

Dnr: M2018/01273/KI

Ellenor Grundfelt  
[ellenor.grundfelt@energigas.se](mailto:ellenor.grundfelt@energigas.se)

Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

Stockholm den 24 augusti 2018

## Remissvar gällande förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, tackar för inbjudan att bidra med synpunkter i rubricerat ärende.

**Energigas Sverige är positiva till att införa koldioxidnormer för tunga fordon på EU-nivå.** I det remitterade underlaget framgår att ett av de viktigaste målen med föreslagna utsläppsnormer är att *"minska koldioxidutsläppen från den tunga fordonssektorn i enlighet med kraven i EU:s klimatpolitik och Parisavtalet, och samtidigt minska luftföroreningarna, särskilt i städerna"*. Det är enligt vår uppfattning ett mycket viktigt mål, och vi anser att det ska vara vägledande för utformningen av koldioxidnormerna.

**Energigas Sverige anser att utformningen av koldioxidnormer för tunga fordon måste leda till en snabbare omställning av fordonsflottan till sådana fordon som till stor del körs på klimatsmarta drivmedel.** Den förväntade snabba ökningen av transportverksamhet och koldioxidutsläpp under det närmaste decenniet gör de tunga transportererna till en stor utmaning i klimatpolitiken. Energieffektivisering av fordonen är en viktig åtgärd, men det behövs också nya, förnybara drivmedel om EU ska klara utmaningen – både el, gas och biodrivmedel. För att möjliggöra användningen av dessa klimatsmarta drivmedel krävs incitament för att ställa om fordonsflottan till fordon som kan använda dem. Utformningen av koldioxidnormer blir central för att säkerställa att sådana fordon kommer ut på vägarna och ersätter de konventionella fordonen.

**Energigas Sverige stödjer inte förslaget i sin nuvarande utformning eftersom koldioxidutsläppen bestäms enbart utifrån avgasröret (tank-to-wheel, TTW).** Den föreslagna utformningen blir i praktiken ett styrmedel för energieffektivisering av förbränningsmotorer samt incitament för att tillverka och sälja el- och vätgasfordon. Det är viktiga komponenter i styrmedlet men det skapar inte incitamentet för att tillverka och sälja fordon som till övervägande del körs på förnybara bränslen, vilket också är en viktig komponent för att klara klimatutmaningen (se punkten ovan). Ett ensidigt fokus på energieffektivitet samt el- och vätgasfordon räcker inte för att nå det viktiga målet med styrmedlet – d.v.s. att minska koldioxidutsläppen i enlighet med EU:s klimatmål och Parisavtalet (se ovan). Utmaningen kräver att vi också använder exempelvis gasdrivna lastbilar som körs på förnybar biogas med hög klimatnytta, en klimatsmart teknik som finns att tillgå redan idag.

**Energigas Sverige anser att det är hög tid att starta processen inom EU-politiken att gå över till well-to-wheel-metodik vid bestämning av fordons klimatpåverkan. Sverige bör göra det till en prioriterad fråga i klimatarbetet och inte acceptera nuvarande fokus på TTW-utsläpp som försvårar för EU och Sverige att på ett kostnadseffektivt sätt nå klimatmålen.**

Biodrivmedlens och elfordonens genomslag på marknaden har gjort att det inte längre är relevant att mäta ett fordons klimatpåverkan vid avgasröret. Klimatnyttan för biogas (både flytande och komprimerad), etanol och biodiesel är ofta över 80 procent jämfört med fossil bensin och diesel. Här bör en faktor för förnybartandelen i respektive lands drivmedelsmix kunna användas för att förenkla och säkerställa att klimatnyttan av biodrivmedlen tillgodoräknas på ett så korrekt sätt som möjligt. EU:s förnybarhetsdirektivs standardvärden (RED och RED II) föreslås användas för uppskattning av klimatnyttan hos biodrivmedlet. EU bör fatta beslut om ett datum för när den här

metodiken ska börja användas så att processen kommer igång och fordonstillverkarna kan börja förbereda sig.

**Energigas Sverige anser att tillsvidare bör förenklade metoder användas för att säkerställa att utsläppsminskningar från hållbara biodrivmedel kan tillgodoräknas i utsläppsnormerna.**

Till exempel skulle särskilda utsläppsrabatter kunna införas för fordon som använder sådana alternativa drivmedel som omfattas av *Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen*. Där ingår bl.a. gasdrivna tunga fordon som kan drivas med biogas. Biogas minskar utsläppen med 85 procent enligt Energimyndighetens årliga sammanställning. Energigas Sverige anser att det är angeläget att EU främjar en marknadsintroduktion av sådana fordon som ska nyttja den tankinfrastruktur som nu byggs ut med stöd av Direktiv 2014/94/EU. Annars kommer klimatnyttan av infrastrukturinvesteringarna utebli.

Energigas Sverige är för övrigt medlem i organisationen NGVA Europe. Vii instämmer i de förslag och synpunkter som NGVA Europe framför gällande koldioxidnormer för tunga fordon.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist  
Vd



Ellenor Grundfelt  
Strategichef