

2030-sekretariatets kommentarer på Upphandlingsmyndighetens förslag till hållbarhetskriterier för drivmedel

6 april 2021

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden. Drivmedel är en central del av lösningen, så vi välkomnar uppdaterade krav.

När vi skriver drivmedel menar vi alla drivmedel som används för att driva fordon framåt, dvs Biodrivmedel, biogas, elektricitet, vätgas, elektrobränslen med mera. Alla dessa kan tillverkas med en högre eller lägre fossil kolhalt, allt beror på process och råvaror. Det är bra när upphandlingskrav ställs på emissioner per producerad energienhet.

Vi noterar även att Sverige inte ensamt kan styra i denna fråga. Samtliga klimatrelaterade direktiv i EU kommer att revideras under våren/försommaren, och stora förändringar lär kunna ske på flera områden.

Vi välkomnar miljökrav på drivmedel, och välkomnar att dessa krav ställs med inte minst offentlig sektor i åtanke. Vi noterar även att de svenska kraven måste relateras till EU:s direktiv, och att det med tanke på att EU:s beslutade klimatlag kommer att innebära skärpningar över lag.

Krav på fossila drivmedel

Det är bra att krav ställs även på fossila drivmedel. Koldioxidutsläpp från fossila drivmedel från olika källor varierar. Vi hade hellre sett klimatkrav på fossila drivmedel, där exempelvis EU:s schablonvärde med ett livcykelpålägg skulle kunna vara en bas. Förslaget anger: *Leverantören ska säkerställa att minst 97 % av de fossila drivmedel som levereras under kontraktstiden inte kommer från oljesand, tjärsand, skifferolja eller syntetisk olja från kol.* Vi menar att det hade varit bättre med tydliga emissionskrav.

Koppla till energimyndighetens klimatmärkning

Denna märkning är unik och en viktig och det är bra att koppla en märkning till denna, som regelbundet justeras av Energimyndigheten. Det säkrar en kontinuerligt utveckling av kraven, och en samsyn mellan olika styrmedel.

Avancerad nivå

Vi stödjer att stödnivå ställs som gCO₂ e/MJ (LCA). Här behöver dock standard för LCA anges, någon av ISO 14040-49? En LCA kan utföras på många sätt, och är ingen "märkning".

Det är bra att det tydligt framgår att klimatnyttan skall vara additionell.

Vi är mycket positiva till att kraven kopplas till ljusgrön nivå i dekalen enligt Statens energimyndighets (STEMFS 2021:1) föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel. Detta system, med de barnsjukdomar ett sådant system kan ha, blir n standard för bedömning av drivmedels klimatprestanda.

Bra med separata krav på bulk och stationstankning

Att beställa i bulk görs av många kommuner, och av många företag.

Beställningsförfarandet är annorlunda, och volymen ger kanske större möjligheter till miljökrav.

Miljöbedömning el

Här är det viktigt att följa utvecklingen i EU. Det förekommer diskussioner att inte tillåta miljömärkt el från nätet. Vi delar inte denna syn, utan tycker förslaget är bra.

Alingsås 6 april 2021

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet