

Dnr: NV-06767-17

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Naturvårdsverket
Valhallavägen 195
106 48 Stockholm

Stockholm den 7 januari 2019

Remiss av förslag till nationellt luftvårdsprogram inklusive strategisk miljöbedömning och samhällsekonomisk konsekvensanalys

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, representerar 160 medlemsföretag med verksamhet inom biogas, fordonsgas, naturgas, gasol och vätgas. Våra medlemmar finns inom både offentlig och privat sektor.

Energigas Sverige tackar för inbjudan att lämna synpunkter på rubricerad skrivelse och väljer i vårt remissvar att fokusera på Åtgärdsområde 3 (kväveoxider, transportsektorn).

Utifrån de generella beskrivningar och övergripande förslag som ges har vi inga synpunkter att förmedla gällande Åtgärdsområde 1 (ammoniak, jordbrukssektorn) och Åtgärdsområde 2 (kväveoxider, industrisektorn).

Åtgärdsområde 3 – kväveoxider, transportsektorn

Synpunkter på föreslagna åtgärder

I det remitterade underlaget saknas en viktig åtgärd som har stor potential att kostnadseffektivt minska både NO_x- och klimatutsläpp, nämligen ökad andel gasdrivna fordon. Naturvårdsverket nämner enbart ökad andel elbilar, energieffektivisering av fordonsflottan samt minskat transportarbete som åtgärder för att klara åtagandet om minskade utsläpp av kväveoxider.

Energigas Sverige anser att luftvårdsprogrammet även måste belysa den snabba och kostnadseffektiva utsläppsminskning som uppnås då dieselfordon fasas ut till förmån för högre andel gasfordon.

I det remitterade underlaget saknas motivering till varför introduktion av gasdrivna fordon inte finns med i åtgärds paketet. Det finns en generell kommentar att *"användningen av biodrivmedel inom fordonsflottan har tyvärr ingen större effekt på utsläppen av kväveoxider då utsläppen är mer eller mindre lika stora från en diesebil som körs på fossil diesel eller på biodiesel"*. Det konstaterandet likställer begreppet biodrivmedel med biodiesel, vilket är en felaktig beskrivning då det finns flera andra biodrivmedel på marknaden (t.ex. biogas).

Vi vänder oss emot formuleringen att *"ju mer klimatarbetet fokuserar på att öka användningen av biodrivmedel istället för att minska trafikarbetet eller öka elektrifiering kan detta till och med vara negativt för luftkvaliteten i svenska tätorter"*. Det finns enligt vår uppfattning ingenting som stödjer den formuleringen. Tvärtom visar [forskningsstudier](#) att en satsning på biogas (som ju är ett biodrivmedel) i kombination med elektrifiering är det bästa av de studerade scenarierna för svenska tätorter som ska ställa om till ren luft och fossilfrihet. Om Naturvårdsverket med sin

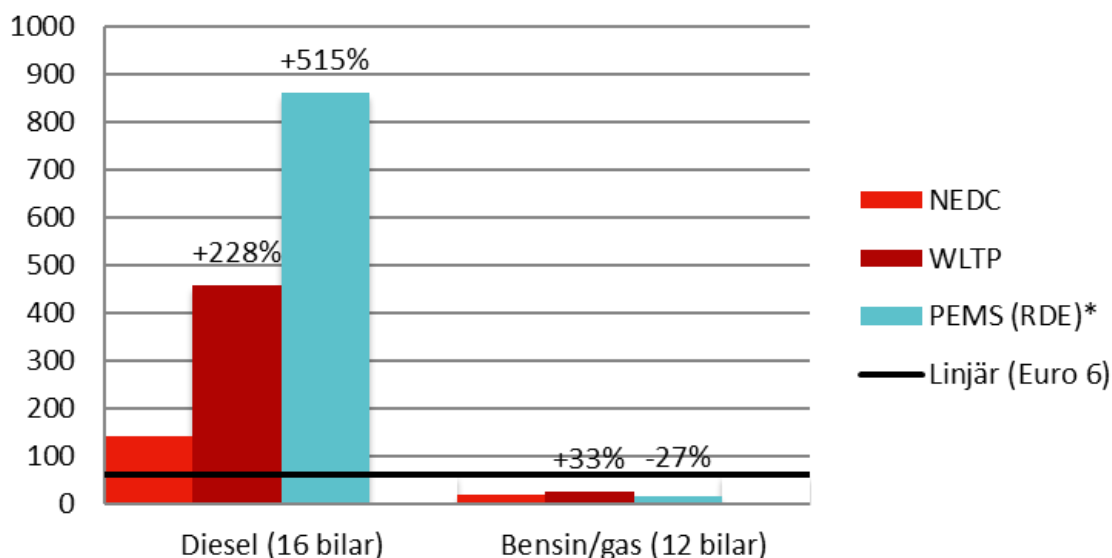
formulering om biodrivmedel egentligen avser biodiesel så behöver det förtydligas, så att resonemanget inte kan missförstås och i värsta fall leda till ineffektiva politiska omprioriteringar.

Uppgifter från Transportstyrelsen¹ visar att även *moderna* dieselmotorer har höga NO_x-utsläpp. Tester i verklig körning (RDE) som utförts på sju dieselmotorer och två bensin/gasmotorer visar att:

- Dieselmotorernas verkliga utsläpp är mycket högre än vad fordonscertifieringen visar.
- När det gäller efterlevnad av utsläppskraven för NO_x är det stor skillnad på dieselmotorer och bensinmotorer/gasmotorer. Dieselmotorerna visar på höga utsläpp vid verklig körning medan bensin- och gasmotorer visar på mycket låga utsläpp vid verklig körning.

Den stora skillnaden mellan dieselmotorer och bensinmotorer/gasmotorer illustreras i figuren nedan som baseras på uppgifterna från Transportstyrelsen.

NO_x-emissioner (mg/km)



För att uppnå utsläppsminskning måste utsläppen från framförallt diesel minska. För att uppnå en tillräckligt snabb effekt måste dieselmotorerna ersättas med andra fordon som ger mycket låga utsläpp eller inga utsläpp alls. Att gå från diesel till gas är en kostnadseffektiv åtgärd för att begränsa NO_x. En gasbil kostar i genomsnitt 10 000 kr mer än en dieselmotor. Merkostnaden för en elbil ligger i genomsnitt på 130 000 kr². Skillnaden i pris mellan en elbil och en gasbil är med andra ord ganska stor. Skillnaden i NO_x-utsläpp mellan en elbil och en gasbil är dock liten, speciellt om man ser till det höga priset man betalar för att gå från "nära-noll-utsläpp" med gasbil till "nollutsläpp" med elbil.

Gasfordonen i Sverige drivs idag till omkring 90 procent med biogas som är ett förnybart biodrivmedel med exceptionellt hög klimatnytta (mer än 90 procent växthusgasreduktion) och

¹ Källa: Transportstyrelsen, "Kan man lita på emissionslagstiftningen?", 20/10 -2016

² Som exempel kan nämnas att en prisjämförelse av Volkswagen Golf visar 5 000 kr i merkostnad för gas bilen och 150 000 kr i merkostnad för el bilen.

mycket låga utsläpp av kväveoxider och andra luftföroreningar. När biogas produceras och används uppnås dessutom en rad positiva synergieffekter på miljöarbetet i stort. [Forskningen](#) visar att biogasen kan bidra till *samtliga* av FN:s 17 globala hållbarhetsmål, och att det blir svårare och mer kostsamt att bygga ett hållbart samhälle utan biogas. Ökad produktion och användning av biogas är således viktigt för Sverige ska kunna nå miljö- och klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt.

Energigas Sverige vill för övrigt understryka att vi med ovanstående synpunkter inte på något sätt motsätter oss satsningar på elektrifiering, energieffektivisering och minskat trafikarbete. Vi vill med ovanstående synpunkter enbart poängtera att ökad andel gasfordon utgör ytterligare en åtgärd som är kostnadseffektiv och som bör finnas med i luftvårdsprogrammet.

Utöver ovanstående har vi även följande kommentarer:

- Vi vänder oss emot formuleringen på sidan 15 att "gas" tillhör de konventionella drivlinorna. Gas används fortfarande i mycket liten utsträckning jämfört med bensen och diesel. I många gasfordon är inte heller drivlinan optimerad för gasdrift, eftersom försäljningsvolymerna för fordonen fortfarande är förhållandevis små. Gasdrift ska enligt vår uppfattning inte betraktas som en konventionell teknik utan istället en ny, modern teknik med stor potential att minska transportsektorns utsläpp.
- En annan reflektion är att Naturvårdsverket inte heller nämner bränslecellsfordon inom ramen för åtgärds paketet. Vi utgår från att Naturvårdsverket menar att bränslecellsfordonen på något sätt ingår i begreppet *eldrivna fordon* och *elektrifiering av fordon*, men det bör förtydligas i texten.

Synpunkter gällande de möjliga styrmedel som Naturvårdsverket nämner

Energigas Sverige instämmer i Naturvårdsverkets slutsats att åtgärderna för att reducera kväveoxidutsläppen från transportsektorn bör genomföras med integrerade luft- och klimatstyrmedel. De specifika styrmedel som nämns översiktligt i underlaget (sidan 16) är viktiga för den fortsatta utvecklingen. Energigas Sverige avser att återkomma med mer detaljerade synpunkter angående dessa styrmedels utformning när de remitteras.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel