

Energimyndigheten
Box 310
631 04 Eskilstuna

transportstrategi@energimyndigheten.se

Stockholm den 27 maj

Energigas Sveriges bidrag till strategi för en fossilfri transportsektor

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, tackar för möjligheten att bidra till Energimyndighetens arbete med att ta fram en strategi för en fossilfri transportsektor.

Inledning

Energigas Sverige följer det här viktiga arbetet med stort intresse och hoppas kunna bidra konstruktivt genom det här dokumentet och med bifogade bilagor. Vi är medvetna om att Energimyndigheten får tillgång till ett omfattande textmaterial inom ramen för det öppna forumet. Därför har vi försökt begränsa omfattningen av vårt bidrag. Vi vill gärna ha en fortsatt dialog med myndigheten – både i enskilda möten och i en referensgrupp eller liknande – där vi kan utveckla våra resonemang och förslag samt besvara eventuella frågor.

Vi fokuserar i den här skrivelsen på vägtrafiken då vi tror att övergången till fossilfrihet är lättast att nå i den delen av transportsektorn, samtidigt som det är en stor utmaning. Nya, hårdare utsläppsregler för sjöfarten innebär att bunkeroljan måste ersättas med renare drivmedel. Flytande naturgas (LNG) introduceras nu som ett fördelaktigt alternativ, både ekonomiskt och miljömässigt. I förlängningen är flytande biogas (LBG) nästa steg för att ställa om till en fossilfri sjöfart. Den utvecklingen ligger dock längre fram i tiden. Fokus för sjöfarten ligger nu på att få ner utsläppen med hjälp av flytande naturgas.

Läsanvisning

Det här dokumentet är indelat i fyra delar:

1. Energigas Sveriges förväntningar på strategin och processen framåt
2. Områden som särskilt bör prioriteras
3. Identifierade hinder och utmaningar och hur de kan undanröjas
4. Förslag på styrmedel och lagstiftning

Varje del inleds med en ruta där våra viktigaste budskap sammanfattas.

1. Energigas Sveriges förväntningar på strategin och processen framåt

- Nu behövs i första hand konkreta mål och delmål, snarare än fortsatt utredning.
- Mål måste definieras för alla åtgärds-kategorier.
- Med ambitiösa och tydliga mål för biodrivmedel (både flytande och gasformiga) står biogasbranschen redo att möta upp med de investeringar och kapital som behövs för omställningen.
- För bästa resultat bör strategiarbetet utföras i öppen dialog med bransch och akademi.

Nu behövs i första hand konkreta mål och delmål, snarare än fortsatt utredning

Det är angeläget att strategin som Energimyndigheten tar fram innehåller konkreta mål och delmål kopplat till en tidplan för omställningen. Med tydliga mål skapas bättre förutsättningar för alla inblandade att skrida till handling. Vi bedömer att det är viktigare än att återigen utreda åtgärds-potentialer och den palett av styrmedel som kommer att krävas. Det har redan gjorts ett gediget arbete för att ringa in åtgärds-potentialer och viktiga initiativ som måste tas i närtid av nationella beslutsfattare, bl.a. inom den statliga utredningen *Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)*.

Mål måste definieras för alla åtgärds-kategorier

Det som idag bromsar utvecklingen är i grunden att målen inom olika åtgärds-kategorier är otydliga. Det får som konsekvens en osäkerhet i styrmedel och svårigheter att komma överens om utformning av regelverket. En allvarlig konsekvens inom drivmedelsområdet är att de bra alternativen i allt högre grad nu börjar konkurrera ut varandra istället för att fasa ut fossil bensin och diesel. Med ett ambitiöst mål för förnybara drivmedel – och därtill kopplade styrmedel – skulle det inte behöva ske. Med ambitiösa och tydliga mål för biodrivmedel (både flytande och gasformiga) står biogasbranschen redo att möta upp med de investeringar och kapital som behövs för omställningen.

För bästa resultat bör strategiarbetet utföras i öppen dialog med bransch och akademi

Omställningen till en fossilfri transportsektor är förstas en oerhört bred och komplex fråga, likväl som den är angelägen. Det finns dock mycket kunskap och kompetens inom berörda branscher och akademi. Energimyndigheten bör i största möjligaste mån dra nytta av den här kompetensen.

Det öppna forumet för skriftliga bidrag är ett mycket bra initiativ men det behöver kompletteras med enskilda möten och referensgrupper. Utredningen *Fossilfrihet på väg* hade ett öppet arbetssätt där många aktörer fick möjlighet att bidra med synpunkter på utkast och preliminära slutsatser. Vi förväntar oss ett liknande arbetssätt – med hög grad av samverkan – under framtagandet av strategin. Biogasbranschen är beredd att avsätta resurser i den här frågan och Energigas Sverige ser fram emot att vara ett viktigt bollplank i Energimyndighetens fortsatta arbete.

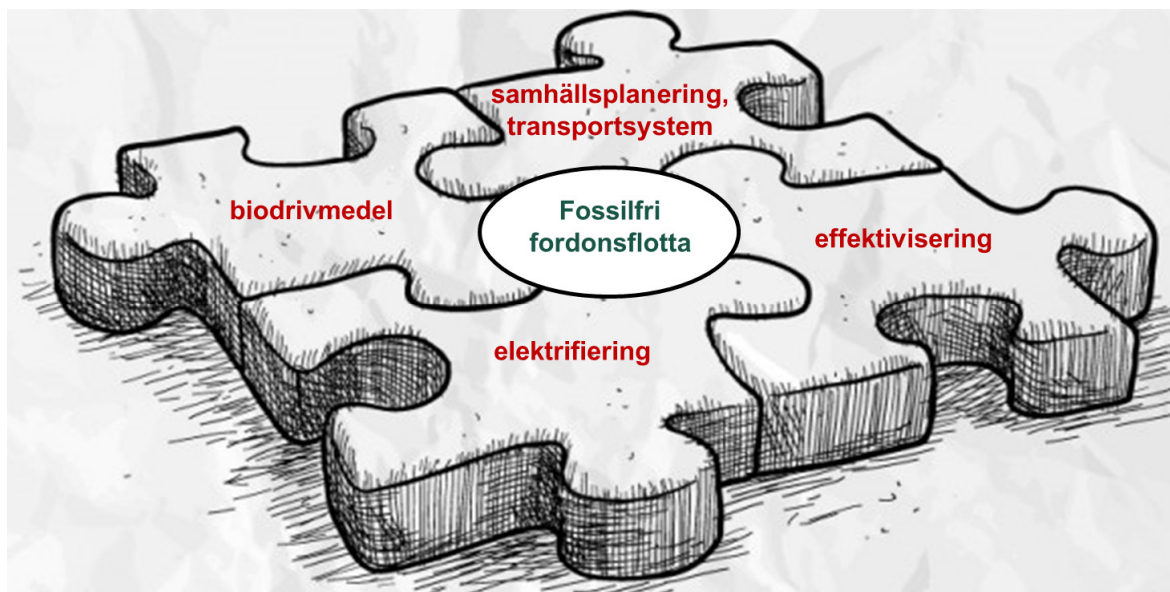
2. Områden som särskilt bör prioriteras

- Det är positivt att Energimyndigheten utgår från redan identifierade åtgärds-kategorier.
- Alla åtgärds-kategorier bidrar till fossilfrihet, men med olika tidsramar för när de ger effekt.
- Det är angeläget att arbetet med transportsektorns omställning intensifieras i närtid. Fokus för strategin för fossilfrihet bör i nuläget vara att lyfta de lösningar som finns här och nu och som vi redan vet fungerar bra. Biogasen är ett sådant exempel.
- Strategin bör prioritera de säkra åtgärds-potentialerna framför de mer osäkra.

- Övergång till biodrivmedel bör prioriteras därför att potentialen är säker och ligger i närtid.
- Strategin bör innehålla ett delmål om minst 25-30 TWh biodrivmedel år 2030. Med utgångspunkt i att målet ska klaras med inhemska resurser så är det ett rimligt mål som ligger väl i linje med potentialbedömningar som gjordes inom ramen för utredningen *Fossilfrihet på väg*.
- En biodrivmedelssamordnare bör tillsättas för att samordna arbetet och skapa en naturlig plattform för samverkan mellan myndigheter och näringsliv.
- Strategin bör tydliggöra en inriktning där Sverige går mot ökad självförsörjningsgrad. Det finns stora mervärden av att genomföra omställningen med inhemska resurser. Omställningen till fossilfri transportsektor bör betraktas som en uppbyggnad av en framgångsrik industrigren i Sverige. Inom bl.a. biogasområdet är Sverige redan världsledande och det vore mycket olyckligt om vi tappar den positionen.
- Med ett mål på 12 TWh biogas kan biogasbranschen hjälpa Sverige att bli självförsörjande.
- Energigas Sverige anser att strategin för en fossilfri transportsektor måste uppmärksamma behovet av en nationell biogasstrategi som en del i arbetet med att nå fossilfrihet. Energigas Sverige, Region Skåne och Swedegas har tillsammans med en bred uppslutning av aktörer tagit fram ett förslag till nationell biogasstrategi (se bilaga 1 och 2).
- Ambitiösa mål för biodrivmedel är riskfritt – efterfrågan kommer att finnas
- En offensiv övergång till biodrivmedel är en billig försäkring vid en situation där energianvändningen inte minskar i den takt vi vill.

Det är positivt att Energimyndigheten utgår från redan identifierade åtgärds-kategorier

För att uppnå en fossilfri transportsektor krävs många olika typer av åtgärder. I utredningen *Fossilfrihet på väg* ringades några åtgärds-kategorier in som viktiga pusselbitar; samhällsplanering/transportssystem, effektivisering, elektrifiering samt biodrivmedel. Pusslet illustreras i figuren nedan. Det är positivt att Energimyndigheten väljer att utgå från samma åtgärds-kategorier i det pågående strategiarbetet.



Alla åtgärds kategorier bidrar till fossilfrihet, men med olika tidsramar för när de ger effekt

De olika åtgärds kategorierna hänger ihop och bidrar alla till måluppfyllnad – dock utifrån olika tidsramar för när de kan förväntas ge effekt. För att möjliggöra en fossilfri transportsektor måste vi klara av att jobba med samtliga åtgärds kategorier parallellt.

Det är angeläget att arbetet med transportsektorns omställning intensifieras i närtid

Det vore mycket olyckligt om strategin bygger på att vi "väntar in" tekniker och samhällsförändringar som ligger 10-20 år framåt i tiden, eller ännu längre bort. Det är förknippat med stora risker eftersom ingen vet idag om och när de kommer att fungera. Därför är det oerhört viktigt att strategin för transportsektorns omställning hålls isär från Energimyndighetens forskningsstrategi. Dagens forskningsfokus och mediala intresse riktar sig mot tekniker som inte kommer att spela en avgörande roll före år 2025 (t.ex. ligninbaserade drivmedel, massproduktion av elektrifierade fordon samt elvägar). Fokus för strategin för fossilfrihet bör i nuläget vara att lyfta de lösningar som finns här och nu och som vi redan vet fungerar bra. Biogasen är ett sådant exempel.

Strategin bör prioritera de säkra åtgärds potentialerna framför de mer osäkra

Strategin bör innehålla mål och delmål för varje åtgärds kategori. I arbetet med att ta fram målen bör de olika åtgärds kategorierna vägas mot varandra och bedömas utifrån kostnadseffektivitet men också utifrån hur realistiska och genomförbara de är. Åtgärds potentialer som är realistiska och förhållandevis säkra bör stå för den största delen av måluppfyllnaden. Det är alldeles för riskabelt att anta en strategi där de mest osäkra åtgärds potentialerna står för merparten av den önskade måluppfyllnaden. Risken är uppenbar att målet inte nås.

Övergång till biodrivmedel bör prioriteras därför att potentialen är säker och ligger i närtid

Det transportsnäla samhället bör vara en vision att arbeta efter, men den tar tid att genomföra och kräver stora infrastruktur- och beteendeförändringar. Regering och riksdag har dessutom begränsad rådighet över en del av dessa omfattande samhällsförändringar.

En förhållandevis säker åtgärds potential är den successiva övergången till biodrivmedel. Den har redan pågått i 20-30 år och på den tiden har vi kommit långt i Sverige. Utredningen *Fossilfrihet på väg* konstaterar att det tar lång tid att bygga upp en produktionskapacitet för biodrivmedel. Det stämmer till viss del, men det bör noteras att det går betydligt fortare – och det är enklare – att bygga produktionskapacitet för biodrivmedel än att bygga om samhället. Mycket av infrastrukturen är dessutom redan byggd. Stora investeringar har redan gjorts med både offentliga och privata medel. Biogasutvecklingen är ett bra exempel.

Sverige är ett land med stora biomassatillgångar – inte minst i skogen men även på åkermark¹. Vi har ett väl utvecklat regelverk för hållbart jord- och skogsbruk, vilket gör att vi vet hur vi ska bruka resurserna utan att förbruka dem. Det finns också en återstående potential i andra restprodukter och avfallsströmmar som vårt samhälle genererar. Vi har redan börjat bygga upp system för att nyttja dessa som drivmedel, framförallt i form av biogas.

Strategin bör innehålla ett delmål om minst 25-30 TWh biodrivmedel år 2030

Energigas Sverige anser att ambitionen för en fossilfri fordonsflotta bör vara att vi ska klara den med inhemska resurser. Det gäller såväl el som biodrivmedel. Det bli inte trovärdigt om Sverige som har stora biomassatillgångar ska bygga omställningen på importerade råvaror och bränslen. Med utgångspunkt i att målet ska klaras med inhemska resurser så anser vi att ett mål på 25-30 TWh biodrivmedel är rimligt och ligger väl i linje med potentialbedömningar som gjordes

¹ Börjesson et al., *Dagens och framtidens hållbara biodrivmedel*, 2013, f3. Nohlgren et al., *Kritiska faktorer för lönsam produktion i bioenergikombinat*, 2012, Värmeforsk. Nohlgren et al., *Förutsättningarna för svensk produktion av Fischer-Tropsch diesel*, 2010, ÅFORSK.

inom ramen för utredningen *Fossilfrihet på väg*. Forskare² visade på en inhemsk råvarupotential som kan ge tillkommande produktion på 25-30 TWh biodrivmedel på kort sikt, med en väsentligt högre potential på längre sikt (se sidorna 476-478 samt 497 i utredningen *Fossilfrihet på väg*).

En biodrivmedelssamordnare bör tillsättas för att samordna arbetet och skapa en naturlig plattform för samverkan mellan myndigheter och näringsliv – något som vi tror är nyckeln till en fortsatt framgångsrik introduktion av biodrivmedel.

Strategin bör tydliggöra en inriktning där Sverige går mot ökad självförsörjningsgrad

Det är viktigt att Energimyndigheten tar ställning till i vilken grad målet för biodrivmedel ska uppnås med inhemska resurser. Nyttjande av inhemska råvaror och inhemsk produktion alternativt fortsatt importberoende är två helt olika inriktningar som ger olika signaler till marknadsaktörerna. Ställningstagandet mellan inhemskt och import avgör också inriktningen för styrmedlen. Därför är det mycket angeläget att Energimyndigheten tar ställning i frågan.



Det finns stora mervärden av att genomföra omställningen med inhemska resurser. Det skapar arbetstillfällen och svensk expertis inom ett område där kunskapen kommer att vara efterfrågad runt om i hela världen, med stora möjligheter till teknikexport som följd. Det här ser vi redan idag inom biogasområdet där Sverige är världsledande. Biogasen bidrar dessutom till ett svenskt hållbart jordbruk och minskat beroende av mineralgödsel – effekter som inte hade uppstått om vi istället valde att importera biodrivmedel.

Med ett mål på 12 TWh biogas kan biogasbranschen hjälpa Sverige att bli självförsörjande

Biogasen är unik på många sätt, inte minst för att hela 94 % av de hållbara biogasvolymerna som används i transportsektorn produceras i Sverige med svenska råvaror³. Biogasen kan verkligen bidra till inhemsk produktion av biodrivmedel. Det är en av många anledningar till varför det bör finnas ett mål och en strategi för ökad produktion och användning av biogas.

En bred uppslutning av aktörer⁴ har samlats kring ett mål om 12 TWh biogas i transportsektorn år 2030. Det finns råvaruresurser i Sverige för att möta det målet⁵. Det finns också ett förslag till en nationell biogasstrategi som beskriver hur målet kan uppnås (se bilaga 1 och 2). Energigas Sverige

² Börjesson et al., *Dagens och framtidens hållbara biodrivmedel*, 2013, f3.

³ *Hållbara biodrivmedel och flytande biobränslen under 2014*, Energimyndighetens rapport ET 2015:12

⁴ Avfall Sverige, Biofrigas, Borealis, E.ON Gas, Göteborg Energi, IKEA, Lunds Tekniska Högskola, Modity, Preem, Purac, Scandinavian Biogas Fuels, Skånetrafiken, SSAB, Stockholm Gas, Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Åkeriföretag, Swedish Biogas International, Södra, TRB, Volvo Trucks samt Västra Götalandsregionen (representanter från samtliga av dessa företag och organisationer har medverkat i framtagandet av *Förslag till nationell biogasstrategi, bilaga 1 och 2*.)

⁵ *Fossilfrihet på väg, betänkande av utredningen fossilfrihet på väg*, SOU 2013:84

anser att strategin för en fossilfri transportsektor måste uppmärksamma behovet av en nationell biogasstrategi som en del i arbetet med att nå fossilfrihet.

Ambitiösa mål för biodrivmedel är riskfritt – efterfrågan kommer att finnas

En kraftfull satsning på att ersätta bensin och diesel med biodrivmedel menar vi är en trygg och säker investering för Sverige. Det kommer att öka Sveriges internationella konkurrenskraft samtidigt som det ger stora utsläppsminskningar på kort tid. Skulle det visa sig att framtida energianvändning i transportsektorn blir mycket låg så kommer det att finnas ett stort behov av biodrivmedel i resten av världen, även i vår närhet i Europa. I ett sådant scenario blir Sverige ett exportland för biodrivmedel, vilket är positivt för svensk ekonomi och handelsbalans.

Offensiv övergång till biodrivmedel är en billig försäkring vid fortsatt hög energianvändning

I utredningen *Fossilfrihet på väg* antogs att genom minskad trafik, effektivisering samt elektrifiering av fordonsflottan kan vägtrafikens energianvändning begränsas från dagens 87 TWh⁶ till 32 TWh år 2030. Vad utredningen antyder är alltså att minskad energianvändning kan stå för merparten – två tredjedelar – av måluppfyllnaden. Utan att göra några egna värderingar (det lämnar vi åt experterna på området) konstaterar vi att realismen i just det antagandet ifrågasattes i flera av utredningens särskilda yttranden⁷. Vi konstaterar också att trenden idag är att energianvändningen i transportsektorn ökar, snarare än minskar⁸.

Med detta vill vi säga att om det visar sig vara svårt att genomföra den snabba och kraftiga energibesparing som utredningen *Fossilfrihet på väg* pekar på, så är det ändå möjligt att nå fossilfrihet om vi har genomfört en offensiv övergång till biodrivmedel. En offensiv övergång till biodrivmedel är helt enkelt en billig försäkring vid en situation där energianvändningen inte minskar i den takt vi vill.

3. Identifierade hinder och utmaningar och hur de kan undanröjas

Ett växande hinder är att åsikter och tyckande får stort genomslag i debatten. Strategin bör därför innehålla vägledning om lämpliga grundprinciper för det fortsatta arbetet. Nedan ger vi några exempel på grundprinciper som vi anser är viktiga för en framgångsrik omställning:

- Fossilberoende och fossilfrihet nås genom att använda flera olika tekniker och lösningar. Därmed kan fordonsflottan inte anses vara fossilberoende redan idag.
- Hållbara alternativ (t.ex. förnybar el) ska ersätta fossil bensin och diesel, inte andra hållbara alternativ (t.ex. biogas).
- Det krävs stimulans av både drivmedel och fordon för att omställningen ska kunna ske.

Strategin bör fastslå att klimatprestanda alltid ska bedömas i ett livscykelperspektiv. När regelverket inte bygger på ett livscykelperspektiv så styr det inte rätt. Nedan följer två aktuella exempel:

- Uppgifter om växthusgasutsläpp i vägtrafikregistret speglar inte verklig klimatprestanda i fordonen. Liggande förslag till bonus-malus-system⁹ blir därför ett allvarligt hinder för

⁶ Vägtrafikens energianvändning var 87 TWh när utredningens betänkande skrevs (år 2013). År 2015 hade den till och med ökat till 89 TWh enligt *Transportsektorns energianvändning 2015*, Energimyndighetens rapport ES 2016:02

⁷ Henrik Dahlsson, Elisabet Idar Angelov, Anna Wallentin, Viktor Gunnarsson, Bengt Kriström och Per Kågeson

⁸ *Transportsektorns energianvändning 2015*, Energimyndighetens rapport ES 2016:02

⁹ *Ett bonus-malus-system för lätta fordon, betänkande av bonus-malus-utredningen*, SOU 2016:33

introduktionen av alternativbränslebilar samt rena och höginblandade biodrivmedel. Energigas Sverige beskriver problematiken och förslag på lösning i bilaga 3.

- Dagens HBK-beräkningar som följer Förnybartdirektivets beräkningsmetodik och systemgränser beskriver inte biogasens fulla klimatnytta eftersom hela livscykelperspektivet inte tas med. En konsekvens som börjar synas är att biogasen väljs bort i upphandlingar baserat på data som stämmer dåligt med verkligheten och inte bör ligga som grund för beslut. Strategin bör föreslå att det ska tas fram ett nationellt miljömärkningssystem som utifrån ett livscykelperspektiv styr mot de bästa drivmedlen och som kan används bl.a. i upphandlingar och som information till konsumenterna.

Det behövs även riktade styrmedel som säkerställer att samhället betalar för samhällsnyttan. Ett problem med dagens generella styrmedel är att samhället inte betalar för hela den samhällsnytta som olika lösningar bidrar med. Det gäller särskilt biogasen. Nedan följer några förslag på styrmedel som vi gärna vidareutvecklar:

- Styrmedel för att stimulera produktion och användning av biogödsel i syfte att främja ett ekologisk och hållbart jordbruk och därmed minska användningen av mineralgödsel som framställs från den ändliga resursen fosfor.
- Styrmedel för att öka möjligheterna att nå etappmålet om insamling av matavfall.
- Styrmedel som främjar upptagning av överskottskväve ur haven.

Ett växande hinder är att åsikter och tyckande får stort genomslag i debatten

Som branschorganisation har Energigas Sverige regelbundna samtal med tjänstemän och beslutsfattare på departement och myndigheter. De senaste åren har vi noterat att det ibland förs resonemang som vi tror utgör direkta hinder och bromsklossar för den fortsatta omställningen. Resonemangen är inte alltid baserade på fakta och utredningar. I flera fall är det snarare en fråga om åsikter och tyckande. När dessa påståenden upprepas av myndighetspersoner och politiker riskerar de att så småningom betraktas som "sanningar". Energigas Sverige anser att det vore mycket olyckligt, och vi tror att fenomenet redan idag försämrar Sveriges möjligheter att nå en fossilfri transportsektor.

Nedan följer de viktigaste exemplen:

Påstående 1: "Den svenska fordonsflottan är redan fossiloberoende."

Påståendet har sin grund i ett antagande om att förnybar bensin och diesel ska ersätta all användning av fossila drivmedel. Det finns flera skäl att ifrågasätta det antagandet. Förnybar bensin och diesel är intressanta alternativ, men tekniken är ännu i sin linda. Diskussioner förs om brist på råvara när efterfrågan växer, vilket den förväntas göra både i Sverige och i resten av världen. Energimyndigheten noterade till exempel nyligen att det finns en begränsning i hur hög användningen av HVO i vägsektorn kan bli.¹⁰

Samtidigt varnar nu olika organisationer¹¹ för att användning av palmolja och palmoljedestillat som råvara för biodiesel kan komma att leda till en kraftigt ökad efterfrågan på palmolja. Konsekvenserna kan bli att tropiska skogar fortsätter att avverkas i snabbt tempo samt att torvmarker som idag binder stora mängder koldioxid istället dikas ut för att ge plats åt palmoljaplantager. Till det tillkommer rapporter om konflikter och överträdelser av mänskliga rättigheter i de länder där palmolja produceras.

¹⁰ *Transportsektorns energianvändning 2015*, Energimyndighetens rapport ES 2016:02

¹¹ ZERO, Naturskyddsföreningen, Världsnaturfonden m.fl.

Introduktionen av HVO från palmoljedestillat på den svenska marknaden väcker dessutom frågor kring hur gränsdragningen ska se ut för vad som egentligen är en restprodukt. Palmoljedestillatets status som restprodukt är inte självklar, vilket visar att den fortsatta introduktionen av förnybar diesel sannolikt inte kommer att vara problemfri.

Sammanfattningsvis vill Energigas Sverige framhålla att det är förknippat med stora risker att arbeta utifrån uppfattningen att fordonsflottan redan är fossiloberoende. Det är ett synsätt som felaktigt signalerar att det inte finns något större behov av politisk handlingskraft, vilket i förlängningen bara riskerar att leda till fortsatt inlåsning i fossila oljeprodukter.

Med det här vill vi poängtera att alla olika tekniker är förknippade med möjligheter och utmaningar. Det är för tidigt att "välja" ett teknikspår. Strategin bör tydliggöra att fossiloberoende och fossilfrihet nås genom att använda flera olika tekniker och lösningar. Det finns redan exempel på lösningar som har utvecklats under flera decennier och som har visat sig fungera bra, där biogasen är ett sådant exempel. För att utnyttja biogasens fulla potential krävs dock fortsatt omställning av fordonsflottan.

Påstående 2: "Eldrivna bussar frigör biodrivmedel till lastbilar och andra tunga fordon som är svårare att elektrifiera."

Tunga fordon står för en stor och växande andel av transportarbetet och det är ytterst angeläget att öka andelen biodrivmedel i lastbilssegmentet. Idag saknas dock i stor utsträckning mål och styrmedel som skapar incitament för användning av biodrivmedel i lastbilar. Dessa styrmedel, som exempelvis en miljölastbilspremie, måste komma på plats innan det är realistiskt att förvänta sig en betydande ökning av biodrivmedelsanvändningen i lastbilar.

Den samlade tillgängliga potentialen för biodrivmedel i Sverige är dessutom betydligt större än den förväntade användningen under en lång tid framöver. Därför är det idag inte relevant att tala om att "frigöra" biodrivmedel för användning i enskilda sektorer.

Energigas Sverige vill hävda att det vore direkt olämpligt att nu börja ersätta dagens hållbara biodrivmedel (t.ex. biogas) med andra hållbara alternativ (t.ex. förnybar el). Konsekvenserna kan bli förödande för redan gjorda investeringar, varav de allra flesta har delfinansierats med statliga medel. Det kan inte vara särskilt kostnadseffektivt – det borde närmast betraktas som slöseri med statliga medel – och det kommer inte att leda till en fossilfri transportsektor. Dessutom är det flera andra samhällsnyttor som går förlorade om vi börjar fasa ut biogasen som faktiskt driver ett kretslopp, där samhällets avfall ger både växtnäring och ett förnybart drivmedel.

Strategin behöver hantera den här frågan i syfte att undvika en situation där olika förnybara tekniker konkurrerar ut varandra inom en begränsad nischmarknad, alltmedan de fossila drivmedlen fortsätter att dominera på totalen. Vi upplever att en sådan utveckling till viss del redan har påbörjats, och för att säkra måluppfyllnaden är det angeläget att den motverkas.

Påstående 3: "Incitament för omställning behöver inte finnas för både drivmedel och fordon"

Det är en vanlig missuppfattning att skattebefrielse på biodrivmedel, i kombination med investeringsstöd för produktion och infrastruktur, räcker för att genomföra omställningen. Nedan beskriver vi, med biogasen som exempel, hur vi ser att fordon och drivmedel måste stimuleras parallellt för att det ska ske någon förändring. Med styrmedel på drivmedels- och fordonssidan skapas dessutom ekonomiska förutsättningar för en fortsatt utbyggnad av tankinfrastrukturen.

Skillnaden i beskattning mellan fossila och förnybara bränslen möjliggör för aktörerna att tillhandahålla biodrivmedel till konkurrenskraftiga priser. Genom skattebefrielsen ligger biogaspriset vid pump idag omkring 10-20 procent under bensin- och dieselpriiset. Det ger gasbilsföraren en

anledning att göra sig det lilla extra besväret att tanka gas, som för många är något nytt och främmande och som inte finns att tillgå överallt. Det påverkar dock inte i någon större utsträckning konsumenternas val vid själva fordonsköpet¹².

Efterfrågan på biodrivmedel skapas primärt genom introduktion av de fordon som kan tankas med det aktuella biodrivmedlet. Introduktion av fordonen åstadkoms genom beteendeförändring vid fordonsköpet. Om man missar att jobba med beteendeförändring vid fordonsköpet så kommer skattebefrielse och investeringsstöd för biodrivmedel bli tämligen verkningslösa åtgärder.

Investeringsstöd kan förvisso utgöra den sista pusselbiten som behövs för att få igenom ett investeringsbeslut för t.ex. en produktionsanläggning eller tankstation, men den typen av investering är aktuell först när man har identifierat en efterfrågan.

Energigas Sverige anser att strategin bör tydliggöra hur stimulans av drivmedel och fordon måste gå hand i hand för en lyckad omställning.

Strategin bör innehålla vägledning om lämpliga grundprinciper för det fortsatta arbetet

Strategin bör i möjligaste mån innehålla rekommendationer om generella förhållningssätt som främjar måluppfyllnaden. Detta för att undvika och minimera ovan beskrivna problematik och hinder för utvecklingen. Rekommendationerna skulle kunna utformas som ett slags grundläggande principer som blir vägledande för utformningen av framtida regelverk och styrmedel. I det sammanhanget vore det särskilt önskvärt att strategin berör ovanstående påståenden och att Energimyndigheten gör en faktabaserad bedömning av lämpliga förhållningssätt.

Strategin bör slå fast att klimatprestanda alltid ska bedömas i ett livscykelperspektiv

Det figurerar idag en mängd olika siffror som anger olika drivmedels klimatpåverkan. Ofta används grova generaliseringar och schabloner som mått på klimatprestanda och hållbarhet.

Särskilt anmärkningsvärt är det att siffrorna inte alltid är konsekventa ens inom statliga myndigheters verksamhet. Ett exempel är emissionsfaktorn för eldrift. I Transportstyrelsens vägtrafikregister antas att eldrift inte orsakar några klimatutsläpp överhuvudtaget. I Naturvårdsverkets vägledning för beräkning av klimatnytta inom Klimatklivet¹³ anges istället att all el orsakar utsläpp på 125 g CO₂-ekvivalenter per kWh. Det senare synsättet måste rimligen anses vara mer korrekt då det utgår från genomsnittlig elproduktion i Norden istället för en alltför snäv systemgräns kring avgasröret.

Naturvårdsverkets vägledning anger även att biogas från gödsel, avfall och restprodukter orsakar utsläpp på 11-40 g CO₂-ekvivalenter per kWh. Till och med vid inblandning av nästan 40 procent naturgas anges emissionsfaktorn för gasalternativet vara något lägre än emissionsfaktorn för el. Situationen blir mycket märklig när Naturvårdsverket anger att fordonsgas generellt har bättre klimatprestanda än el, medan vägtrafikregistrets uppgifter felaktigt signalerar att elbilar och laddhybrider alltid har avsevärt mycket bättre klimatprestanda än gasbilar.

Energigas Sverige menar att det är angeläget att strategin fastslår den grundläggande principen att klimatprestanda och hållbarhet alltid måste bedömas i ett livscykelperspektiv för att bli relevant. Principen måste gälla både el och andra drivmedel och tillämpningen måste vara konsekvent över alla transportlösningar. När regelverket inte bygger på ett livscykelperspektiv så styr det inte rätt.

¹² *Ett bonus-malus-system för lätta fordon, betänkande av bonus-malus-utredningen*, SOU 2016:33

¹³ *Beskrivning av beräkningar av minskade växthusgasutsläpp för ansökningar i Klimatklivet*, 2015, Naturvårdsverket

Energigas Sverige vill särskilt lyfta följande två exempel där det krävs omedelbara åtgärder för att regelverket inte ska bli ett fortsatt hinder för omställningen:

Uppgifter i vägtrafikregistret behöver justeras för att spegla verklig klimatprestanda i fordonen

Styrmedel som baseras på vägtrafikregistrets uppgifter om koldioxidutsläpp blir ett hinder för utvecklingen av alternativbränslebilar och därmed ett hinder för utvecklingen av höginblandade och rena biodrivmedel, t.ex. biogas. Ett aktuellt exempel är bonus-malus-utredningens förslag¹⁴ att basera kommande bonussystem för lätta fordon på vägtrafikregistrets uppgifter. Som vi beskriver ovan har vägtrafikregistrets uppgifter ingenting med verklig klimatprestanda att göra. Om förslaget beslutas i oförändrad form kommer det att innebära ett betydande hinder och hot mot fortsatt utveckling av biogas som drivmedel. Utredningen konstaterar också mycket riktigt att förslaget inte kommer att stimulera introduktionen av t.ex. gasbilar.

Energigas Sverige föreslår att vägtrafikregistrets uppgifter kompletteras med en schablonmässig justering av koldioxidutsläppen enligt den svenska biodrivmedelsandelen i de höginblandade drivmedlen. T.ex. skulle certifieringsvärdet för gasdrift behöva halveras om det ska spegla gasbilarnas verkliga klimatprestanda. En justering av certifieringsvärdena i vägtrafikregistret skulle bättre visa både konsumenterna och beslutsfattarna hur bilarnas klimatprestanda ser ut i verkligheten. Det skulle få till följd att styrmedel bättre kan utformas så att de stöttar de fordon som har lägst klimatpåverkan. Energigas Sverige beskriver problematik och förslag till lösning i bilaga 3.

HBK-beräkningar behöver kompletteras eftersom de används som "miljömärkning" av biodrivmedel

Idag sammanställer Energimyndigheten hållbarhetsdata för alla biodrivmedel. En genomsnittlig utsläppsminskning för respektive biodrivmedel presenteras årligen i en rapport. Det här har gjorts i några år nu och Energigas Sverige noterar att de värden som presenteras i Energimyndighetens rapport har börjat användas av marknadsaktörerna som ett slags "miljömärkning" av biodrivmedel. Eftersom dessa årliga rapporter inte har tagits fram i syfte att tillhandahålla en miljömärkning så har de nu börjat få oönskade effekter, speciellt för biogasen.

Problemet är i grunden att biogasens fulla klimatnytta inte återspeglas i de beräkningar som görs inom Hållbarhetslagen. Inom Hållbarhetslagen är aktörerna bundna till att använda en mycket generell beräkningsmetodik i Förnybartdirektivet. Metodiken tar t.ex. inte hänsyn till att rötrest och biogödsel som framställs vid rötning också bidrar med stor klimatnytta när den ersätter mineralgödsel. Allokeringsskema som beslutats i Förnybartdirektivet medger i regel inte heller allokering av utsläpp till framställningen av biogödsel, trots att det är en viktig produkt för det ekologiska lantbruket. Studier¹⁵ har visat att biogasens verkliga klimatnytta är betydligt högre än vad som framgår i den rapport som Energimyndigheten sammanställer varje år.

I upphandlingar av biodrivmedel och fordon används Energimyndighetens data ofta som utgångspunkt för en jämförelse mellan olika förnybara alternativ. Det alternativ som kan erbjuda störst miljönytta i förhållande till kostnaden vinner upphandlingen. Energigas Sverige anser att det principiellt är ett bra tillvägagångssätt men att jämförelsen i så fall måste bygga på den totala miljönyttan, vilket alltså inte sker idag.

Energigas Sverige ser det här som ett stort hinder för den fortsatta utvecklingen av framförallt biogas. Detta eftersom biogasen genomgående missgynnas i den här typen av ofullständig "miljömärkning". En konsekvens som börjar synas är att biogasen väljs bort i upphandlingar baserat på data som stämmer dåligt med verkligheten och därmed inte bör ligga som grund för beslut. Mer om det här kommer man att kunna läsa i Profus studie *Klimatstudie av olika fordonsdrivmedel i Skåne* som offentliggörs i juni.

¹⁴ Ett bonus-malus-system för lätta fordon, betänkande av bonus-malus-utredningen, SOU 2016:33

¹⁵ Börjesson et al., *Dagens och framtidens hållbara biodrivmedel*, 2013, f3

Ett sätt att få en bättre styrning mot de drivmedel som gör mest nytta för klimat och miljö är att ta fram ett nationellt miljömärkningssystem som ska användas i upphandlingar och som information till konsumenterna. För att minimera administrationen för marknadsaktörer och myndighet skulle det kunna utformas som ett komplement till dagens rapportering inom Hållbarhetslagen. Avsändaren för en sådan miljömärkning är företrädesvis en nationell myndighet, exempelvis Energimyndigheten.

Det behövs fler riktade styrmedel som säkerställer att samhället betalar för samhällsnyttan

Ett problem med dagens generella styrmedel, till exempel skattebefrielsen på biodrivmedel, är att samhället idag inte betalar för hela den samhällsnytta som olika lösningar bidrar med. Fenomenet blir extra tydligt för biogas eftersom just biogasen bidrar med samhällsnytta på så många plan och inom flera politikområden.

Biogasen är mycket mer än ett drivmedel, vilket har att göra med flera samverkande faktorer. Bland annat beror det på att biogasproduktion ger upphov till två produkter; biogas som ersätter fossila bränslen samt rötrest/biogödsel som ersätter mineralgödsel. Det har också att göra med att råvarubasen för biogasproduktion är sällsynt bred, där tillvaratagandet av olika råvaror bidrar med olika former av samhällsnytta. Samtidigt är biogas vårt i särklass "svenskaste" drivmedel, med en råvarubas och produktion som till 94 procent¹⁶ är inhemsk. Det skapar arbetstillfällen, exportmöjligheter, regional utveckling och försörjningstrygghet, d.v.s. samhällsnyttor för Sverige.

Biogasens totala samhällsnytta och bidrag till politiska mål beskrivs mer utförligt i *Förslag till nationell biogasstrategi* (bilaga 1 och 2).

För att utveckla biogasens fulla potential som samhällsresurs krävs ett flertal riktade styrmedel som utformas specifikt för att stimulera måluppfyllnad inom olika politikområden, d.v.s. utöver målet om en fossilfri transportsektor. Det positiva med ett sådant angreppssätt är att det bidrar till måluppfyllnad inom en rad andra politikområden *samtidigt* som det stimulerar utvecklingen av biogas som ett förnybart drivmedel.

Mot den här bakgrunden anser vi att strategin bör ringa in behovet av kompletterande riktade styrmedel som i första hand berör andra politikområden men där effekterna för transportsektorns omställning kan bli mycket positiva som en följdkonsekvens. Gödselgasstödet är ett utmärkt exempel som syftar till att betala för den samhällsnytta som uppstår när gödsel rötas, men som i viss mån samtidigt stimulerar ökad produktion av biogas som drivmedel. Fler sådana exempel behövs.

Nedan följer några exempel som vi gärna vidareutvecklar i fortsatt dialog med Energimyndigheten. Exempelen tydliggör att ökad samordning med framförallt avfallspolitik och jordbrukspolitik är en framgångsfaktor för att till fullo nyttja biogasens potential som biodrivmedel.

- Styrmedel för att stimulera produktion och användning av biogödsel i syfte att främja ett ekologiskt och hållbart jordbruk. Detta stimulerar samtidig produktion av biogas som kan ersätta fossila bränslen.
- Styrmedel för att öka möjligheterna att nå etappmålet om att senast år 2018 ska minst 50 procent av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger sorteras ut och behandlas biologiskt så att växtnäring tas tillvara, och minst 40 procent av matavfallet behandlas så att även energi tas tillvara. Här bör det föras en diskussion om på vilket sätt

¹⁶ *Hållbara biodrivmedel och flytande biobränslen under 2014*, Energimyndighetens rapport ET 2015:12

samhället kan ersätta biogasproducenterna för att de tillhandahåller en behandlingsmetod som bidrar till måluppfyllnaden.

- Styrmedel som främjar upptagning av överskottskväve ur haven. Akvatisk biomassa som blåmusslor, alger, sjöponng och vass kan användas för att ta upp näringsämnen ur havsvatten och samtidigt utgöra substrat för biogasproduktion.

4. Förslag på styrmedel och lagstiftning

Generella principer för styrmedel

- Styrmedel och åtgärder bör leda till en cirkulär, biobaserad ekonomi där miljömålen nås.
- Målet kräver flera olika tekniker som kräver olika hantering inom ramen för styrmedlen. Det planerade kvotpliktssystemet är ett exempel där det har visat sig vara en stor utmaning att inkludera el, flytande och gasformiga drivmedel i ett och samma system.
- Med teknikneutrala styrmedel och låg ambition konkurrerar de bra alternativen ut varandra. Det är inte särskilt kostnadseffektivt att låta olika tekniker som behövs för måluppfyllnaden konkurrera ut varandra redan i ett tidigt stadium. Fokus bör hela tiden vara att konkurrera ut de fossila drivmedlen.
- Generella teknikneutrala styrmedel är bra men behöver kompletteras med riktade styrmedel. I avsnitt 3 tar vi upp några av de viktigaste utmaningarna kopplat till biogasen och ger förslag på hur de kan undanröjas.

Styrmedel för biodrivmedel

- Det får inte bli något glapp i styrmedelsutvecklingen för höginblandade biodrivmedel. Det kommer t.ex. inte att fungera att enbart införa en kvotplikt för låginblandning som sedan stramas upp efterhand så att höginblandade alternativ blir intressanta först på sikt.
- Först när ett kvotpliktssystem kan främja de olika alternativen kan skattebefrielsen slopas.
- Strategin bör innehålla en plan för hur de fossila alternativen successivt ska bli dyrare. Låga oljepriser är ett hinder för arbetet mot en fossilfri transportsektor. Det problemet bör vara en central del att lösa inom ramen för strategin.
- Ett prisgolv för fossila bränslen skulle främja investeringar i de förnybara alternativen
- Prispremiemodellen bör återupptas som ett intressant alternativ för att främja biodrivmedel

Styrmedel för fordon

- Inför regler som gör det svårare och dyrare att köra konventionella bensin- och dieselfordon. Det kan till exempel handla om lokala styrmedel som trängselskatter där bensin- och dieseldrivna fordon får högre avgifter än andra fordon. Det kan också handla om förbud mot dieselfordon i vissa miljözoner där det är angeläget att sänka nivåerna av framförallt kvävedioxid.
- Styrmedel för omställningen av den tunga trafiken måste introduceras omgående. Utredningen Fossilfrihet på väg kom relativt långt och föreslog en miljölåstbilspremie som också skulle kunna tjäna som miljölåstbilsdefinition.

Styrmedel för en kostnadseffektiv och miljöanpassad distribution

- Grön gas-principen måste bevaras och utvecklas för att möjliggöra ökad biogasanvändning

Styrmedel och åtgärder bör leda till en cirkulär, biobaserad ekonomi där miljömålen nås

De initiativ som tas och de åtgärder som vidtas inom ramen för strategin måste ligga väl i linje med den samhällsvision som politiker i EU och Sverige har pekat ut som vägledande – en cirkulär, biobaserad ekonomi där miljömålen nås. De båda samhällsvisionerna om en cirkulär ekonomi och en fossilfri transportsektor är alldeles för viktiga för att hanteras i stuprör. Biogasens bidrag till den cirkulära ekonomin beskrivs närmare i *Förslag till nationell biogasstrategi* (bilaga 1 och 2). En långsiktig strategi för en fossilfri transportsektor – där biogasen utgör en viktig del som drivmedel – måste rimligen uppmärksamma mervärdet av att biogasen löser många samhällsproblem samtidigt.

Målet kräver flera olika tekniker som kräver olika hantering i styrmedelsarbetet

Energigas Sverige anser att det är viktigt att det tydliggörs i strategin att många olika lösningar och tekniker kommer att behöva främjas om fossilfrihet ska kunna uppnås. Det planerade kvotpliktssystemet är ett bra exempel där det har visat sig vara en stor utmaning att inkludera el, flytande och gasformiga drivmedel i ett och samma system. För att värna om den teknik- och marknadsutveckling som redan har skett, och för att fortsätta främja de lösningar som har visat sig fungera bra, måste strategin beakta att olika tekniker kan komma att kräva lite olika hantering även inom ramen för de s.k. teknikneutrala styrmedlen.

Med teknikneutrala styrmedel och låg ambition konkurrerar de bra alternativen ut varandra

Det finns många fördelar med teknikneutrala styrmedel men också risker. En uppenbar risk är att de klimat- och miljöriktiga alternativen konkurrerar ut varandra innan målsättning och styrmedel har hunnit bli så kraftfulla att flera bra alternativ får plats på marknaden. Resultatet av en sådan olycklig utveckling är stora investeringar till ingen nytta och kraftigt försämrade möjligheter att nå fossilfrihet. Det är inte heller särskilt kostnadseffektivt att låta olika tekniker som behövs för måluppfyllnaden konkurrera ut varandra redan i ett tidigt stadium. Fokus bör hela tiden vara att konkurrera ut de fossila drivmedlen.

Generella teknikneutrala styrmedel är bra men behöver kompletteras med riktade styrmedel

Vill man främja många olika tekniker och alternativ behöver man jobba med både generella teknikneutrala styrmedel och med mer riktade styrmedel där samhället betalar för den totala samhällsnytta som olika tekniker bidrar med. Strategin bör ringa in de specifika utmaningar som finns för respektive teknik och beskriva hur introduktion och marknadsutveckling kan underlättas för varje enskild teknik. Här kan branschen vara behjälplig. I avsnitt 3 (ovan) tar vi upp några av de viktigaste utmaningarna kopplat till biogasen och ger förslag på hur de kan undanröjas. Resonemangen återfinns även i *Förslag till nationell biogasstrategi* (bilaga 1 och 2) där en bred uppslutning aktörer har enats kring vilka styrmedel och åtgärder som behövs i närtid för att utveckla biogasen som en viktig del av transportsektorns omställning.

Det får inte blir något glapp i styrmedelsutvecklingen för höginblandade biodrivmedel

Sverige har kommit långt i introduktionen av de rena och höginblandade alternativen. Stora klimatinvesteringar, oftast delfinansierade med statliga medel, ligger bakom den här positiva utvecklingen. Mot den här bakgrunden kommer det inte att fungera att enbart införa en kvotplikt för låginblandning som sedan stramas upp efterhand så att höginblandade alternativ blir intressanta först på sikt. Energigas Sverige menar att det är mycket viktigt att det inte skapas något glapp i styrmedel för höginblandade och rena biodrivmedel. Även några få år med ogynnsamma villkor stänger dörren för både gjorda och planerade investeringar.

Först när ett kvotpliktssystem kan främja de olika alternativen kan skattebefrielsen slopas

Det har visat sig vara svårt att samtidigt främja både låginblandade och höginblandade biodrivmedel inom ramen för kvotplikten. Det är angeläget att den här problematiken

uppmärksammas ordentligt så att myndigheter, departement och branschexperter kan hjälpas åt att hitta lösningar. I bilaga 4 beskriver Energigas Sverige problematiken och hur ett kvotpliktssystem skulle behöva utformas för att fungera som drivkraft för ökad biogasanvändning. Fortsatt skattebefrielse för höginblandade biodrivmedel måste under alla omständigheter bibehållas till dess att kvotpliktssystemet är så utvecklat att det kan hantera både låg- och höginblandning samt både flytande och gasformiga drivmedel.

Strategin bör innehålla en plan för hur de fossila alternativen successivt ska bli dyrare

Energigas Sverige anser att strategin för transportsektorns omställning måste uppmärksamma den problematik som oundvikligen uppstår till följd av det låga oljepriset. Med fossila oljeprodukter till fortsatt attraktiva priser och med ambitiösa mål om fossilfrihet kommer det krävas kraftiga subventioner för att uppnå målet. För att undvika ett långsiktigt beroende av kraftiga subventioner bör det tas fram en strategi för hur de fossila alternativen successivt ska bli dyrare.

Energigas Sverige tror att vägen till fossilfrihet är att förstärka och arbeta vidare med principen om att förorenaren betalar. Den senaste tidens låga oljepriser har varit och är ett hinder för arbetet mot en fossilfri transportsektor. Det problemet bör vara en central del att lösa inom ramen för strategin.

Ett prisgolv för fossila bränslen skulle främja investeringar i de förnybara alternativen

För att göra det mindre riskfyllt att investera i de förnybara alternativen kan någon form av prisgolv för de fossila drivmedlen vara en lösning. Olika typer av tillfälliga avdrag, exempelvis för transporter på landsbygden, kan övervägas för att göra systemet politiskt genomförbart.

Prispremiemodellen bör återupptas som ett intressant alternativ för att främja biodrivmedel

Utredningen *Fossilfrihet på väg* föreslog en prispremiemodell som välkomnades av branschen. Under och efter utredningen fördes diskussioner om modellens genomförbarhet, bland annat i relation till EU-reglerna. Det rådde olika uppfattning om modellens genomförbarhet men frågan undersöktes så vitt vi vet egentligen aldrig ordentligt. Energimyndigheten bör inom ramen för strategiarbetet återuppta prispremiemodellen (eller motsvarande system) som ett intressant förslag och undersöka om den skulle kunna vara ett sätt att öka produktion och användning av biodrivmedel.

Inför regler som gör det svårare och dyrare att köra konventionella bensin- och dieselfordon

Centralt för strategin bör vara att föreslå regelverk och styrmedel som gör det svårare att köra fordon på bensin och diesel. På det sättet underlättas introduktionen av fordon som drivs med förnybara drivmedel och övergången till andra transportmedel, t.ex. kollektivtrafik och cykel. Det kan till exempel handla om lokala styrmedel som trängselskatter där bensin- och dieslbilar får högre avgifter än andra fordon. Det kan också handla om förbud mot dieselfordon i vissa miljözoner där det är angeläget att sänka nivåerna av framförallt kvävedioxid.

Styrmedel för omställningen av den tunga trafiken måste introduceras omgående

Incitament för omställning av den tunga sektorn saknas idag i stor utsträckning. Styrmedel som främjar en övergång till alternativa drivmedel för tunga fordon måste införas i närtid för att minska den tunga sektorns utsläpp av växthusgaser och möjliggöra omställningen till fossilfrihet. Utredningen *Fossilfrihet på väg* kom relativt långt och föreslog en miljölåstbilspremie som också skulle kunna tjäna som miljölåstbilsdefinition. Definitionen kan ligga till grund för upphandlingar och påskynda utvecklingen mot fler miljölåstbilar.

Grön gas-principen måste bevaras och utvecklas för att möjliggöra ökad biogasanvändning

Ytterligare en viktig princip för en framgångsrik omställning till fossilfrihet är att distribution av de förnybara energislagen sker på ett effektivt och pragmatiskt sätt. Det finns sedan länge en Grön el-princip som har varit helt avgörande för den framgångsrika introduktionen av förnybar el. Till exempel hade vindkraften sannolikt inte byggts ut alls om man var tvungen att bygga

vindkraftsverken precis där den förnybara elen efterfrågades. Istället bygger man vindkraftverk där det är lämpligt och så ger man alla kunder möjlighet att köpa den förnybara elen genom Grön el-principen.

Fossilfrihet i transportsektorn uppnås på samma sätt. För introduktionen av biogas är det t.ex. centralt att Grön gas-principen bevaras och utvecklas. Det skulle t.ex. inte bli kostnadseffektivt att förvätska all biogas som ska används i tunga lastbilar i framtiden, eller i sjöfarten när det blir aktuellt på längre sikt. I dagens skattelagstiftning behandlas flytande gas och gas i gasfas som olika produkter. Formen och transportsättet är olika men kemiskt är sammansättningen densamma. Det måste vid framtida utformning av regelverk kring exempelvis Grön gas-principen ses som naturligt att gas i olika faser är samma bränsle. I takt med att distributionsmöjligheterna för gas utvecklas, till exempel med möjligheten att förvätska gas från gasnätet, kommer dagens regelverk att försvåra möjligheterna till en effektiv infrastruktur.

Några avslutande ord

Energigas Sverige och våra medlemsföretag följer Energimyndighetens uppdrag med stort intresse och vi ser gärna att ansvariga personer på myndigheten kontaktar oss för en fortsatt dialog om de här frågorna. Vi finns även tillgängliga för att vid behov ta fram ytterligare underlag eller på annat sätt bidra med expertis och kunskap kring eventuella frågeställningar som väcks under arbetets gång.

Med vänliga hälsningar,