

Dnr: I2019/00597/TM

Infrastrukturdepartementet

Anna Wallentin
Anna.wallentin@energigas.se

i.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm den 20 december 2019

Remissvar avseende förslag till uppdaterad förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Infrastrukturdepartementets remiss den 3 december.

Sammanfattning

- Energigas Sverige välkomnar och tillstyrker förslaget att en miljöbil definieras som en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.
- Förordningen bör kompletteras med en avstegsnivå med krav som ska uppfyllas när det finns särskilda skäl till att inte köpa eller leasa en miljöbil. Avstegsnivån bör ligga i linje med Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för personbilar men hållas skild från miljöbilsdefinitionen och endast användas i undantagsfall.
- Energigas Sverige anser att 9 § i bör ändras så att tidsperioden under vilken krockprov ska ha utförts ändras till åtta år istället för föreslagna fem år.

Den nya förordningen innebär flera ändringar jämfört med dagens förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Energigas Sveriges synpunkter koncentreras på de delar av förordningen som vi bedömer kan ha inverkan på möjligheten att välja och använda gasfordon.

Energigas Sverige välkomnar och tillstyrker förslaget att en miljöbil definieras som en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Detta särskilt mot bakgrund av att regeringen den 5 december beslutade en ändring av förordningen om klimatbonusbilar som innebär att även efterkonverterade, nya gasbilar omfattas av definitionen för klimatbonusbil. Energigas Sverige anser att det är bra att kraven på en miljöbil sätts höga och att den begränsas till klimatbonusbilar. Att vidga definitionen skulle kunna leda till att begreppet miljöbil tappas sitt värde och att den viktiga styrverkan för att stimulera elbilar och gasbilar går förlorad. Det ska vara lätt att välja rätt och en konsument ska kunna vara säker på att valet att införskaffa, hyra eller leasa en miljöbil innebär att man gjort ett riktigt bra val både för klimatet och miljön. Gasbilar har extremt låga utsläpp av hälsoskadliga ämnen och biogas reducerar växthusgasutsläppen med

nära 100 procent jämfört med fossil bensin och diesel. Ännu mer om biogasen produceras från gödsel. Biogasandelen i fordonsgasen har ökat årligen och uppgår nu till 94 procent.

I 5 § framgår att en myndighet, om det finns särskilda skäl, får göra avsteg från kravet att de personbilar och lätta lastbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara miljöbilar. Energigas Sverige vill betona att det är viktigt att undantag verkligen endast medges i undantagsfall så att denna möjlighet inte blir ett sätt att kringgå syftet med reglerna. Energigas Sverige anser även att det är olyckligt att den föreslagna förordningen inte alls reglerar några krav på de fordon som i dessa särskilda fall köps eller leasas. Förordningen bör därför kompletteras med en avstegsnivå som bör ligga i linje med Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för personbilar. Avstegsnivån ska uppfyllas när det finns särskilda skäl till att inte köpa eller leasa en miljöbil, men på ett tydligt sätt hållas skild från miljöbilsdefinitionen och endast användas i undantagsfall.

Energigas Sverige har dock en synpunkt på 9 § i den remitterade förordningen. Paragrafen avser krockskydd. Enligt paragrafen ska ett krockprov ha utförts max fem år tidigare för de personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om. Energigas Sverige instämmer att det är viktigt att ställa höga krav på säkerheten för dessa fordon men anser att fem år är en olyckligt vald tidsrymd. I allmänhet lanseras nya bilmodeller i cykler om 7 till 8 år. En femårig tidsbegränsning innebär inte bara praktiska problem i administration av listor med fordon som kan köpas eller leasas av respektive myndighet. Förslaget riskerar också att kraftigt begränsa myndigheters valmöjlighet och eller konkurrens på inkommande anbud. För att undvika detta bör tidsgränsen ändras till 8 år. Förslaget skulle kunna slå extra hårt på bilar med gasdrift, eftersom nya modeller ofta först lanseras med ordinarie drivlina och senare kompletteras med t.ex. gasdrift. Det skulle alltså kunna resultera i att tidsfönstret under vilken en gasmodell är beställningsbar är kortare än för andra drivlinor.

Avslutningsvis vill Energigas Sverige betona betydelsen av att föreslagen miljöbilsdefinition nu kommer på plats, och att den är viktig för att förstärka den positiva utveckling för biogasbilar som vi nu åter börjar se tecken på. Det är en viktig pusselbit som tillsammans med bonus-malus och förslagen i biogasmarknadsutredningen kommer driva på efterfrågan på biogasbilar. Försäljningen av nya gasbilar har nu börjat ta fart igen och modellutbudet breddas. Redan idag finns möjlighet att tanka gas i hela landet, med undantag för vissa glesbefolkade områden som i Norrlands inland. Det investeras fortfarande i nya tankställen och vita fläckar håller på att byggas bort, exempelvis i Småland, vilket möjliggörs inte minst tack vare regioners och kommuners krav på biogasfordon. En miljöbilsdefinition som likställs med klimatbonusbilar kommer vara en viktig drivkraft för att fortsätta den utvecklingen.

Med vänliga hälsningar



Maria Malmkvist
Vd



Anna Wallentin
Avdelningschef Marknad och
Kommunikation