

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet

## Synpunkter kring förslaget till uppdaterad förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor (LI2024/00291)

### Sammanfattning

Mobility Sweden har tagit del av och tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslag till uppdaterad förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor (LI2024/00291). Vi delar Sveriges ambition att främja nollutsläppsfordon men uttrycker oro över den föreslagna miljöbilsdefinitionen. Vi föreslår att kraven harmoniseras med EU:s Clean Vehicle Directive (CVD) och att fordon som drivs med fordonsgas tillåts. Detta ger tydlighet, långsiktighet och möjliggör en bredare efterlevnad av kraven. Vi avslår förslaget i dess nuvarande utformning.

### Mobility Swedens synpunkter

Vi välkomnar Sveriges ambition att främja nollutsläppsfordon och anser att det är en viktig del mot en mer hållbar fordonsflotta. Men det är också viktigt att utbudet av fordon inte blir så snävt att det riskerar att tappa sin betydelse samt att en ny miljöbilsdefinition inte skapar förvirring bland statens myndigheter och fordonsupphandlare.

### Clean Vehicle Directive

Den 1 juni 2022 införlivades EUs Clean Vehicle Directive i svensk lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet samt förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

CVD definierar rena lätta bilar som en personbil eller lätt lastbil vars utsläpp uppgår till:

- högst 50 gram koldioxid per kilometer och
- mindre än 80% av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar vid verklig körning (Real Driving Emission, RDE)

fram till 31 december 2025. Från 1 januari 2026 gäller endast nollemissionsfordon. Dessutom finns nationella krav på andelen rena fordon som staten köper, där de nationella svenska kraven för lätta fordon ligger på den högsta nivån, det vill säga 38,5% fram till 2030.

Redan idag finns det flertalet fordon som klarar kraven i CVD, både vad gäller maximalt utsläpp på 50 g CO<sup>2</sup>/km samt maximalt utsläpp på 80% av tillämpliga utsläppsgränser vid verklig körning.

### Tydlighet

Mobility Sweden föreslår också att formuleringen i punkt 3 b) i tredje paragrafen: *"är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol"* tydliggörs genom att ersättas med följande skrivning: *"är utrustad med teknik för drift med fordonsgas"*. Vi ser också ett stort värde i att så långt det är möjligt tillåta biogasdrivna fordon.

### Negativa konsekvenser

En miljöbilsdefinition omfattar formellt ett begränsat antal bilar som staten och myndigheter köper, men har potential, om den utformas rätt, att bli en riksläkare som även kommuner, regioner och företag följer. För att möjliggöra detta är det viktigt att ha en bred definition så att så många som möjligt har en möjlighet att efterleva den. Att enbart tillåta nollutsläppsfordon enligt det föreslagna förordningsuppdateringen kan få negativa konsekvenser på fordonsmarknaden och på myndigheters fordonsflottor då definitionen föreslås uppdateras per den 1 april 2024. Ett datum då budget för innevarande år redan är satt och anpassat till befintlig miljöbilsdefinition och befintliga krav.

Ett elfordon är cirka 100 000 till 200 000 kronor dyrare än motsvarande konventionellt fordon. Därtill behöver laddinfrastrukturen finns på plats för att fordonen ska fungera i den dagliga verksamheten. Att uppdatera definitionen till att endast gälla nollutsläppsbilar sätter högre krav på fordonsupphandlare som måste införskaffa dyrare fordon men med samma budget. Detta riskerar att leda till att planerade upphandlingar inte genomförs, utan att myndigheten fortsätter att behålla sina konventionella fordon i fordonsflottan. Om CVD används som miljöbilsdefinition kan regeringen förbereda myndigheterna inför sina budgetprocesser att fullt ut ta steget till nollemissionskrav.

Högre krav begränsar också utbudet vilket kan skapa svårigheter samt leda till brist på vissa modeller och längre leveranstider.

### **Långsiktighet**

Fordonsindustrin är komplex. Att ta fram fordon är en lång process. Från idé till att bilen kommer ut till marknaden tar det mellan tre och fyra år. Därför behöver fordonsindustrin långsiktighet i spelreglerna, vilket tyvärr har saknats på den svenska marknaden det senaste året då bland annat klimatbonusen avskaffades med mycket kort varsel. Denna ryckighet uppskattas inte och gagnar vare sig köpare eller fordonsproducenter. Idag har företagen och de svenska myndigheterna bra koll på den nuvarande miljöbilsdefinitionen samt kraven i CVD. Om miljöbilsdefinitionen skulle ändras enligt förslaget får myndigheterna en orimligt kort framförhållning att ställa om och göra rätt för sig.

### **En global industri**

Fordonsindustrin är global och fordonstillverkarna tar fram produkter för en global marknad. För Sveriges del är det huvudsakligen EU-kraven som styr utvecklingen av fordonen. Mobility Sweden förordar därför kraven i CVD då fordonsindustrin känt till dessa sedan 2019 och anpassat sitt erbjudande och sina produkter efter dessa krav.

### **Efterlevnad**

Myndigheterna skall årligen redovisa sina fordonsupphandlingar för Transportstyrelsen. Transportstyrelsens uppföljning för år 2022 visar dock att flera myndigheter inte har rapporterat enligt förordningen samt att andelen miljöbilar varit låg. De upphandlingar som gjorts med avsteg från kraven har i mycket ringa omfattning haft godtagbara skäl. Med andra ord har efterlevnaden och uppföljningen av kraven varit begränsad, vilket urvattnar trovärdigheten av regelverket.

Mobility Sweden har förståelse för att regeringen behöver uppdatera miljöbilsdefinitionen då nuvarande miljöbilsdefinition löper ut den sista mars 2024. Vi förstår också att regeringen önskar göra så få ändringar som möjligt på grund av tidsbristen, men vi föreslår att en revision om undantagsreglerna görs under året.

### **Slutord**

Att harmonisera de svenska kraven med EUs Clean Vehicle Directive ger flera fördelar. Bland annat blir det enklare och tydligare för myndigheter att navigera i regelverket. Myndigheterna samt fordonstillverkarna får också den framförhållning som är önskvärd. Samt att det blir enklare för fordonstillverkare att tillhandahålla bilar för EU:s alla marknader i stället för att behöva anpassa sig till den svenska marknaden. Mobility Swedens förslag är därför att den nya miljöbilsdefinitionen läggs på samma nivå som kraven i EU:s Clean Vehicle Directive samt att fordon som drivs med fordonsgas tillåts så länge det är möjligt.

Vänliga hälsningar

Mobility Sweden genom Mazdak Haghanipour  
Teknisk specialist laddinfrastruktur, servicemarknad och mobilitetstjänster