

Dnr: LI2024/00615

Johan Laurell
johan.laurell@energigas.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm den 30 maj 2024

Remissvar av Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter (TSG 2023-4473).

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Landsbygds- och infrastrukturdepartementets remiss den 14 mars 2024.

Energigas Sverige tillstyrker i huvudsak Transportstyrelsens förslag om att låta lastbilar i yrkestrafik på upp till 4.25 tons totalvikt få framföras med B-körkort om de drivs med el, vätgas eller fordonsgas. Med Transportföretagen, Mobility Sweden och 2030-Sekretariatet uppvaktade vi redan hösten 2020 regeringen i denna fråga och har åtskilliga företag vars omställning till fossilfria transporter kraftigt skulle underlättas av denna förändring.

Energigas Sverige är positiva till att:

- El-, vätgas- och biogasdrivna fordon omfattas av förslaget.
- Förslaget är i linje med vad som redan gäller i en rad EU-länder.
- Inga krav ställs på tillkommande körkortsprov i förslaget.
- Försöket träder i kraft skyndsamt och gäller till och med år 2030.

Vi ser dock att ett antal områden behöver förtydliganden:

- Laddhybrider och fordon som efterkonverteras till drift med biogas bör entydigt omfattas. Eventuella otydligheter i EU:s regelverk är därför nödvändigt att bringa klarhet i.
- Åkerinäringens fordon bör kunna användas effektivt. Radien på 100 km bör därför:
 - 1 I första hand utökas till 250 km utgående från fordonets normala hemmadepå, och ej huvudkontorets gatuadress då dessa kan var helt åtskilda,
 - 2 Alternativt, ses som en huvudregel utgående från fordonets hemmadepå, och ej huvudkontorets gatuadress då dessa kan var helt åtskilda, med generösa, klimatmässigt motiverade dispensmöjligheter.
- Hastighetsgränser bör vara samma som för lätta lastbilar och personbilar.
- Inom ramen för 4,25 ton bör dessa fordon tillåtas dra släp för en energi- och klimateffektivare godstransport.
- Regler för en fordonsbegränsning med 7,5 tons begränsning bör ej användas för en fordonsbegränsning som avser 4,25 ton.

- Transportstyrelsens förslag på kostnad på 5 000 kronor bör gälla det första tillståndet per sökande företag (organisationsnummer), medan tillkommande förare bör kosta betydligt mindre.

Övriga synpunkter

Energigas Sverige vill även lyfta vikten av att kunna producera drivmedel lokalt och regionalt. I händelse av kris eller krig är det viktigt att ha hög energiberedskap. Det är också viktigt att minska utsattheten genom att använda flera olika drivmedel, så att inte alla ägg läggs i samma korg. I det avseende är biogas en viktig pusselbit för att samhällets transportbehov ska kunna fungera även i händelse av kris eller krig. Det är ett av få drivmedel Sverige kan producera lokalt och regionalt samt lagerhållas. Ett undantag som detta skulle stärka biogasens roll i samhällets beredskap och ska inte underskattas.

Biogasen är även avgörande för att nå Sveriges högt satta miljö- och klimatmål, och förtjänar att värderas därefter. Våra matrester, avloppsvatten, stallgödsel och andra restprodukter blir till förnybar energi, samtidigt som vi löser ett avfallsproblem och producerar biogödsel till ny ekologisk mat. Landsbygd möter stad i ett kretslopp med unika samhällsnyttor och stor utvecklingspotential. Biogas är cirkulär ekonomi praktiken.

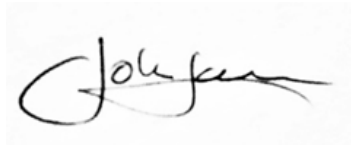
I dagsläget finns drygt 50 tusen gasdrivna person- och skåpbilar samt över 2 700 tunga gaslastbilar i Sverige och en väl utbyggd infrastruktur av tankställen för både komprimerad och flytande fordonsgas. Biogasens andel i den komprimerade fordonsgasen har ökat kraftigt och utgör idag ca 96 procent av totalt tankad mängd fordonsgas.

Flera av varandra oberoende studier placerar gasfordon överst på listan över klimatprestanda. En personbil som körs på biogas släpper ut cirka 20 gram koldioxid per kilometer, vilket ofta är lägre än motsvarande laddhybrid. I ett livscykelperspektiv är gasbilarna ibland till och med bättre än bilar som körs på förnybar el. Räkner man dessutom in biogasens övriga samhällsnyttor – som ökad försörjningstrygghet, reduktion av metangasutsläpp och lokal näringslivsutveckling på landsbygden – kan det tyckas helt självklart att gasfordon borde premieras i de politiska styrmedlen.

Energigas Sverige vill också lyfta betydelsen av att även den svenska marknaden anpassas efter omvärldens föränderliga villkor, då förslaget möjliggör i större omfattning att serieproducerade fordon används utan att modifiering av vikt behöver ske, så som exempelvis byte av från fabriken monterad original ståltank mot en lättare komposittank.

Energigas Sverige vill även i sammanhanget lyfta att problematiken är liknande även för persontrafiksektorn, exempelvis vid färdtjänst och sjuktransporter. Vid montering av exempelvis rullstolsramp kan detta i vissa fall leda till att totalvikten överskrider 3,5 ton vilket då försvårar att sådana fordon används t ex inom färdtjänst. Vi uppmanar därför regeringen att driva på inom EU för samma möjlighet även för persontransporter som ett steg i omställningen.

Med vänliga hälsningar,



Johan Laurell
Projektledare BioGenGas