU är helt tydliga: Transportsektorn ska elektrifieras (fordon med nollutsläpp från avgasröret).
- Kriget i Ukraina stryker inflödet av naturgas till Europa. Det skapar samtidigt nya marknadsmöjligheter för biogasen i Europa.
- Biogas behövs också för sjöfarten som kommer ingå i handeln med utsläppsrätter från 2024. Men också för de tyngsta vägtransporterna. I båda fallen handlar det om flytande gas.
- Större, internationella aktörer går in i biogasbranschen. Inriktningen är flytande biogas som kan transporteras längre. De nya anläggningar som planeras i vårt län, i Mönsterås och på Öland, ska producera flytande gas.
- Lantbruksföretag fortsätter producera biogas till elproduktion för eget behov och till försäljning till nätet – ger ökad resiliens.

Fortsatt mycket volatila priser att vänta för biogasen framöver pga stora marknads-/omvärldsförändringar.

Finns det några elektriska fordon att tillgå?

- Specialfordon – Nej (heller inget krav).
- Personbilar – Tja, men kanske inte riktigt den typ av fordon vi vill ha.
- Buss 1-20 passagerare – Ja
- Stadsbuss – Ja
- Regionbuss – Ja, men lite oklart om de klarar omloppens längd.

Förutsättningarna för laddning av elfordon en viktig fråga. El kan inte lagras på samma sätt som flytande och gasformiga drivmedel.

En risk- och säkerhetsfråga för regionen.

Hur ska vi bete oss i samband med upphandlingen av ny trafik?

För att få så optimala anbud som möjligt bör kravställningarna göras så rymliga att olika kombinationer av fordon och drivmedel kan erbjudas av olika aktörer och i olika geografier.

Det följande rekommenderas i kravställningarna:

- Använd Miljökravsbilagorna (olika nivåer på miljökrav möjliga)
- Använd Specialfordon 2022
- Redovisa omloppens längd och deras geografiska placering

GBER, en öppning? Info från Energigas Sverige

Kommissionen har godkänt ändringar i den allmänna gruppundantagsförordningen, förkortat GBER.

Syftet är att ytterligare underlätta, förenkla och påskynda stödet till EU:s gröna och digitala omställning. Ändringarna ska göra det lättare för medlemsstaterna att ge stöd i linje med EU:s Industriplan för den gröna given.

Kommissionen öppnar för att ge **driftstöd (produktionsstöd) till produktion** av bland annat biogas i anläggningar med en installerad kapacitet på upp till och med 50 000 ton/år, oavsett vad biogasen ska användas till.

Möjligt att ge stöd genom **full befrielse från energiskatt och koldioxidskatt** för biogas och biogasol under GBER. I den tidigare versionen av GBER kunde skattebefrielse under GBER bara ges ner till EU:s minimiskattenivå.

Kommissionens ändringar av GBER möjliggör även att **olika former av inblandningsskyldighet**, som exempelvis Sveriges reduktionsplikt, **får kombineras med produktionsstöd och/eller skattebefrielse**.

Möjligheten att anmäla stöd i form av full befrielse från energiskatt och koldioxidskatt under GBER samt att kombinera stöden även om bränslet omfattas av inblandningsskyldighet, **gäller förutom biogas och biogasol, även andra biobränslen**.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK



Tillsammans
för ett **friskare**
tryggare och
rikare liv