



2019-12-20 14:01 CET

## Varför mobbas vissa miljöbilar ut?

Är en miljöbil verkligen en bil som är bra för miljön, eller är det en bil som passar in i det byråkratiska regelverket? Den som kör en snål dieselbil som går till 100 procent på förnybar HVO med 95-procentig klimatnytta anses inte köra en miljöbil. Men den som har en tung laddhybrid och mest använder den för långkörning och därför kör huvudsakligen på fossilt bränsle anses köra en miljöbil.

Den förra får betala malus och den senare får bonus. Den som kör miljövänligt får subventionera den som köra mindre miljövänligt.

Den som köper en bil som kan gå på biogas får en extra bonus på 10 000 kronor men den som köper en bil som kan köras på etanol får ingen bonus.

Den som köper en ren elbil får 60 000 kronor i stöd från sina medtrafikanter, och kan sedan sälja bilen vidare till Norge med förtjänst. Om man kör en diesel och tankar enbart HVO100 får man ändå betala malus.

Det här systemet är inte bra, och många inser det. Men nu ska det ändå införlivas i myndigheternas bilanvändning genom en förordning som säger att myndigheterna ska köpa eller leasa miljöbilar och kräva att taxi- och hyrbilar ska vara "miljöbilar". Allt enligt ett förslag som nu tagits fram inom regeringskansliet och som vi ska yttra oss över senast 7 januari.

Med miljöbil avses en bil som uppfyller kraven i paragraf 5 i förordningen om klimatbonusbilar (2017:1334). Alltså: en "miljöbil" är detsamma som en bil som får bonus inom bonus/malussystemet.

Januariavtalets partier har kommit överens om att höja gränsen för koldioxidutsläpp för vad som betraktas som en miljöbil från 60 gram/km till 70 gram/km. Skälet är att man nu ändrat den testmetod som används för att bestämma bränsleförbrukningen. Man kommer nu att få fram en något mer realistisk bild av hur mycket utsläpp en hybridbil släpper ut. Och då höjer man gränsen, så att Volvo, BMW, Audi och Mercedes kan fortsätta och sälja sina hybrider med bonus. Hur bilarna körs i praktiken är det fortfarande ingen som kartlagt. Man utgår från en blandad körning där en stor del av körningen sker med el. Många bilar körs inte så, och inget hindrar att man aldrig packar upp elkabeln utan kör genomgående på bensin eller diesel.

Genom [förordningen om myndigheternas fordon](#) kommer alltså bilar som körs på 100% biodiesel och E85 att vara blockerade från upphandlingen av "miljöbilar", eftersom de hamnar ovanför strecket inom bonus/malus. Biogasbilar klarar sig eftersom de särskilt omnämns i bonus/malusförordningens paragraf 5.3b.

Fram till för ett par år sedan minskade koldioxidutsläppen från den svenska biltrafiken påtagligt genom ökad användning av biodrivmedel, främst med stöd av skattebefrielse. Därefter infördes kvotplikt för drivmedel (reduktionsplikten), kallat "bränslebytet", och bonus/malus för nya bilar. Nu står utsläppsminskningen still. Slutsats: styrmedlen fungerar illa.

För 2018 har vi ännu inte fått några definitiva utsläppssiffror. Skattefriheten hotas av EU och bonus/malus slår undan benen för de bilar som kan köras på rena eller högblendade biodrivmedel.

Det hjälps inte att det säljs en del elbilar med kraftiga subventioner. De rena elbilarna utgör än så länge bara 0,6 procent av de nära 5 miljoner bilar som finns på våra vägar, och laddhybriderna bara 1,34 procent. De påverkar än så länge utsläppen från biltrafiken mycket marginellt.

Mer än var fjärde laddhybrid (26 procent) och en femtedel av alla elbilar som såldes 2016 har sålts vidare till andra länder, [enligt en artikel i Svenska Dagbladet](#) 5 december. Subventioner på minst 300 miljoner har betalats ut för bilar som sedan har exporterats vidare, enligt beräkningar som gjorts av statistikföretaget Wroom.

Behandlingen av etanolbilar och etanolmarknaden är ett särskilt dystert kapitel i den svenska energi- och klimatpolitiken. Förordningen om miljöbilar blir nog den slutliga spiken i kistan eftersom den offentliga upphandlingen ger vägledning för hela marknaden för tjänstebilar.

Man kan invända att det ändå inte finns några etanolbilar att köpa på den svenska marknaden. Men under det senaste halvåret har Ford erbjudit sina kunder Kuga flexifuel, en relativt tung och dyr bil. Ford kommer säkert att ha flera modeller på den franska marknaden framöver. Frankrike satsar nämligen på E85. Fordon och bränsle är som hönan och ägget.

Om man erbjuder ett bränsle till konkurrenskraftigt pris så kommer det ut bilmodeller på marknaden. Och om man gynnar en viss typ av bil, exempelvis via bonussystemet, så kommer det att finnas bränsle. De svenska politikerna har nu under många år motarbetat både biobränslet och bilar som kan gå på rena biobränslen, särskilt när det gäller etanol. Man har inte klarat att stå för etanolen gentemot EU-kommissionen, utan vi har tvingats leva med kortsiktiga styrmedel. Man har inte gett flexifuelbilarna samma förmåner som elbilar och gasbilar.

Miljöpartiet plockade några politiska poäng på att föreslå ett konverteringsbidrag för att bygga om bensinbilar till etanoldrift. Men partiet har nu gått med på att slå undan benen för flexifuel med en snäv miljöbilsdefinition.

Att Centerpartiet går med på den här politiken är obegripligt.

Vi håller just på att producera tidningen Bioenergis karta över

Biodrivmedelsproduktion i Norden (kommer som bilaga till nummer 6/2019). Där ser man att det fortfarande bara finns en enda stor etanolfabrik i Norden – Lantmännen Agroetanol i Norrköping. Trots att man där kunnat visa att det går att göra jordbruksbaserad etanol med 95-procentig klimatnytta jämfört med bensin. Och trots att det finns hundratusentals hektar dåligt utnyttjad jordbruksmark i norra Europa. Den snåla politiken mot etanolen är extra förbryllande med tanke på att Sverige är ett av få länder som har ett utbyggt distributionsnät för E85.

Synen på bilkörning med ren biodiesel är lika svår att förstå. Om inte ännu svårare. En snål diesel som går på HVO-diesel har den allra bästa klimatprestanda sett till livscykel.

Den slutsats man måste dra är att politiken för bilar och drivmedel inte handlar om att maximera klimatnyttan. Om man vill maximera klimatnyttan måste man gynna alla fordon och drivmedel som ger lägre koldioxidutsläpp. Inte mobba ut vissa.

/Kjell

---

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen är branschorganisation som verkar för ökad användning av bioenergi. Vi har i dag cirka 300 medlemmar, som är aktiva inom jordbruk, skogsnäring, fjärrvärme, transportsektorn samt bygg och fastighet. Svebio grundades 1980. [www.svebio.se](http://www.svebio.se)

## Kontaktpersoner



### **Gustav Melin**

Presskontakt

Verkställande direktör

[gustav.melin@svebio.se](mailto:gustav.melin@svebio.se)

08-441 70 80

070 524 44 00



**Kjell Andersson**

Presskontakt

Kommunikationschef

information, näringspolitik

[kjell.andersson@svebio.se](mailto:kjell.andersson@svebio.se)

08-441 70 87

070 441 71 92



**Tomas Ekbohm**

Presskontakt

Programdirektör

BioDriv, biodrivmedel, bioolja, bioraffinaderier

[tomas.ekbom@svebio.se](mailto:tomas.ekbom@svebio.se)

070 276 15 78

08 441 70 83



**Anders Haaker**

Presskontakt

Chefredaktör Bioenergi

[anders.haaker@bioenergitidningen.se](mailto:anders.haaker@bioenergitidningen.se)

08-441 70 95