

Dnr: LI2024/00291

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

stefan.g.andersson@regeringskansliet.se
ivian.paulino.lorenzo@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

Stockholm den 27 februari 2024

Inbjudan att lämna synpunkter på förslag till uppdaterad förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, tackar för inbjudan att bidra med synpunkter på rubricerat förslag.

Energigas synpunkter på förslaget

Det är bra att punkten 3b finns med i förslaget till ny miljöbilsdefinition från och med 1 april 2024 (bilaga a). Energigas Sverige **avstyrker** dock förslaget att stryka punkten 3b från och med den 1 januari 2030 (bilaga b). Förslaget innebär att gasbilar inte längre klassas som miljöbilar från 2030 och framåt.

Det vore mycket olycklig av flera skäl:

- Gasbilar ger lika låga växthusgasutsläpp som elbilar. Det talar starkt för lika behandling av dessa typer av fordon i miljöbilsdefinitionen.
- Många kommuner, regioner och företag följer miljöbilsdefinitionen. Ett beslut om att biogas ska exkluderas från miljöbilsdefinitionen år 2030 skickar således en felaktig signal till hela marknaden om att biogasdrivna gasbilar inte skulle vara ett bra miljöval. Det blir ett onödigt hinder för den biogassatsning som Sverige har inlett för att bland annat minska klimatutsläppen men även öka försörjningstryggheten och på bästa sätt ta tillvara de avfallsströmmar som uppstår i samhället. Den lokala efterfrågan på biogas som drivmedel är ofta en viktig pusselbit för att få ny biogasproduktion på plats.
- Såväl privata som kommunala och statliga medel har investerats i ett utbyggt nät av tankstationer för biogas. Att utesluta biogas från miljöbilsdefinitionen kapar möjligheten att maximera klimatnyttan av dessa investeringar.
- Att enbart inkludera el- och vätgasbilar i miljöbilsdefinitionen (enligt förslaget i bilaga b) driver upp kostnaderna för de myndigheter som har krav på sig att upphandla miljöbilar enligt definitionen. Myndigheternas efterlevnad av regelverket är redan bristfällig. Att ytterligare reducera valmöjligheten för dessa myndigheter riskerar att försämra efterlevnaden ytterligare.
- En alltför snäv miljöbilsdefinition riskerar också att tappa sin betydelse. Med en bredare definition har fler möjlighet att efterleva den, även aktörer som inte omfattas av lagkraven.

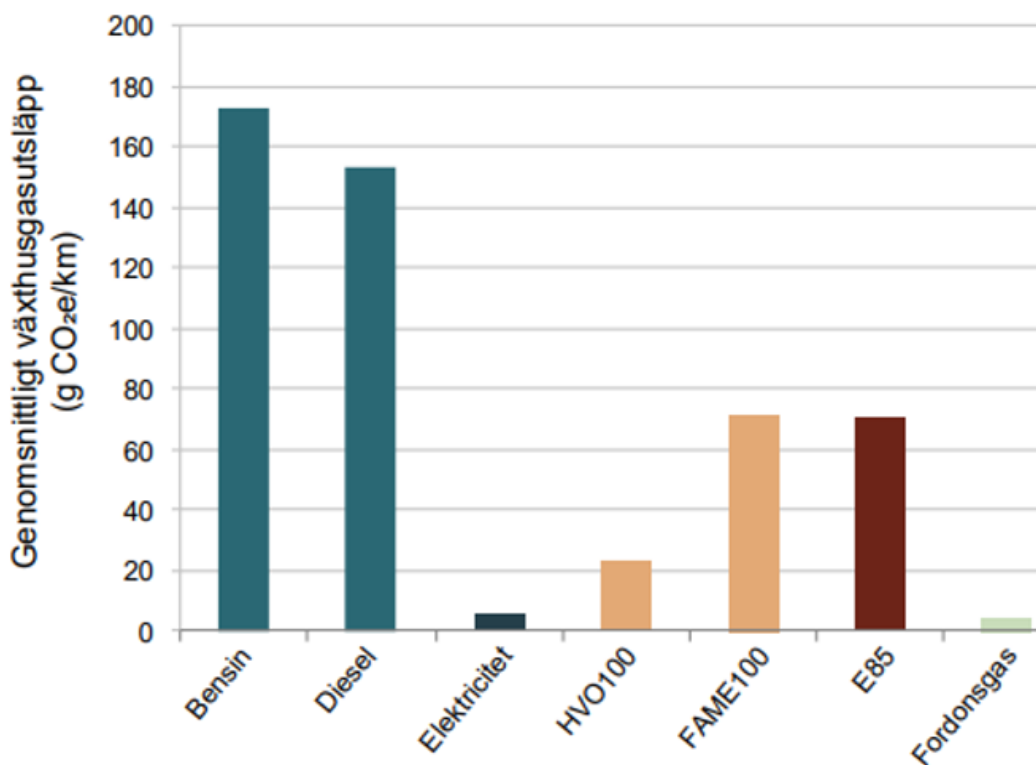
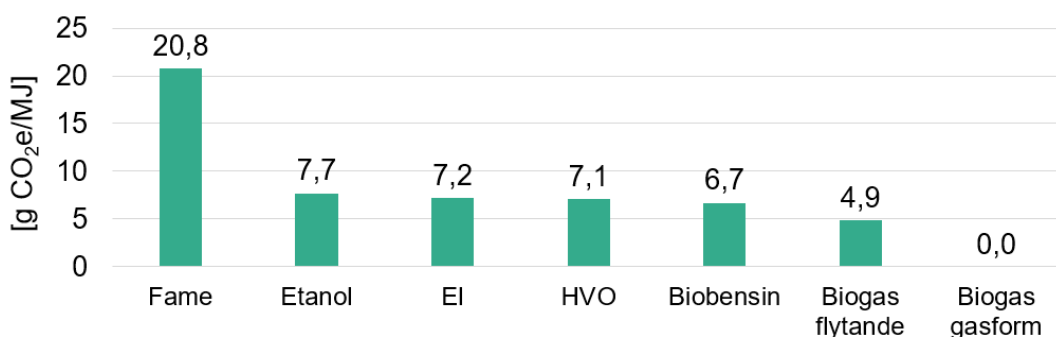
Energigas Sveriges förslag

Energigas Sverige **föreslår** att punkten 3b behålls till och med 2030 och så länge det är möjligt enligt EU:s regelverk. I nuläget finns det ingenting i EU:s regelverk som hindrar fortsatt inkluderande av gasbilar i den svenska miljöbilsdefinitionen, varken innan eller efter 2030.

Gasbilar ger lika låga klimatutsläpp som elbilar

Fordonsgasen som används som drivmedel i gasbilar består till 95 procent av förnybar biogas. Biogasen produceras från samhällets avfall och restprodukter som ändå måste tas om hand, vilket gör biogasen till ett utmärkt exempel på en resurseffektiv, cirkulär ekonomi i praktiken.

Enligt Energimyndighetens årliga sammanställning erbjuder biogas marknadens i särklass bästa klimatprestanda (0 g CO₂-ekv./MJ). Enligt sammanställningen blir växthusgasutsläppen lika låga när en personbil körs en kilometer på fordonsgas som när den körs samma sträcka på el. Se figurerna nedan.



Sverige bör inte införa särskilda nationella hinder för biogasdrivna bilar

Det finns ingenting i EU:s regelverk som hindrar Sverige från att fortsätta inkludera gasbilar i miljöbilsdefinitionen även 2030 och framåt. Sverige ska enligt Clean Vehicles Directive klara det tuffaste minimimålet på 38,5 procent rena lätta fordon vid upphandling, vilket säkerställts genom 9 § i svensk lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Det innebär att direktivet lämnar utrymme för att 61,5 procent av bilarna kan utgöras av andra typer av miljöbilar, exempelvis gasbilar. Det här gäller i nuläget även 2030 och därefter.

Det är i grunden EU:s koldioxidnormer som kommer att styra vilka fordon som finns att köpa på marknaden 2030 och framåt. Framtida översyn och revidering av koldioxidnormerna kommer att bli avgörande för förbränningsmotorerna och därmed även gasbilarnas framtid. Så som koldioxidnormerna ser ut just nu finns en risk att gasbilar försvinner helt från marknaden på sikt, om inte koldioxidnormerna ändras så att biogasens klimatnytta erkänns i regelverket.

Det vore dock både irrationellt och inkonsekvent att införa särskilda nationella hinder för gasfordon i den svenska miljöbilsdefinitionen eller andra regelverk. Hittills har svensk politik uppmuntrat och stöttat utbyggnaden av cirka 200 publika tankstationer där gasbilar kan tankas med klimatsmart och till stor del svenskproducerad biogas. Det är stora investeringar som har gjorts, med både privata, statliga och kommunala medel. Det vore mycket anmärkningsvärt om den nationella miljöbilsdefinitionen kapade möjligheten att maximera klimatnyttan av dessa investeringar.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel