

Gröna Bilister  
Josefsdalsvägen 38A  
733 37 Sala

Remissvar  
Dnr I2021/00867  
28 juni 2021

Infrastrukturdepartementet

Skickat till:

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

kopia: [anneli.giorgi@regeringskansliet.se](mailto:anneli.giorgi@regeringskansliet.se)

## *Remissvar från Gröna Bilister gällande*

### **Promemoria genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster**

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 skickar härmed på eget initiativ in synpunkter på denna viktiga promemoria, och vi bistår gärna Infrastrukturdepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

### **Sammanfattning**

I promemorian lämnas regeringens förslag till författningsändringar för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, härnäst kallat EU-direktivet/direktivet eller Clean Vehicles Directive/CVD.

Förslagen i promemorian utgör ett viktigt bidrag till transportsektorns omställning. För att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås behövs styrmedel som leder till en positiv utveckling av en bredd av olika hållbara förnybara drivmedel. Ändringen av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, som primärt stöttar omställningen till en ökad elektrifiering av transportsektorn, utgör därmed en viktig del av

Gröna Bilister remissvar: promemoria genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

omställningen. Direktivet behöver dock genomföras i svensk lagstiftning utan att motverka möjligheten att ställa om transportsektorn som helhet eller uppfyllandet av andra miljö- och hållbarhetsmål på nationell, regional och lokal nivå. Politiken inom transportområdet behöver även vara långsiktig, konsekvent och begriplig ur ett konsumentperspektiv.

### **Gröna Bilister avstyrker kraftfullt förslaget om att ändra miljöbilsdefinitionen**

Den 1 juli 2020 fick Sverige en ny miljöbilsdefinition. Den styr myndigheternas fordonsupphandling, men påverkar också kommuners, företags och privatpersoners bilval. Inte ens ett år efter införandet föreslår regeringen att miljöbilsdefinitionen ska ändras. Gröna Bilister förstår inte varför. Det är svårt att se poängen med att nobba gasbilarna. Den fordonsgas som tankas i Sverige består till 95 procent av biogas. Merparten produceras i Sverige. Få, om någon, ifrågasätter biogasens hållbarhet och klimatnytta. En förändring av miljöbilsdefinitionen behöver inte genomföras för att uppfylla kraven i direktivet och den föreslagna ändringen riskerar att:

- försvåra uppfyllelsen av Sveriges miljö- och klimatmål på ett kostnadseffektivt sätt samt försvåra transportsektorns omställning till fossilfrihet i ett helhetsperspektiv.
- undergräva effektiviteten av, och minska förståelsen för, andra styrmedel som har beslutats och införts eller planeras att införas i närtid.
- skada konsumenternas förtroende för begreppet miljöbil samt den politik som förs inom transportområdet.

### **Gröna Bilister anser att kraven på de statliga myndigheternas efterlevnad av miljöbilsdefinitionen behöver skärpas**

De statliga myndigheternas faktiska inköp av miljöbilar och deras tankningsgrad av förnybara drivmedel är under all kritik. Detta kan illustreras med två konkreta exempel: i uppföljningen av rapporteringsår 2019, när drivmedelsuppföljning fortfarande var aktuellt, framgår det att etanolbilar till ca 80 procent, och biogasbilar till ca 40 procent, tankades med bensin. Hur det ser ut för fordon som kan använda HVO100 följdes inte ens upp. I uppföljningen av rapporteringsår 2020 var mer än hälften av bilarna "vanliga" bilar som köpts in utan godtagbara skäl för att göra avsteg från miljöbilsdefinitionen. I Trafikverkets stora entreprenadupphandlingar, som blir normerande för hela landet, ställs dessutom endast krav på 20 procent förnybart drivmedel utöver redan lagstadgade krav. Regeringens fokus borde därmed ligga på att säkerställa att de statliga myndigheterna faktiskt upphandlar miljöbilar och även laddar och tankar sina fordon med förnybara drivmedel. Inte på att ytterligare skärpa en redan tuff och välgrundad miljöbilsdefinition.

Gröna Bilister remissvar: promemoria genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

## Detaljerade synpunkter

### *Den politiska styrningen måste vara begriplig i ett konsumentperspektiv*

Miljöbilsdefinitionen fyller en viktig funktion genom att bidra till en stark miljöstyrning när det gäller inköp av nya fordon. Definitionen påverkar inte bara de myndigheter som berörs av förordning (2020:486), även kommuner, regioner, företag och privatpersoner använder miljöbilsdefinitionen som riktmärke för sina fordonsinköp och upphandlingar.

Miljöbilsdefinitionen får därmed stor påverkan på transportsektorns omställning som helhet och marknadsförutsättningarna för olika förnybara drivmedel.

Nuvarande miljöbilsdefinition trädde i kraft den 1 juli 2020. Tidigare miljöbilsdefinition upphörde att gälla i samband med införandet av bonus-malus systemet den 1 juli 2018. Det fanns därmed en lång tid av otydlighet gällande miljökrav vid nya fordonsinköp. Införandet av den nu gällande miljöbilsdefinitionen föregicks av en lång process som genomfördes med full kännedom om de kommande kraven på andelar så kallade rena fordon i och med ändringen av Clean Vehicles Directive. De kommande kraven i direktivet utgjorde därmed en självklar del i analysen av förslaget till ny miljöbilsdefinition.

Både vid en analys av enbart klimatnyttan<sup>1</sup> för olika förnybara drivmedel, och vid en analys kopplat till samtliga nationella miljömål<sup>2</sup>, hamnar biogasbilar i topp tillsammans med elfordon. Beslutet om att inkludera biogasbilarna i den nya miljöbilsdefinitionen var därmed välgrundat och ligger i linje med flera andra styrinstrument inom transportområdet som den tuffaste miljözonen klass 3, klimatbonusbilarna i bonus-malus systemet, Upphandlingsmyndighetens nya hållbarhetskriterier för fordon och miljölastbilsdefinitionen i klimatpremien för tunga fordon. Gröna Bilister utgår även från miljöbilsdefinitionen när kandidaterna för Miljöbästa bil 2021 nomineras<sup>3</sup>.

Det är av stor vikt att verka för en långsiktigt hållbar omställning av transportsektorn som omfattar en bedömning av mer än utsläppen från fordonets avgasrör. Samtliga ovan nämnda styrinstrument baseras på välgrundade analyser som tar hänsyn till ett större systemperspektiv och de har skapat en välbehövlig, långsiktig och konsekvent styrning inom transportområdet. I kombination med det aviserade förslaget om en kraftfull reduktionsplikt för flytande biodrivmedel skapar dessa styrmedel förutsättningar för en positiv utveckling av en bredd av olika tekniker för fordon och förnybara drivmedel, vilket är nödvändigt för att

---

<sup>1</sup> Exempelvis: Miljöbästa bilar 2021, Gröna Bilister, maj 2021

<sup>2</sup> Exempelvis: Transportupphandling med Sveriges miljömål i fokus, Linköpings universitet, 2020

<sup>3</sup> <http://www.gronabilister.se/skarpta-krav-for-nominering-till-miljobasta-bil-2021>

2030-målet för transportsektorn ska kunna nås.

Att den nationella politiken inom transportområdet är konsekvent och begriplig i ett helhetsperspektiv är betydelsefullt i ett konsumentperspektiv för att skapa en förståelse och acceptans för de styrmedel som införs. Enligt den nuvarande definitionen är miljöbilar samma sak som de klimatbonusbilar som berättigar till bonus vid inköp. Det gör begreppet enkelt för konsumenter att förstå och skapar trovärdighet hos miljöbilspolitiken.

I folkdjuret har miljöbilspolitiken kommit att upplevas som hattig: ena dagen är etanolbilar bra och gynnas, den andra är de dåliga och förmånerna tas bort. Ena dagen är snåla dieselbilar av godo och får miljöbilsförmåner, sedan är de av ondo och politikerna vänder dem ryggen.

Teknikutvecklingen går framåt, liksom kunskapen om olika fordons och drivmedels miljöpåverkan. Då måste också de politiska styrmedlen förändras. Det senaste språnget i utvecklingen är att elbilar blivit ett realistiskt alternativ. Men detta motiverar inte förslaget att ändra miljöbilsdefinitionen igen. Det riskerar snarare att cementera misstron mot miljöbilspolitiken. Det kan i värsta fall leda till att människor slutar bry sig om den, vilket i sin tur kan leda till att hela omställningen till fossilfria transporter försenas.

Sist men inte minst är en förutsägbar och långsiktig styrning när det gäller transportsektorns omställning nödvändig för att näringslivsaktörer ska kunna investera i inhemsk produktion av förnybara drivmedel samt bygga ut infrastruktur för tankning- och laddning av förnybara drivmedel. Likaså behövs begripliga och konsekventa styrinstrument för att underlätta den operativa vardagen för de företag som ska leverera transportintensiva tjänster till offentlig sektor.

### ***Varför byta miljöbilsdefinition?***

Det är mycket svårt att förstå poängen med att nobba gasbilarna. Den fordonsgas som tankas i Sverige består till 95 procent av biogas. Merparten produceras i Sverige. Få, om någon, ifrågasätter biogasens hållbarhet och klimatnytta.

Produktionen och distributionen av biogas har till betydande del kommit till tack vare statliga stöd som Klimatklivet. Ska allt detta kastas i sjön? Nyligen aviserade regeringen att merkostnaden för besiktning av gasbilar ska tas bort. Pressmeddelandet kom från samma Infrastrukturdepartement som remitterat förslaget att gasbilar inte längre ska räknas som miljöbilar. Man brukar säga att den ena handen inte vet vad den andra gör. Här är det snarare det ena fingret på Infrastrukturdepartementets hand som inte vet vad det andra gör.

Gröna Bilister remissvar: promemoria genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

En förändring av nuvarande miljöbilsdefinition behövs inte för att uppfylla kraven i CVD - och nuvarande miljöbilsdefinition förhindrar inte på något sätt uppfyllandet av CVD. Detta är även något som konstateras i promemorian.

Enligt EU:s direktiv ska minst 38,5 procent av bilarna inom vissa områden i den svenska offentliga upphandlingen vara *rena lätta fordon*. Detta krav föreslås skrivas in i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar. Därmed är plikten gentemot EU uppfylld. Att dessutom ändra i förordningen som slår fast miljöbilsdefinitionen är överflödigt. Miljöbilsdefinitionens formella roll är att specifikt styra *myndigheternas* bilupphandling. Miljöbilar ska väljas om inte särskilda skäl för avsteg finns. Men det kommande lagkravet att 38,5 procent av de upphandlade bilarna ska vara rena lätta fordon är överordnat och styr även myndigheterna.

Den nu gällande miljöbilsdefinitionen styr dessutom redan med stadig hand mot ett uppfyllande av EU-kraven. De kommer sannolikt att uppfyllas med enkelhet med ambitionen att upphandla miljöbilar när så är möjligt. Fördelen med nuvarande miljöbilsdefinition är att biogasbilar väljs när elbilar inte är ett möjligt alternativ.

Ett motiv som lyfts fram för en förändring av miljöbilsdefinitionen är vikten av att statliga myndigheter går före och utgör ett föredöme i arbetet med att uppfylla kraven i CVD. Detta är ett viktigt och beundransvärt motiv, men tveksamt utifrån hur verkligheten ser ut. I Transportstyrelsens årliga uppföljningar enligt förordning (2020:486)<sup>4</sup> är det enkelt att se att andelen miljöbilar är låg hos de statliga myndigheterna, de omotiverade avstegen är många och tankningsgraden av förnybara drivmedel är låg i de fordon som kan drivas med förnybara drivmedel. Detta kan illustreras med två konkreta exempel: i uppföljningen av rapporteringsår 2019, när drivmedelsuppföljning fortfarande var aktuellt, framgår det att etanolbilar till ca 80 procent, och biogasbilar till ca 40 procent, tankades med bensin. Hur det ser ut för fordon som kan använda HVO100 följdes inte upp. I uppföljningen av rapporteringsår 2020 var mer än hälften av bilarna "vanliga" bilar som köpts in utan godtagbara skäl för att göra avsteg från miljöbilsdefinitionen. I Trafikverkets stora entreprenadupphandlingar som blir normerande för hela landet ställs dessutom endast krav på 20 procent förnybart drivmedel utöver redan lagstadgade krav.

Regeringens fokus borde därmed ligga på att säkerställa att de statliga myndigheterna faktiskt upphandlar miljöbilar och även laddar och tankar sina fordon med förnybara drivmedel. Inte på att ytterligare skärpa en redan tuff och välgrundad miljöbilsdefinition.

---

4

[https://transportstyrelsen.se/49933d/globalassets/global/press/statistik/uppfoljning\\_myndigheter/2020/transportstyrelsens-uppfoljning-e-nl-forordning-2020\\_486.pdf](https://transportstyrelsen.se/49933d/globalassets/global/press/statistik/uppfoljning_myndigheter/2020/transportstyrelsens-uppfoljning-e-nl-forordning-2020_486.pdf)

En utmaning vid införandet av nuvarande miljöbilsdefinition var att den innebar en kraftig skärpning jämfört med tidigare definition. Om miljöbilsdefinitionen skärps ytterligare och biogasbilar exkluderas blir risken för, och behovet av, avsteg ännu större med fortsatta inköp av nya bensin- och dieselbilar som följd. Bilar som kommer att rulla på vägarna under en lång tid framöver och som det kommer att bli utmanande att fylla med flytande förnybara drivmedel i kombination med redan befintlig fordonsflotta samt flyg, sjöfart och arbetsmaskiner etc. Detta är en välkänd utmaning som bland annat Trafikverket lyfter fram i sin analys i remissversionen av inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen<sup>5</sup>. Om någon skärpning ska ske bör det snarast vara kopplat till laddhybrider för såväl lätta som tunga fordon då de med tanke på den korta räckvidden på el även bör vara godkända för, och tankas med, ytterligare ett förnybart drivmedel.

En stor fördel med rena elfordon, och numera även de flesta biogasfordon, är att det är högst sannolikt att de också faktiskt nyttjar förnybara drivmedel. I en ren elbil är det omöjligt att "tanka fel" och enligt nya EU-krav har de flesta gasbilar en mycket liten bensintank. Det gör det mödosamt att köra en gasbil på bensin istället för svensk fordonsgasmix som ligger på 95 procent biogas. Målet för gasbranschen är dessutom att den komprimerade fordonsgasen ska bestå av 100 procent biogas senast år 2023.

Vidare visar utredning efter utredning att en bredd av olika förnybara drivmedel krävs för att ställa om transportsektorn. Genom att behålla nuvarande miljöbilsdefinition kommer flera olika förnybara drivmedel att kunna utvecklas parallellt på ett mer teknikneutralt sätt och det bidrar även till en riskspridning, både när det gäller kostnader och möjligheten att uppnå klimatmålen.

#### **Gröna Bilisters förslag till ändringar i Förordning (2020:486)**

##### **§2 – föreslagen ändring tillstyrks**

Förordningen gäller för myndigheter under regeringen. [I fråga om miljökrav finns det bestämmelser även i lagen \(2011:846\) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.](#)

##### **§3 – föreslagen ändring avstyrks – paragrafen bör fortsatt ha nedanstående lydelse**

miljöbil: en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5§ förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

##### **Tidigare §14 i förordning 2009:1 bör införas i ny tappning även i förordning (2020:486)**

En myndighet ska se till att de bilar som myndigheten använder i största möjliga utsträckning drivs med

<sup>5</sup> <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>

förnybara drivmedel.

### ***Promemorians konsekvensanalys är undermålig***

Med rådande utveckling av elfordon kommer ett fortsatt inkluderande av biogasfordon i miljöbilsdefinitionen inte att förhindra en omställning till elbilar där så är möjligt. Däremot kommer en förändring av nuvarande miljöbilsdefinition att få negativa konsekvenser för en positiv utveckling av biogas i Sverige.

I promemorian saknas dock en konsekvensanalys gällande effekterna på den svenska biogasmarknaden av en ändrad miljöbilsdefinition, samtidigt som det konstateras att en stor andel av de offentliga aktörernas upphandlade bilar i dagsläget är gasbilar. Det presenteras även att det inte bedöms bli några merkostnader av förslagen för kommuner och regioner. Att fatta beslut som direkt skadar den svenska biogasmarknaden kan dock få stora ekonomiska konsekvenser för skattekollektivet och möjligheten att uppnå en lång rad mål inom miljö, klimat och samhälle.

EU-direktivet medger att hänsyn tas till de förutsättningar som råder i olika länder. Därmed är det rimligt att Sverige tar hänsyn till det långsiktiga och strategiska arbete som har bedrivits på såväl nationell, regional som lokal nivå för att kunna ta tillvara biogasens många nyttor för samhället. Det är även tydligt i syftet med EU-direktivet att grundtanken inte bara handlar om klimatrelaterade utsläpp, utan det syftar till att bidra till en större bild som även inkluderar miljö- och energipolitik.

För att upprätthålla en livskraftig inhemsk produktion av biogas måste produkten vara konkurrenskraftig på en marknad. Historiskt har betalningsviljan för biogas funnits i den vägburna transportsektorn, och även om vi i dag ser ett ökat intresse i andra sektorer som sjöfart och industri är det i de vägburna transporterna som betalningsviljan för biogas primärt kommer att finnas under många år framöver. Att förvänta sig att biogasen i ett 2030-perspektiv ska kunna avsättas i motsvarande och utökad omfattning inom andra sektorer är inte realistiskt utifrån rådande marknadsförutsättningar. Behovet av hållbara biodrivmedel inom transportsektorn är dessutom stort. Biogasen behöver därmed vara en del av transportsektorns omställning parallellt med att elektrifieringen växer och nya marknader för biogas mognar.

En ändrad miljöbilsdefinition får ett stort signalvärde som riskerar att kapa biogasmarknaden för lätta fordon i förtid och även påverka marknaden för tunga fordon som just nu håller på att utvecklas. En ökande marknad inom nya fordonssegment är av extra stor vikt för att balansera den minskande efterfrågan på biogas som ibland blir följderna av en ökande

elektrifiering inom kollektivtrafikens stadstrafik<sup>6</sup>.

På många håll i Sverige har kommuner, regioner och näringsliv gjort omfattande investeringar i biogasanvändning i transporter, och investeringarna i nya fordon och ny infrastruktur pågår fortfarande med stöd från exempelvis Klimatklivet. Att försäkra möjligheten att utnyttja dessa investeringar är inte resurseffektivt och det kommer dessutom att bli betydligt svårare att uppnå andra miljömål på ett kostnadseffektivt sätt.

Det är därmed av stor vikt att biogasbilar inkluderas i miljöbilsdefinitionen och bonus-malus systemet även framöver så att fler länder har möjlighet att inspireras av den svenska biogasmodellen med goda exportmöjligheter som följd<sup>7</sup>.

### ***Många oklarheter på EU-nivå***

Flera av de EU-direktiv som promemorian hänvisar till är under revidering, hur kommer det att påverka implementeringen av CVD i Sverige? Dessutom är det oklart vad som gäller för skattebefrielsen av höginblandade flytande biodrivmedel framöver. Med tanke på de höga klimatambitionerna i Sverige är det av stor vikt att fortsatt möjliggöra även en användning av höginblandade flytande biodrivmedel som är en viktig pusselbit i transportsektorns omställning. I enlighet med direktivet måste hänsyn tas till de specifika förutsättningar som råder i Sverige som ligger i framkant i omställningen och det är viktigt att de miljökrav som ställs inom den offentliga upphandlingen inte begränsas till kraven i CVD. Flera planer och strategier pekar ut vikten av att offentlig sektor går före i omställningen<sup>8</sup> och då behöver offentlig sektor sikta på att nå 2030-målet för transportsektorn långt före år 2030. För att det ska vara möjligt behövs tydlighet, långsiktighet och insatser som möjliggör en utveckling av alla hållbara förnybara drivmedel.

### ***Möjlighet till dispens och andrahandsalternativ***

Att kraven gäller likvärdigt för samtliga berörda offentliga organisationer i hela Sverige kan vara positivt då det skapar förbättrade förutsättningar för en utbyggnad av laddinfrastruktur och en ökad elektrifiering i hela landet. Ett stöd från nationell nivå är av stor vikt för att

---

<sup>6</sup> Ge biogasen nya förutsättningar att utvecklas när bussflottan i flera städer elektrifieras – åtta rekommendationer till beslutsfattare, f3 Svenskt kunskapscentrum för förnybara drivmedel, IVL, 2021

<sup>7</sup> 22 regionpolitiker från 16 regioner har nyligen skickat brev till regeringen för att tydliggöra sin syn på vikten av fortsatta satsningar på biogas, även 33 kommunpolitiker från 22 kommuner har skickat ett liknande brev genom Klimatkommunerna.  
<https://www.biodrivost.se/Nyheter/post/regionpolitikernas-uppmaning-till-regeringen-sla-inte-undan-benen-foer-den-svenska-biogasmodellen>

<sup>8</sup> Exempelvis: Strategisk plan för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2017:07), Energimyndigheten, 2017  
Nationella Upphandlingsstrategin, Finansdepartementet, 2016



möjliggöra den utveckling av laddinfrastruktur som kommer att krävas. Det finns dock ett behov av någon form av rimlighetsavvägning och möjlighet till att ansöka om dispens från kraven med tanke på de varierande förutsättningar som kan finnas mellan olika organisationer samt stad- och landsbygd. Eftersom kraven med stor sannolikhet kommer att uppfyllas på nationell nivå, med fortsatt tydliga ambitioner om att offentlig sektor ska gå före i omställningen, är det rimligt att tillåta skäliga avsteg för att undvika att kraven ställs i mer eller mindre orimliga situationer. Vid eventuell dispens bör det dock vara tydligt att miljöbilsdefinitionen bör användas i första hand samt att andra fordon som drivs med förnybara drivmedel bör väljas när miljöbilar inte är möjligt. Detta borde även vara det som gäller för statliga myndigheter i förordning (2020:486) och för de fordon som är undantagna från kraven i CVD.

För vad händer i dagsläget när en myndighet inte hittar några passande miljöbilar till sin verksamhet? Då är det fritt fram att välja vilken bil som helst, mer eller mindre. Det enda kravet är att den ska släppa ut mindre än 225 g koldioxid per kilometer och samma krav gäller för såväl personbilar som lätta lastbilar. Detta är hopplöst slapt. För att den statliga upphandlingen ska styra bilmarknaden med både spets och bredd måste baskrav på fossiloberoende och energieffektivitet formuleras. Det finns redan nu många fossiloberoende dieslbilar<sup>9</sup> som kan köras på HVO100, och Ford lanserade nyligen fem etanolbilsmodeller<sup>10</sup>.

### ***Behov av långsiktighet – och många olika förnybara drivmedel***

För att nå hela vägen till en resurseffektiv och koldioxidneutral ekonomi är det viktigt att nya styrmedel utvärderas och implementeras utifrån ett större helhetsperspektiv. Clean Vehicles Directive är en viktig pusselbit i omställningen, men implementeringen riskerar att bli ett nollsummespel om andra viktiga pusselbitar slås ut på vägen. Regeringen behöver därmed ha detta i åtanke vid implementeringen samt i framtida revidering av bonus-malus systemet och andra styrmedel inom transportområdet. Alla hållbara förnybara drivmedel kommer att behövas för att transportsektorn ska kunna ställas om och olika styrmedel behöver samspela för att leda till en teknikdiversifiering som möjliggör en god och teknikneutral utveckling av såväl el och vätgas som biogas och flytande biodrivmedel.

Sammanfattningsvis: Ny miljöbilsdefinition – Nej tack! Miljövetliga andrahandsalternativ till miljöbilar – Ja tack!

---

<sup>9</sup> <http://www.gronabilister.se/hvobilar>

<sup>10</sup> <https://www.mynewsdesk.com/se/ford/pressreleases/ford-lanserar-fem-nya-etanol-modeller-i-sverige-3089506>

**GRÖNA BILISTER**

För Gröna Bilister

*Marie Pellas, ordförande*

