

Dnr: N2016/07396/MRT

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

103 33 Stockholm

Stockholm den 15 mars 2017

Remissvar gällande Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad rapport. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Näringsdepartementets remiss den 12 december 2016.

Sammanfattning

Nedan sammanfattas Energigas Sveriges synpunkter i korthet:

- **Energigas Sverige avstyrker Transportstyrelsens förslag att förbjuda gasfordon i miljözon klass 3. Vi föreslår att Transportstyrelsens förslag kompletteras så att gasfordon som uppfyller Euro VI tillåts i miljözon klass 3.**
- **Energigas Sverige anser att där tunga elhybrider tillåts måste tunga gasfordon tillåtas.** Vi menar att det är helt omotiverat att förbjuda gasfordon med god miljöprestanda i områden där man tillåter elhybrider som drivs med diesel – det bränsle man vill styra bort från därför att det orsakar hälsoproblem.
- **Energigas Sverige vill understryka att lokala förbud mot gasfordon blir ett uppenbart hinder för den svenska biogassatsningen.** Biogasen bidrar till viktiga klimat-, miljö- och samhällsmål och regeringen har därför klargjort att Sverige ska satsa på produktion och användning av biogas. Det blir oerhört kontraproduktivt att då införa lokala förbud mot att använda biogas som drivmedel.
- **Att tillåta gasfordon i miljözon klass 3 bedömer vi ger positivare hälsoeffekter än ett förbud.** Vi tror inte att ett förbud mot gasdrift i miljözon klass 3 skulle ge några egentliga hälsovinster. Däremot skulle hälsovinsterna kunna bli mycket stora av att istället *tillåta* gasdrift i miljözon klass 3, och därmed säkerställa att gas blir ett attraktivt alternativ till diesel för många olika aktörer med olika behov. Då kan det bli en omställning från diesel till gas också i hårt trafikerade områden där det vistas många människor. Det här är en viktig aspekt som vi tycker att utredningen tyvärr helt har missat.
- **Energigas Sverige anser att miljözoner även bör användas som verktyg för att nå klimatmålen och omställningen till en fossilfri transportsektor.** Därför menar vi att det är olyckligt att utredningen ensidigt har fokuserat på lokala emissioner.

Energigas Sveriges föreslår att gasfordon tillåts i miljözon klass 3

Energigas Sverige avstyrker Transportstyrelsens förslag att förbjuda gasfordon i miljözon klass 3. Vi föreslår att Transportstyrelsens förslag kompletteras så att gasfordon som uppfyller Euro VI tillåts i miljözon klass 3.

Där tunga elhybrider tillåts måste rimligen tunga gasfordon tillåtas

Energigas Sverige anser att det är orimligt att, som utredningen föreslår, tillåta elhybrider men inte gasfordon i bestämmelserna för tunga fordon i miljözon klass 3. Tungas fordon som klassas som elhybrider drivs till övervägande del av diesel. Dessa fordon bör i praktiken betraktas som energieffektiva dieselfordon, eftersom de kommer att köra på diesel både inom och utanför miljözon klass 3. Från avgasröret kommer det att komma samma emissioner som från konventionella diesellastbilar och diesellastbilar, även om de totala utsläppen per km blir något lägre p.g.a. att hybridtekniken minskar dieselförbrukningen.

Med gasdrift undviks de idag välkända problemen med höga kvävedioxidutsläpp från dieseldrivna fordon i verklig trafik. Övriga emissioner är också mycket låga eller försumbara för gasfordon. Gasdrift ger i sammanhanget stora fördelar jämfört med dieseldrift. Därför är det helt omotiverat att förbjuda gasfordon med god miljöprestanda i områden där man tillåter elhybrider som drivs med diesel – det bränsle man vill styra bort från därför att det orsakar hälsoproblem.

Ett förbud mot gasfordon blir ett hinder för den svenska biogassatsningen

Regeringen har med flera initiativ – och mot bakgrund av biogasens breda samhällsnytta – klargjort att Sverige ska satsa på produktion och användning av biogas. Klimatklivet, gödselgasstödet och det reducerade förmånsvärdet är exempel på det. Det blir oerhört kontraproduktivt att å ena sidan göra en medveten biogassatsning i landet, samtidigt som man å andra sidan inför lokala förbud mot att använda biogas som drivmedel. Och till vilken nytta? Att tillåta gasfordon i miljözon klass 3 bedömer vi ger positivare hälsoeffekter än vad ett förbud skulle ge (se sidan 4 i vårt remissvar).

Marknadsförutsättningarna för den svenska biogasen är svåra idag. Fossila bränslen är billiga samtidigt som olika stödsystem och subventioner ensidigt främjar elfordon. Fortsätter denna utveckling – och om miljözonerna tillåts bli ytterligare ett hinder – riskerar den svenska biogasproduktionen att avvecklas. Nedan beskriver vi några av de många miljö- och samhällsnyttor som går förlorade i ett sådant scenario:

- ✓ Biogasen är en del av ett slutet kretslopp där samhällets avfall och restprodukter blir en resurs som ger förnybart bränsle och växtnäring. Det här kretsloppet är en viktig del av en cirkulär biobaserad ekonomi där miljö- och klimatnytta uppnås längs hela kedjan.
- ✓ Den rötrest som bildas vid biogasproduktion minskar behovet av mineralgödsel i jordbruket. Sverige och resten av världen *måste* minska användningen av mineralgödsel eftersom framställningen är energikrävande, orsakar stora växthusgasutsläpp och baseras på den ändliga resursen fosfor.
- ✓ Biogödseln, som är en unik biprodukt vid framställning av biogas, utgör dessutom ett av få tillgängliga – och ekonomiskt rimliga – alternativ för omställningen till ett ekologiskt jordbruk. Utan biogödsel kan Sverige inte möta efterfrågan på ekologiskt jordbruk.

- ✓ En ökad inhemsk biogasproduktion leder till fler arbetstillfällen där branschens mål om 15 TWh biogas år 2030 motsvarar 15 000 helårssysselsatta¹.
- ✓ Med lokalt producerad biogas säkerställer vi en långsiktig tillgång till ett svenskt biodrivmedel. Inget annat bränsle på marknaden har så hög andel svenska råvaror och inhemsk produktion. Enligt Energimyndighetens senaste sammanställning av hållbara biodrivmedel var nästan 90 procent av biogasen av svenskt ursprung år 2015. Biogasen erbjuder försörjningstrygghet för Sverige.

Utan en växande hemmamarknad tappar Sverige sin position som världsledande på biogas

De senaste tjugo årens strategiska satsning på biogas i transportsektorn har gjort Sverige världsledande på uppgradering av biogas till fordonsgas. Det är i Sverige som tekniken har utvecklats, och efterfrågan på vår kunskap och erfarenhet är stor i både Europa och andra delar av världen. Utan en växande hemmamarknad tappar vi det svenska försprånget. Det innebär utebliven teknikexport och förlorade arbetstillfällen. Biogasindustrin utgör idag en ny och växande svensk industrigren som vi istället borde bevara och utveckla.

Minskad efterfrågan på biogas innebär förlorade infrastrukturinvesteringar

Med motivering i biogasens breda samhällsnytta har statliga och kommunala medel inom bl.a. LIP, KLIMP och numera Klimatklivet stöttat uppbyggnaden av den svenska biogasproduktionen. En minskad efterfrågan på biogas som drivmedel får därmed allvarliga konsekvenser i form av förlorade infrastrukturinvesteringar. Tilltron till biogassystemen, såväl som hanteringen av skattepengar, riskerar att ifrågasättas.

Avfallsarbetet kommer att ifrågasättas om rötning av matavfall minskar istället för ökar

Om efterfrågan på biogas minskar så minskar även incitamenten för utsortering och rötning av matavfall. Myndigheters kampanjer, experters utredningar, uppbyggda fungerande system, tilltron till all källsortering och hela avfallsarbetet riskerar att ifrågasättas.

Investeringsviljan i biogasbranschen måste värnas så att målen kan nås

Biogas kommer att behövas för att klara transportsektorns mål om fossiloberoende och fossilfrihet. I det perspektivet är det viktigt att styrmedlen utformas för att kontinuerligt och successivt styra mot en ökad efterfrågan på biogas. En minskad efterfrågan på biogas, vilket utredningens förslag medför, kommer att leda till minskat intresse för investeringar i biogasbranschen som helhet. Med en sådan nedåtgående utveckling är risken uppenbar att investeringsviljan inte finns kvar sen när Sverige behöver biogasen för att nå de nationella målen.

Ett förbud mot gasfordon fördyrar kollektivtrafiken helt i onödan

Energigas Sverige befarar att delar av den svenska satsningen på gasbussar – där lokalproducerad biogas driver städernas bussar framåt – hotas om Transportstyrelsens förslag genomförs. Idag drivs ungefär 15 % av alla bussar i Sverige på gas. Dessa gasbussar utgör en viktig avsättning för den biogas som produceras runt om i landet. Förslaget om att förbjuda gasbussar i miljözon klass 3 kan komma att innebära stora kostnader för kollektivtrafiken för att ställa om gasbussar till eldrift. Det kan leda till både ökade utsläpp av växthusgaser (från

¹ WSP (2011), *Biogas, tillväxt & sysselsättning – hur påverkar produktion och användning av biogas tillväxt och sysselsättning i Biogas Östs region?*; WSP (2012), *Skånes färdplan för biogas: Biogas, tillväxt och sysselsättning – effekter av färdplanen på produktion och från användning*; KanEnergi Sweden (2012), *Sysselsättning inom biogasområdet i Västra Götaland – nuläge och prognos för år 2020*

elproduktionen) och ännu större negativa effekter på människors hälsa. Renare stadsluft fås bl.a. genom att främja kollektiva transportlösningar, inte göra dem dyrare.

Att tillåta gasfordon bedömer vi ger positivare hälsoeffekter än ett förbud

Även om utredningen bedömer att områden som klassas som miljözon klass 3 inte kommer att vara särskilt stora, så menar Energigas Sverige att reglerna för miljözon klass 3 får konsekvenser för vilka fordon som kommer att vistas också inom övriga områden i kommunen och staden.

Biogasen är ett bra exempel. De största biogasanvändarna i Sverige är kollektivtrafikföretag, bilpooler i offentlig verksamhet samt taxiföretag. Dessa kan alla förväntas vilja ha möjligheten att framföra sina fordon i miljözon klass 3, även om de inte alltid kör sina fordon i de områdena. För att biogas ska vara ett intressant alternativ för dessa aktörer behöver gasfordonen alltså vara tillåtna i miljözon klass 3.

Det är idag känt att svenska städers problem med kvävedioxid till stor del beror på att antalet dieslbilar har ökat kraftigt de senaste åren. Nya studier visar att kvävedioxidnivåerna i svenska tätorter påverkar hälsan hos människor som ofta vistas där, och att effekterna blir särskilt påtagliga för barn². Eftersom dieslbilarna har pekats ut som en viktig orsak till problemet måste miljözonsbestämmelserna rimligen utformas så att antalet dieslbilar minskar i städerna. För att åstadkomma det måste det finnas andra attraktiva alternativ för alla dem som köper och upphandlar fordon. El och vätgas, som föreslås tillåtas i miljözon klass 3, är bra alternativ men de fungerar inte för alla behov inom kollektivtrafiken, offentliga verksamheter och inom taxi. Det finns fortfarande påtagliga begränsningar i räckvidd, tillgängliga fordonsmodeller samt ladd- och tankningsmöjligheter.

Mot den bakgrunden är det angeläget att dessa aktörer också erbjuds *andra* bra alternativ till diesel. Om gasfordon tillåts i miljözon klass 3 kommer det att innebära ett mervärde för dessa aktörer att välja biogas framför diesel. Därmed stärks biogasens konkurrenskraft gentemot dieseln, vilket måste ses som positivt eftersom andelen dieslbilar måste minska och andelen gasbilar borde öka. Införs ett förbud för gasfordon blir effekten omvänd – biogas blir mindre intressant i förhållande till diesel som fortfarande har ett försprång därför att dieseltekniken är konventionell och därför att bränslet är välkänt för många.

För de tunga fordonen föreslås att elhybrider ska tillåtas i miljözon klass 3, men inte gasfordon. Det kommer att göra de tunga gasfordonen mindre intressanta och öka intresset för tunga elhybrider. Utredningens förslag riskerar alltså att *öka* problemen med kvävedioxid i tätorter, p.g.a. att dieseldrift blir mer intressant än gasdrift. Energigas Sverige anser att det vore mycket bättre att utforma miljözonerna så att gasdrift främjas framför dieseldrift. Det skulle sannolikt få som effekt att fler och fler väljer gasdrivna bussar och lastbilar – även för transporter utanför den tuffaste miljözonen. Om gasdrift främjas kan stora positiva effekter nås på kvävedioxidnivåerna för tätorten som helhet, och hälsoproblemen kopplat till dieselanvändningen kan lösas på allvar.

Gasfordon är förvisso inte emissionsfria men utsläppen av miljö- och hälsoskadliga ämnen från gasfordon är mycket låga. Gasfordon är heller inte lika tysta som elfordon men de bidrar till minskade bullernivåer jämfört med konventionella tekniker.

Det är viktigt att komma ihåg att miljözon klass 3 i sig inte kommer att lösa städernas problem med att människor utsätts för dålig luft och buller. För att inte alltför mycket inskränka på den fria

² www.miljomal.se

rörligheten av varor och människor kommer den tuffaste miljözonen behöva begränsas till områden där det vistas ganska få människor, alternativt där det redan idag vistas förhållandevis få fordon.

Att ett *förbud* mot gasdrift i miljözon klass 3 skulle ge några hälsovinster kan alltså starkt ifrågasättas mot bakgrund av ovanstående. Däremot skulle hälsovinsten kunna bli mycket stor av att istället *tillåta* gasdrift i miljözon klass 3, och därmed säkerställa att gas blir ett bra alternativ till diesel för många olika aktörer med olika behov. Då kan det bli en omställning från diesel till gas också i hårt trafikerade områden där det vistas många människor. Det här är en viktig aspekt som vi tycker att utredningen tyvärr helt har missat.

En annan viktig aspekt som utredningen har missat är att om gasfordon tillåts i miljözon klass 3 ökar möjligheterna för företag och privatpersoner att köpa fordon som får framföras i miljözon klass 3. Gasfordonen är generellt billigare i inköp än elbilar och vätgasbilar och därmed ett realistiskt alternativ för fler. Att tillåta gasfordon i miljözon 3 ger därmed kommunerna möjlighet att utvidga de områden som klassas som miljözon klass 3 till områden där förhållandevis många människor och fordon vistas. En klart positiv hälsoeffekt bör kunna uppnås på det sättet.

Miljözoner bör även användas som verktyg för att nå klimatmålen

Energigas Sverige anser att miljözonsbestämmelserna bör optimeras så att de samtidigt bidrar till omställningen till en fossilfri transportsektor. Den kommande klimatlagen fastställer en ambitiös målsättning om minskade växthusgasutsläpp från inrikestrafiken. Enligt miljöministern innebär den nya klimatlagen att det blir "olagligt att prioritera bort klimatet"³. Mot den bakgrunden anser vi att Transportstyrelsen redan tidigt i sin uppdragstolkning har gjort en alltför snäv avgränsning till den lokala miljöpåverkan.

Transportstyrelsen skriver: *"Eftersom bestämmelser om miljözoner är geografiskt begränsade till områden inom städer så är den globala miljöpåverkan i form av koldioxidutsläpp av mycket liten relevans i förhållande till de lokala"*. Här menar vi att Transportstyrelsen har missat en väldigt viktig aspekt; att syftet med Sveriges ambitiösa klimatmål är att gå före och visa resten av världen hur vi kan minska växthusgasutsläppen med bibehållen konkurrenskraft och tillväxt. Målsättningen är givetvis att andra länder ska inspireras och följa Sveriges exempel, och att de stora utsläppsminskningarna globalt sett ska följa av åtgärder i andra länder med betydligt högre utsläpp. Det vore naivt att tro att Sveriges växthusgasminskningar i sig ska göra någon skillnad för den globala klimatpåverkan – det kan inte vara det svensk klimatpolitik handlar om. Därför är vi förvånade över att Transportstyrelsen prioriterar bort klimatfrågan i sin avgränsning med den märkliga motiveringen att den globala miljöpåverkan blir så liten.

Erfarenheter visar att lokala styrmedel i städer, som t.ex. miljözoner, kan få stort genomslag på fordonsflottans sammansättning som helhet. För att nå 70 procent utsläppsminskning i inrikestrafiken – vilket har identifierats som en av de största utmaningarna i svensk klimatpolitik⁴ – krävs stora förändringar i fordonsflottans sammansättning. Miljözoner kan användas som verktyg för att nå klimatmålet och därför bör regeringen göra det.

Gasfordon ger låg klimatpåverkan och drivs med hög andel förnybart bränsle. År 2016 uppgick andelen biogas i fordonsgasen till över 70 procent. Branschen arbetar för att andelen biogas i fordonsgasen ska vara 100 procent år 2030. Genom att främja gasfordon i

³ <https://www.svd.se/nya-klimatlagen-presenteras-i-dag>

⁴ En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

miljözonsbestämmelserna kan miljözonerna bidra till att Sverige når målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp från inrikestrafiken.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Chef Analys och marknad