



**Martin Görling**

[martin.gorling@gasnätetstockholm.se](mailto:martin.gorling@gasnätetstockholm.se)

**Diarienummer: I2021/00867**

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
103 33 Stockholm

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

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

Solna 23 juni 2021

## **REMISSVAR GÄLLANDE PROMEMORIAN GENOMFÖRANDE AV ÄNDRINGAR I DIREKTIVET OM MILJÖKRAV VID UPPHANDLING AV BILAR OCH VISSA KOLLEKTIVTRAFIKTJÄNSTER**

Gasnätet Stockholm, som äger och driver gasnätet i Stockholm, Solna och Sundbyberg, har tagit del av promemoria enligt Infrastrukturdepartementets remiss den 25 mars 2021. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande.

### **Gasnätet Stockholm avstyrker förslaget att ändra miljöbilsdefinitionen**

Gasnätet Stockholm **avstyrker** förslaget att ändra miljöbilsdefinitionen i §3 förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Låt i stället nuvarande miljöbilsdefinition gälla för 61,5 procent av de statliga myndigheternas bilar, det vill säga de som inte omfattas av kraven i EU direktivet 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Den nationella miljöbilsdefinitionen styr statliga myndigheters upphandlingar, men den har samtidigt stor påverkan på regioners, kommuners, företags och privatpersoners bilval. Politikens och myndigheters direkta påverkan, genom lagstiftning, men också indirekta påverkan genom politiska signaler kan inte nog poängteras. Därmed har den nationella miljöbilsdefinitionen stor påverkan på transportsektorns omställning som helhet och marknadsförutsättningarna för olika förnybara drivmedel.

Infrastrukturdepartementets förslag innebär att biogasbilar inte längre skulle ingå i den nationella miljöbilsdefinitionen. Därmed skulle biogasbilar bara i undantagsfall få upphandlas av myndigheter under regeringen. Samtidigt skulle intresset från andra aktörer att upphandla och köpa biogasbilar minska, vilket i förlängningen leder till en utfasning av biogasbilar från marknaden.

Regeringens otydliga styrning gällande biogasbilar blir än mer tydlig i ljuset av att man så sent som den 15 april 2021 gav Transportstyrelsen i uppdrag att utreda åtgärder som gör att ägare av gasbilar betalar samma pris som övriga bilägare vid besiktning. Som skäl till utredningen angav infrastrukturminister Tomas Eneroth att det inte är rimligt att fordonsägare som velat göra **bra klimatval** får en dyrare besiktning. Politiska signaler, som på detta sätt pekar mot varandra, skapar en otydlighet inte minst för konsumenter som vill bidra till klimatomställningen.

Förslaget att utesluta biogasbilar från den nationella miljöbilsdefinitionen är således mycket oroande för biogasutvecklingen i Sverige. Regeringen och samarbetspartierna vill bygga ut den svenska produktionen och användningen av biogas – en viktig och kostnadseffektiv åtgärd i byggandet av det hållbara samhället – men den utbyggnaden kan inte göras om betydande biogasmarknader, såsom de lätta fordonen, parallellt ska fasas ut. Även om vi ser att marknaden

för biogas successivt breddas till exempelvis tunga transporter, industri och sjöfart så har alla delmarknader, inte minst de lätta fordonen en stor betydelse.

## Överimplementera inte EU-direktivet för bussarna

I EU-direktivet anges att det ska tillämpas för klass I- och klass A-fordon, det vill säga endast bussar för stadstrafik. I förslaget till lagtext är detta inte lika tydligt med tanke på formuleringen om bussar med utrymme för ståplatspassagerare etc. vilket i vissa fall kan omfatta även klass II-fordon. Att implementeringen även omfattar regiontrafik är inte rimligt utifrån svenska förhållanden. Det bör därmed förtydligas att det endast är klass I- och klass A-fordon som omfattas.

Sverige ligger långt fram då det gäller omställningen av bussflottan, se sid 62 i remitterad promemoria, där det konstateras att 90 procent av bussarna i kollektivtrafiken använde fossilfria drivmedel under år 2019, enligt Svensk Kollektivtrafik. De viktigaste fossilfria drivmedlen för buss är HVO, biogas och RME, men även antalet elbussar ökar. Sverige uppfyller alltså redan i dag minimimålet på 45 procent rena bussar.

Elbussar passar bra i stadstrafiken av flera olika anledningar. I regiontrafiken finns det dock många fördelar att använda flytande biodrivmedel eller biogas som drivmedel i bussarna. Att både i den första och i den andra referensperioden ställa krav på att minst en fjärdedel, och sedan minst hälften, av den angivna andelen ska vara utsläppsfria bussar även för regionbussar skapar onödiga kostnader och problem.

## Konsekvenser på omställningen av transportsektorn och genomförda investeringar

Produktionen och tankinfrastrukturen för biogas är väl utbyggd i stora delar av landet. Många miljarder kronor har investerats i gemensamma satsningar mellan näringsliv och skattemedel där staten, kommuner och regioner har varit föregångare i att våga satsa på hållbara och kommersiellt gångbara biogaslösningar. Att kapa möjligheten att nyttja dessa investeringar är inte resurseffektivt eller försvarbart, varken i ett ekonomiskt eller miljömässigt perspektiv.

Den fordonsgas som tankas i Sverige består till 95 procent av biogas, av vilken merparten produceras i Sverige. Beräkningar från Lunds tekniska högskola visar att genomsnittlig svensk biogas i princip ger nollutsläpp av växthusgaser (99 procent minskning jämfört med fossil bensin och diesel).<sup>1</sup>

Att ersätta bensin och diesel med biogas driver samtidigt helt nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – såsom avfall, avlopp och jordbruk – med hållbar avfallshantering, återcirkulering av växtnäringsämnen, minskad övergödning samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. Produktion av biogas och biogödsel ger samtidigt ökad försörjningstrygghet, landsbygdsutveckling, fler arbetstillfällen, regional näringslivsutveckling och innovation samt nya exportmöjligheter. Av alla drivmedel är det endast biogas som hittills kunnat visa så stora systemnyttor i samhället.

Mot den här bakgrunden ter det sig mycket märkligt att, utan någon egentlig anledning, utesluta biogasbilar från miljöbilsdefinitionen och på så sätt försvåra och hindra utbyggnaden av det svenska biogassystemet. Det finns ingen motsättning mellan att ha kvar biogasdrivna bilar i den

---

<sup>1</sup> <https://www.energigas.se/fakta-om-gas/biogas/biogas-och-miljoen/biogasens-klimatprestanda/>



nationella miljöbilsdefinitionen och samtidigt uppfylla EU:s krav i direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Gasnätet Stockholm ställer sig bakom Energigas Sveriges remissvar i ärendet, och uttrycker på det sättet vår delaktighet i den här viktiga frågan om biogasens framtid i Sverige.

Med vänliga hälsningar,

Cecilia Hedqvist  
VD Gasnätet Stockholm AB