

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-06-09
Besvaras senast
2021-06-23

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:820 Biogasbilars status som miljöbilar

Regeringen har remitterat förslaget Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Grunden till det är EU:s ändringsdirektiv 2019/1161. Regeringen föreslår här att den svenska miljöbilsdefinitionen ska ändras trots att den nyligen ändrades. Effekten av föreslagen förändring är att bilar som drivs av fordonsgas inte längre kommer att klassas som miljöbilar. Detta har lett till ett ramaskri från biogasbranschen och biogasproducenterna.

Centerpartiet anser att det är helt fel väg att gå att framöver enbart stimulera el- och vätgasbilar genom att i praktiken skicka signalen att biogasbilar inte är ett miljösamt alternativ. Vi tycker i stället att alla förnybara alternativ ska stimuleras utifrån sin miljönytta och att allt fokus ska ligga på att fasa ut de fossila bränslena.

Att nu utesluta biogas från miljöbilsdefinitionen är väldigt inkonsekvent utifrån de signaler regeringen tidigare har skickat. Tidigare har regeringen markerat:

”Regeringen vill att biogasens nytta som resurs tas till vara på bästa sätt och ges konkurrenskraftiga villkor på både kort och lång sikt. Produktion och distribution av biogas ska främjas. Regeringen anser att användning av biogas ger olika nyttor beroende på vilken produktionsmetod och vilka råvaror som använts. Produktion av biogas från avfall och gödsel ger i allmänhet högre miljönytta än biogas från jungfrulig råvara. Förutom att energiinnehållet i biogas kan nyttjas för att ersätta fossila bränslen, kan det även bidra till att minska metangasutsläpp från t.ex. stallgödselhanteringen och bidra till att mer näringsämnen återförs till jordbruket.”

Dessutom har regeringen ihop med Centerpartiet via Klimatklivet gett omfattande stöd till produktion av biogas, men också tankinfrastruktur för denna. Det är en av de åtgärds-kategorier som har beviljats mest stöd.

Centerpartiet väntar ännu på hur regeringen ska genomföra den gedigna Biogasmarknadsutredningens betänkande Mer biogas! För ett hållbart Sverige (SOU 2019:63). Utredningen skissar på en omfattande utveckling av biogasproduktionen i Sverige via många olika insatser. Dessa kommande insatser är helt beroende av att regeringen för en konsekvent linje kring biogasens roll i omställningen. Annars skapas ingen trovärdighet i branschen

som möjliggör tunga investeringar i biogasbranschen.

Leveranser med lätta lastbilar ökar i städerna, och de körs nästan uteslutande med diesel. För att minska klimatpåverkan från lätta lastbilar behövs såväl ökad andel biodrivmedel som ökad elektrifiering. I städerna är el- och gasfordon i dagsläget de bästa tillgängliga alternativen då de utöver växthusgaserna även minskar utsläppen av luftföroreningar.

Tyvärr haltar övergången till el- och biogasdrivna fordon på grund av ett regelmässigt hinder kopplat till fordonsvikten. De lätta lastbilar som drivs med el och biogas har på grund av batterier respektive gastankar en högre tjänstevikt än lätta diesellastbilar. Det gör att de inte kan lasta lika mycket gods som motsvarande lätta diesellastbilar, eftersom totalvikten (tjänstevikt plus lastvikt) för en lätt lastbil inte får vara högre än 3,5 ton för att få köras med B-körkort.

Många leverantörer av lätta diesellastbilar har godkänt sina fordon för drift med ren biodiesel i form av HVO100. I dagsläget är drift med HVO100 oftast det enda gångbara förnybara alternativet för lätta lastbilar. För att ersätta de fossila drivmedlen i transportsektorn har det dock i flera större utredningar klargjorts att alla förnybara alternativ kommer att behövas. Nuvarande viktregler för lätta lastbilar gör tyvärr att drift med el och biogas oftast inte är gångbara alternativ i det fordonssegmentet.

Detta hinder för omställningen till fossilfria och renare leveranstransporter skulle kunna lösas genom att man inför ett undantag från begränsningen på max 3,5 ton för B-körkort. Det finns ett EU-direktiv (2018/645) som ger medlemsländer möjlighet att införa ett sådant undantag som gör att förare med B-körkort får köra lätta lastbilar på upp till 4,25 ton, förutsatt att den extra vikten motiveras av alternativa drivmedel. Detta undantag har redan implementerats i Nederländerna, Italien, Storbritannien och Norge, och fler länder är på väg.

Mot bakgrund av det jag anfört ovan vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Kommer regeringen att vara lyhörd för biogasbranschen och skrota förslag där biogasbilar inte klassas som miljöbilar?

2. Är regeringen beredd att lägga fram ett förslag om att göra undantag för förare med B-körkort så att de kan få köra lätta lastbilar på upp till 4,25 ton?

.....

Lars Thomsson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander