

Vårt datum
2017-02-27

Vår Referens
Per Everhill
per.everhill@tekniskaverken.se
013-20 83 08

Näringsdepartementet

Ert datum/Your date

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

Er referens/Your reference

N2016/07396/MRT

Remissyttrande avseende Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon N2016/07396/MRT

Tekniska verken i Linköping AB önskar genom detta remissyttrande lämna förslag och synpunkter på Transportstyrelsens rapport Miljözoner för lätta fordon N2016/07396/MRT. Tekniska verken är inte formellt tillfrågad remissinstans.

Tekniska verken är ett av nordens största biogasföretag med mer än 20 års erfarenhet av marknaden för biobränslen. Samtidigt är vi engagerade i utbyggnaden av laddinfrastruktur för elfordon genom vårt delägarskap i laddstationsoperatören Clever. Vår strategi utgår ifrån uppfattningen att det kommer krävas en mix av olika miljöbränslen för att klara omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Olika bränslen har olika fördelar och passar för olika transportändamål. Det är viktigt att betrakta nyttan med olika bränslen utifrån ett brett systemperspektiv och inte enbart från enskilda egenskaper som exempelvis utsläpp från avgasröret.

Angående begränsningen av fordon med gasmotor i miljözon klass 1

I rapporten föreslås att fordon med gasmotor dieselmotor enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG får föras i miljözon klass 1 till utgången av 2025. Det innebär att gasfordon efter år 2025 måste klara kraven för Euro 6. Vår bedömning är att huvuddelen av de fordon som idag inte klarar Euro 6 kommer att vara utbytt år 2025 varvid detta sannolikt kommer få liten marknadspåverkan. Möjligen kan det påverka intresset för satsningar på begagnade biogasfordon. Om bestämmelsen infördes tidigare skulle den däremot få stor påverkan på biogasmarknaden, exempelvis genom behov av att byta ut fordon samt påverkan på befintliga avtal med kollektivtrafikoperatörer.

Angående begränsningen av fordon med gasmotor i miljözon klass 3

I rapporten föreslås att endast lätta fordon med utsläppsklass el eller drift med vätgas ska få framföras i miljözon 3. De tunga fordonen i miljözon 3 kräver drift på el eller vätgas eller elhybrider som uppfyller Euro 6.

Genom kraven på el- eller vätgasdrift premieras tysta och emissionsfria fordon. Vi förstår detta syfte, men vill samtidigt påpeka att en sådan bestämmelse riskerar att få avsevärd påverkan på den svenska marknaden för biogas.

Gasfordon släpper ut avsevärt mindre miljöpåverkande partiklar än bensin-och dieselfordon. I Sverige utgörs fordonsgas till över 70 % av biogas och i vissa delar av landet, exempelvis Östergötland och delar av Skåne närmare 100 %. I Sverige produceras biogas huvudsakligen lokalt från återvunna råvaror, exempelvis matavfall och avloppsrester. Produktionen skapar lokala arbetstillfällen samtidigt som andra näringar gynnas, exempelvis jordbruket som får tillgång till den viktiga restprodukten biogödsel. Biogasen är förnybar med mycket goda klimategenskaper samtidigt som den är resurseffektiv genom att samhällets restprodukter kan nyttiggöras, exempelvis genom att minska användningen av fossila bränslen. Affärsmodellen är ett gott exempel på cirkulär ekonomi vilket regeringen (bland annat genom särskild utredning om cirkulär ekonomi) skall främjas. Idag är marknadsförutsättningarna för den svenska biogasen mycket svåra. Fossila bränslen är billiga samtidigt som olika stödsystem och subventioner tydligt främjar elfordon. Fortsätter denna utveckling riskerar den svenska biogasproduktionen att avvecklas.

Vi bedömer att ett förbud mot att framföra gasfordon i miljözon klass 3 ytterligare kommer försämra biogasens konkurrenskraft med negativa klimateffekter som följd. De största biogasanvändarna i Sverige är kollektivtrafikföretag, bilpooler i offentlig verksamhet samt taxiföretag. Dessa kan alla förväntas vilja framföra fordon i miljözon klass 3. Ett förbud mot biogasfordon i miljözon klass 3 kommer styra dess aktörer mot val av andra drivmedel än biogas. Det kommer också påverka fordonstillverkarnas satsning på gasfordon liksom privatpersoners incitament att köpa gasfordon.

Denna problematik gäller inte bara för biogasen utan för biodrivmedel generellt. Därför bör fordon som drivs på biodrivmedel tillåtas framföras i miljözon klass tre om de uppfyller Euro 6. Ett sådant undantag skulle istället gynnas svensk biodrivmedelsproduktion vilket är ett strategiskt nationellt intresse inte minst ur försörjningssynpunkt. Alternativt begränsas det föreslagna miljözonssystemet till klass 1 och 2 vilket också skulle innebära konkurrensneutralitet mellan olika fordonsbränslen inom ramen för Euro 6-kraven.

Vi välkomnar förslaget att kommunerna även i fortsättningen skall vara den instans som beslutar om miljözoner liksom att kommunerna föreslås få föreskriva och pröva undantag från bestämmelserna. Det möjliggör fortsatt biogasdrift för kollektivtrafik i miljözon 3 i de kommuner som satsar på lokal biogastillverkningen och användning vilket mildrar konsekvenserna av förslaget på lokal nivå. Det påverkar dock inte konsekvenserna i stort för biogasen som beskrivits ovan.

Angående beräkningar av elbussars klimatpåverkan

När det gäller rapportens bedömningar av klimateffekter vill vi poängtera att WSP:s rapport "Konsekvenser av elbussar i Stockholm", från 2014 utgår ifrån koldioxidutsläppen från så kallad "Nordisk elmix" när det gäller klimatpåverkan för eldrift. Det nordiska elnätet är sammankopplat med kontinenten där det sker ett allt ökande utbyte av el. Vår påverkan på den europeiska elproduktionen ökar också genom den priskoppling av de västeuropeiska elmarknaderna som nu kommit till stånd. Det är därför inte relevant att tala om "Nordisk elmix" eftersom det inte



finns något isolerad nordiskt elsystem. Istället bör beräkningar av elens klimatpåverkan utgå ifrån hur vår elanvändning påverkar det europeiska elsystemet där huvuddelen av elproduktionen idag fortfarande är av fossilt ursprung. Det ger ett helt annat resultat när det gäller klimatnyttan med ett införande av elbussar. Detta bör beaktas vid denna typ av beräkningar.

Fortsatt dialog

Tekniska verken hoppas att Näringsdepartementet kommer att beakta dessa synpunkter. Vi välkomnar frågor på detta remissyttrande.

Med vänlig hälsning

Klas Gustafsson

Vice vd, Tekniska verken i Linköping AB (Publ)