

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Dnr: M2022/02378

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till
martin.larsson@regeringskansliet.se

Stockholm den 6 mars 2023

Remiss av Förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7)

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för inbjudan att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Miljödepartementets remiss den 23 december 2022.

Energigas Sverige representerar många olika typer av företag med verksamhet inom gas. Bland våra medlemmar finns fordonstillverkare som Volvo, Scania och Volkswagen men också privata och kommunala företag som äger, driver och levererar gas till alla de tankstationer som finns för biogas och vätgas i Sverige. I vår medlemskrets finns också Sveriges biogasproducenter som producerar merparten av den biogas som används i bussar, lastbilar och personbilar på svenska vägar. Tillsammans bidrar Energigas Sveriges medlemmar till att svenska klimat- och mål nås samtidigt som de bygger ett cirkulärt, konkurrenskraftigt Sverige med god försörjningstrygghet och hög resurseffektivitet.

Utifrån denna bredd och samhällsnytta vill Energigas Sverige framföra följande synpunkter och medskick till regeringen inför att kraven i Euro 7 ska förhandlas inom EU:

Det är mycket angeläget att samtliga EU-regler främjar utvecklingen av hållbara, förnybara alternativ till fossil bensin och diesel. Det gäller såväl Euro 7 som koldioxidnormer och AFIR¹. Det behöver ske en snabb och omfattande omställning från fossil bensin och diesel för att minska klimatutsläppen och förbättra luftkvaliteten.

Fordonstillverkarnas investeringar i ny teknik utgör en viktig nyckel till omställningen. Fordonsindustrin – i synnerhet den svenska som ligger i framkant – har kompetensen och resurserna som krävs för att utveckla nya typer av fordon som uppfyller användarnas krav samtidigt som utsläppen minskar kraftigt. Fordonstillverkarna är mitt inne i denna genomgripande gröna omställningsfas. Stora satsningar görs på biogas-, vätgas- och eldrivna fordon som förväntas dominera nybilsförsäljningen på sikt². Att den här utvecklingen får fortsätta i enlighet med fordonstillverkarnas strategier och investeringsplaner är mycket viktigt för omställningen.

Utveckla kraven i Euro 7 så att de främjar – inte motverkar eller försenar – den omställning som fordonstillverkarna har påbörjat och är mitt uppe i. Det är viktigt att politiken utformar regelverk och incitament som stöttar den omställning som fordonstillverkarna har påbörjat. Det handlar förstås om och att göra det lätt och attraktivt för användarna (åkerier, transportköpare m.fl.) att välja den nya tekniken. Det handlar också om att säkerställa god tillgång till tankstationer för

¹ Alternative Fuels Infrastructure Regulation

² För biogasdrift är det främst inom de tunga transportererna som den stora ökningen förväntas ske, eftersom EU nu är nära ett beslut att fasa ut förbränningsmotorn inom den lätta trafiken.

biogas och vätas samt laddmöjligheter till elfordon. Här ser Energigas Sverige ett ambitiöst AFIR som en avgörande faktor för omställningen till fossilfria transporter för tunga lastbilar i hela EU, såväl för elektrifiering som för biogas. Det svenska ordförandeskapet har en nyckelroll då AFIR väntas slutförhandlas den närmaste tiden. En annan viktig del är att sätta en realistisk och väl avvägd nivå på kraven i Euro 7, så att kraven i sig inte tar ingenjörresurser från utvecklingen av de nyare teknikerna och därmed försenar omställningen. Att ersätta fordon som drivs med fossil bensin och diesel med fordon som drivs med förnybar biogas, vätgas eller el utgör några av de viktigaste åtgärderna som fordonsindustrin kan göra för att få ner utsläppen av både koldioxid, partiklar och NOx. Det skulle vara kontraproduktivt att införa utsläppskrav som försenar den utvecklingen.

Miljö- och klimatpåverkan bör ses i ett större helhetsperspektiv. De minskningar som en övergång från Euro 6/VI till Euro 7 innebär i absoluta tal är sannolikt mycket små i förhållande till det mesta. Till exempel: Om fördringen som Euro 7 innebär resulterar i att man håller liv i äldre fordon lite längre än annars, så är det mycket möjligt att hela miljö- och klimatnyttan "äts upp". Man skulle också kunna tänka sig att miljö- och klimatpåverkan från den extra utrustningen och katalysatorer m.m. kanske överstiger utsläppsminskningarna. Det här är ett perspektiv som åtminstone behöver komma fram och tas med i analysen när regelverket revideras.

Viktigt med en realistisk tidplan och rimliga krav utifrån bäst tillgängliga teknik

Energigas Sverige instämmer i de synpunkter som Mobility Sweden lyfter i sitt remissvar gällande tidplan för förslagets genomförande och att låta den nya emissionslagstiftningen ta sin utgångspunkt i bäst tillgängliga teknik:

- **Ändra tidplanen för förslagets genomförande:** I likhet med vad som har framförts i remissvar från Mobility Sweden anser Energigas Sverige att kommissionens förslag till tidplan för förslagets genomförande är orealistisk. Tillämpningen av föreslagen förordning bör senareläggas minst tre år efter det att samtliga delar i den nya lagstiftningen är beslutade och då endast avse nya typer. Tillämpningen för alla registreringar bör enligt sedvanlig praxis ligga ytterligare ett år senare.
- **Låt den nya emissionslagstiftningen ta sin utgångspunkt i bäst tillgängliga teknik.** Även här delar Energigas Sverige den synpunkt som framförts i remissvar från Mobility Sweden. Genom att låta den nya emissionslagstiftningen ta sin utgångspunkt i bäst tillgängliga teknik öppnas nya möjligheter till övervakning av utsläpp från verklig körning. Dessa möjligheter ska givetvis tillvaratas för att kunna säkerställa efterlevnad av fordons typgodkännandekrav, vilket är viktigt oavsett fordonens drivlina. Tidsrymden för hur länge ett fordon uppmätta emissioner ska förväntas uppfylla typgodkännandekraven måste dock vara rimlig.

Viktigt att inte försvåra för gasdrivna lastbilar – de driver omställningen. I Sverige närmar sig gasdrivna lastbilar 10 procents marknadsandel i nyförsäljningen (8,2 procent 2022³). Motsvarande siffra för eldrivna lastbilar är 2,7 procent. Förra året (2022) drevs de gasdrivna lastbilarna till 95 procent⁴ av förnybar, hållbar biogas med klimatnytta i toppklass⁵. Tunga gaslastbilar kan drivas med både komprimerad och flytande biogas, men det är numera den flytande biogasen som ökar mest. På några få år har Sverige gått från några enstaka lastbilar som drivs med flytande biogas till närmare 600 stycken. Samtidigt har gasbranschen, med delfinansiering från offentliga medel, byggt tankstationer för flytande fordonsgas i imponerande snabb takt. Det fanns 6 tankstationer för flytande fordonsgas 2018, och idag är vi uppe i ett 30-tal. Parallellt med att antal tankstationer och

³ <https://sverigesradio.se/artikel/2022-blev-ett-trendbrott-for-fossilfria-lastbilar>

⁴ https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2023/stor-okning-av-flytande-fordonsgas-i-sverige/?utm_campaign=subscribe_news&utm_medium=email&utm_content=Statistik

⁵ <https://www.energigas.se/fakta-om-gas/biogas/biogas-och-miljon/biogasens-klimatprestanda/>

biogaslastbilar ökar snabbt växer också den inhemska produktionen av flytande biogas. Merparten av de biogasanläggningar som nu byggs, är i tillståndprocesser eller i projekteringsfas kommer att producera just flytande biogas. Uppskattningsvis 1 TWh flytande biogas är planerad att tillkomma under de närmsta åren.

Eldrivna lastbilar ökar förvisso också – om än inte lika snabbt som de gasdrivna – och vätgaslastbilar förväntas komma omkring 2025–2026, men här och nu är det biogas som dominerar bland de alternativa teknikerna och som verkligen driver omställningen. Att inte främja och bygga vidare på den positiva utveckling som nu sker med biogasen skulle resultera i en långsammare omställningstakt. Därför vill vi särskilt betona följande synpunkt:

- **Kombinera gräns för CH₄ med gräns för N₂O i Euro 7.** I det remitterade förslaget är det separata gränser för CH₄ och N₂O. I verkligheten träffar CH₄-gränser enbart metanemissioner från gasdrivna fordon, vilket bestraffar denna teknik specifikt. Moderna gasmotorer har redan extremt låga CH₄-utsläpp genom Euro VI. Att klara de ännu strängare gränsvärdena som föreslås för Euro 7 är på gränsen till vad som är tekniskt möjligt (särskilt vid kallstart). Det skulle sannolikt kräva oönskat kompromissande med bränsleeffektivitet och koldioxidutsläpp vid avgasröret, vilket strider mot målet att minska de totala växthusgasutsläppen. Eftersom både CH₄ och N₂O är växthusgaser rekommenderar vi att revidera den föreslagna CH₄-gränsen (behåll nuvarande Euro VI-gräns på 500 mg/kWh) och lägg till en andra kombinerad gräns för CH₄+N₂O (uttryckt i CO₂-ekvivalenter). Det skulle resultera i en klimatmässig bättre reglering och möjliggöra för tillverkarna att klara det avsedda målet att minimera de totala växthusgasutsläppen utan negativ påverkan på bränsleeffektivitet och koldioxid.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel