

Förordning om ändring i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Remissvar från 2030-sekretariatet

ivian.paulino.lorenzo@regeringskansliet.se
stefan.g.andersson@regeringskansliet.se
maria.gelin@regeringskansliet.se

Sammanfattning

2030-sekretariatet ställer sig bakom den föreslagna skärpningen av förordningen för år 2024, men menar att den bör kompletteras med ett tjänsteviktstak på två ton för personbilar. Samtliga fossila drivmedel inklusive fossil metan och fossil vätgas bör helt uteslutas.

Skärpningen för år 2030 bör inkludera ett skärpt tjänsteviktstak på förslagsvis 1.5 ton för personbilar och justeras så att den inkluderar samtliga drivmedel vars nettopåverkan på klimatet är noll (biogas, elektrobränslen och vätgas i förbränningsmotor).

Förslaget måste kompletteras med tydligare uppföljning och säkerställande av att myndigheterna faktiskt följer förordningen – vår sammanställning visar att efterlevnaden i nuläget är usel. Därtill bör krav ställas på ett effektivt fordonsutnyttjande, så att bilar med låg nyttjandegrad inte ersätts om inte särskilda skäl föreligger, t.ex. att det är specialfordon som inte finns på hyrbilsmarknaden.

Bakgrund

Regeringen föreskriver att 3 § förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters lätta personbilar och lätta nyttofordon ska förändras så att de för inköp, hyra och leasing ska uppfylla Euro 5 eller Euro 6 och enligt uppgift i vägtrafikregistret

- a) släpper ut högst 0 gram koldioxid per kilometer, eller
- b) är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol.

Denna förordning föreslås träda i kraft den 1 april 2024 1 januari 2030 föreslås förordningen ändras så att endast fordon som enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut högst 0 gram koldioxid per kilometer omfattas.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 % minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket. Det är också i princip en förutsättning för att klara Sveriges 2030-åtaganden gentemot EU, och ett avgörande delmål för Sveriges långsiktiga klimatmål nettonoll 2045. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet,

med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

2030-sekretariatets synpunkter

Övergripande

2030-sekretariatets indikatorer visar att omställningen av fordonsflottan måste påskyndas för att det nationella, gällande 2030-målet för transportsektorn ska nås. Om målet inte nås, är risken också stor att Sveriges kumulativa klimatkrav för icke-handlande sektorer (transport, jord- och skogsbruk) inte nås och att Sverige därmed tvingas köpa dyra utsläppsrätter eller betala dryga böter. Utifrån detta är det viktigt att myndigheter föregår i omställningen med sina fordonsval; de egna utsläppen minskar, de blir ett föredöme att ta efter och de bidrar med begagnade miljöbilar till marknaden. Förordningen som slår fast att så ska ske har nu funnits i över tio år och successivt skärpts, vilket också är positivt.

Definition

Den föreslagna skärpningen av förordningen för år 2024 tillåter i praktiken fordon på el, vätgas (både i förbränningsmotor och bränslecell) och biogas. Det är en klok avgränsning, både för klimat och luftkvalitet. Dock behöver skrivningen ”är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol” skärpas – med den föreslagna (och nu gällande skrivningen) godkänns fordon som till 100% framförs med fossila drivmedel som fossil metan (naturgas) eller fossil vätgas. Att ursprunget ska vara förnybart måste framgå, förslagsvis med krav på >95% förnybar andel. Därtill bör definitionen åtminstone på sikt inkludera personbilar och lätta lastbilar med förbränningsmotor som är typgodkända för att framföras med koldioxidneutrala drivmedel.

Fordonsdefinitionen bör kompletteras med en begränsning av personbilars tyngd, vilket minskar krockvåldet och rekommenderas av ledande försäkringsbolag och trafiksäkerhetsexpertis. Vi föreslår samma gränsvärde som Miljöbästa Bil använder, två ton för personbilar, ingen gräns för lätta lastbilar utöver den befintliga som bör sättas till 4.25 ton totalvikt.

Skärpningen för år 2030 bör justeras så att den inkluderar samtliga drivmedel vars nettopåverkan på klimatet är noll (biogas, elektrobränslen och vätgas i förbränningsmotor); i första hand bör detta framgå av registreringsbeviset men om det (som idag) inte gör det, bör en särskild skrivning fortsatt tillåta dessa fordon som ur livscykelperspektiv kan ha väl så låg klimatpåverkan som eldrift. År 2030 bör tjänsteviktstaket för personbilar skärpas till förslagsvis 1.5 ton för personbilar.

Undantag

Förordningen gäller för myndigheterna under regeringen, men inte tillämpas inte för bl.a. utryckningsfordon, eller fordon hos Försvarmakten, Försvarets materielverk, Försvarets

radioanstalt, Totalförsvarets forskningsinstitut, Fortifikationsverket, utlandsmyndigheterna, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Ekobrottsmyndigheten, Tullverket eller Kustbevakningens spaningsverksamhet, fordon som är anpassade för personskydd.

Numera finns el- och gasbilar i alla storleksklasser, med fyrhjulsdraft, möjlighet att dra tunga släp och med plats för många passagerare eller mycket gods. Ändå finns det fortsatt särskilda behov som miljöbilarna inte kan svara upp mot. Därför kan dispens ges från kraven, och av samma skäl bör dessa generella undantag strykas – nya fossildrivna bilar bör inte köpas och leasas slentrianmässigt. Vi konstaterar t.ex. med glädje att åtskilliga ambassader nu inskaffar elbilar från svenska tillverkare och noterar att polis, tull och försvar i andra länder i betydande utsträckning använder elfordon.

Effektiv användning

Utöver kraven på fordonen bör krav ställas på ett effektivt fordonsutnyttjande, så att bilar med låg nyttjandegrad inte ersätts om inte särskilda skäl föreligger, t.ex. att det är specialfordon som inte finns på hyrbilmarknaden. Om nyttjandet av ett fordon understiger t.ex. 5% - och fordonet alltså används under en timma per dygn – bör myndigheten uppdras att beräkna vad kostnaden för motsvarande fordonsnyttjande är med hyrbil eller bildelning och välja denna lösning om det innebär en besparing. Alternativt kan vägar för ett högre nyttjande av fordonet väljas, t.ex. att det hyrs ut till allmänheten då det inte används.

Uppföljning

Myndigheterna ska 1 mars varje år lämna en redogörelse till Transportstyrelsen för sina inköp, sin leasing och sina upphandlingar under det föregående kalenderåret.

[Transportstyrelsens sammanställning](#) av år 2022 visar att

- 16 statliga myndigheter inte rapporterat enligt förordningen
- andelen miljöbilar var 51 %
- andelen bilar med godtagbara skäl till avsteg var 4 %
- andelen bilar som inte var miljöbilar och som saknade godtagbara skäl till var 36 %
- andelen bilar med CO2-utsläpp högre än det som tillåts vid avsteg var 8 %
- andelen lätta lastbilar som uppfyller kraven var 6 %
- andelen lätta lastbilar med godtagbara skäl till avsteg från regelverket var 1 %

Regeringen behöver utifrån detta säkra att myndigheterna faktiskt gör rätt – vi delar regeringens inriktning att lagar och förordningar ska följas och ser det som djupt otillfredsställande att regelefterlevnaden från statliga myndigheters sida är så svag.

Bland angivna skäl att fortsatt köra fossilt som Transportstyrelsen klassat som ”Ej godtagbart” finns:

- Skogsstyrelsen: ”vi har arbetsmarknadsuppdrag som sysselsätter arbetslösa från olika länder. Fordonet behövs för att kunna komma ut i skogen i sitt arbete.”

- Statens Fastighetsverk: "Föraren är ofta ensamarbetande och av arbetsmiljöskäl bedöms vald bilmodell lämplig"
- Trafikverket: "Laddningsmöjlighet saknas där bilen är stationerad" (att etablera en laddbox bör inte vara en oöverstiglig uppgift för Trafikverket)
- Uppsala universitet: "I och med kriget i Ukraina och pandemin Covid-19 har det blivit svårare att göra nyinvesteringar i elbilar/gasbilar"

De statliga myndigheter som är sämst på att uppfylla förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar bör kallas upp till regeringen för att förklara sig:

- **Statens Jordbruksverk: 0% uppfyllelse.** 47 av 47 nya fordon, varav 40 lätta lastbilar, uppfyllde ej kraven, utan godtagbara skäl
- **Länsstyrelsen i Södermanlands län: 0% uppfyllelse.** 0 miljöbilar, 5 ej.
- **Kronofogdemyndigheten: 5 % uppfyllelse.** 1 miljöbil, 18 ej miljöbilar.
- **Statens Fastighetsverk: 33% uppfyllelse.** 3 miljöbilar, 6 ej miljöbilar
- **Trafikverket: 41% uppfyllelse.** 62 miljöbilar, 89 personbilar och 1 lätt lastbil ej

Det är exempelvis svårt att se sakskalet till att just Länsstyrelsen i Södermanland inte kan köra på el eller gas när kollegorna i andra delar av landet kan. Kronofogdens specialbilar har ett generellt undantag från kraven, att resten av bilarna med ett enda undantag inte heller uppfyller kraven saknar skälig grund – vilket också Transportstyrelsen konstaterar. Att just Trafikverket utan motivering i huvudsak bryter mot reglementet och väljer bilar som framförs på bensin och diesel är särskilt bekymmersamt då många vänder sig till dem för rådgivning kring transportsektorns omställning.

Även de myndigheter som inte ens redogjort för sina fordonsinköp och -leasing bör avkrävas en förklaring. Hit hör uppseendeväckande nog Upphandlingsmyndigheten men också t.ex. Brottsförebyggande rådet, Fjärde AP-fonden, Kommerskollegium, Högskolan Dalarna och Länsstyrelsen i Norrbottens län. Att hela 16 statliga myndigheter ignorerar baskravet på rapportering underlättar förstås inte för ökad regelefterlevnad från medborgarna.

Slutord

2030-sekretariatet är i grunden starkt positiva till regeringens förslag om att skärpa förordningen för myndigheters inköp, leasing och hyra av personbilar och lätta lastbilar. Det är också positivt att redan nu ge besked om framtida skärpning år 2030. Den faktiska klimatnyttan bör dock stå i centrum – och efterlevnaden av förordningen tryggas.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann