

Energimyndigheten
Box 310
631 04 Eskilstuna

Öresundskrafts inspel till strategi för en fossilfri transportsektor

Öresundskraft Marknad AB, som bland annat säljer fordonsgas och LBG i Helsingborgsområdet, tackar för möjligheten att bidra till Energimyndighetens arbete med att ta fram en strategi för en fossilfri transportsektor.

Öresundskraft följer arbetet med strategin med stort intresse och vår förhoppning är att vi kan bidra med konstruktiva inspel. Kontakta oss gärna om ni är intresserade av en vidareutveckling av våra argument och synpunkter. Kontaktuppgifter finns i sidhuvudet på första sidan.

Vi har stora förväntningar på strategin och har förhoppningen att den ska ge ett stort bidrag till utvecklingen mot en hållbar transportsektor. Vår ståndpunkt är att det inte finns något behov av att göra fler utredningar eftersom det i nuläget redan finns en stor mängd rapporter och analyser som kan hjälpa till i arbetet med strategin. Det som behövs är istället att handlings- och tidsplaner tas fram, tillsammans med tydliga och bindande mål.

Sammanfattning

Öresundskrafts viktigaste inspel är att tydliga och bindande mål är det i särklass viktigaste för omställningen mot en fossilfri fordonsflotta. Målen bör till stor del baseras på säkra åtgärder och inte baseras på en förväntad teknik- och samhällsutveckling, som är svårare att styra och förutse. Biogas, men även andra biodrivmedel, har möjligheten att utgöra en stor och viktig del i omställningen. Genom en storskalig satsning kan Sverige ta täten när det kommer till biodrivmedel, och i framtiden kan både drivmedel i sig och den upparbetade kompetensen exporteras.

Det finns ett antal hinder för biogasen och dessa kan många gånger härledas till att biogasens klimatnytta ofta underskattas (både i Hållbarhetsredovisningen och vägtrafikregistret) och att gasen inte får betalt för sin fulla samhällsnytta (som även inkluderar omhändertagande av avfall och återföring av näring till jordbruket).

De styrmedel som tas fram för att stimulera biodrivmedelsmarknaden behöver vara både av generell och specifik karaktär. Det är viktigt att anpassa styrmedel efter hur de olika marknadssituationerna ser ut för de olika alternativen, annars riskerar de att konkurrera ut varandra istället för fossila alternativ.

1. Områden som särskilt bör prioriteras

Det finns ett antal områden som särskilt bör prioriteras. Det viktigaste är målsättningen, där tydliga mål med en klar tidsplan och kopplade styrmedel är otroligt viktiga. I dagsläget är målen otydliga, vilket har påverkat marknadsutvecklingen negativt och även lett till inbördes konkurrens mellan olika förnybara drivmedel.

Utredningen *Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)* identifierades ett följande områden kunna bidra till en omställning: samhällsplanering, effektivisering, elektrifiering och biodrivmedel. Det är viktigt att det inte blir ett ensidigt fokus på en eller några av områdena, då det är viktigt med parallellt arbete för att nå en fossilfri fordonsflotta. I rapporten sattes fokus på att energianvändningen för bilar och lastbilar skulle minska från 87 TWh till 32 TWh 2030 genom effektivisering, elektrifiering och minskad trafik. Därmed skulle 2/3 av målet uppnås genom minskad energianvändning, vilket flera remissinstanser ansåg vara orealistiskt.

I stället finns det en möjlighet för biodrivmedel, däribland biogas, att spela en viktig roll i omställningen. Åtgärden ligger närmre i tid och är lättare att styra över, då den inte i lika stor utsträckning förlitar sig på infrastruktur- och beteendeförändringar. Det är även en snabbare åtgärd, då det går snabbare att bygga produktionsanläggningar än att bygga om infrastrukturen och påverka beteendemönstren hos Sveriges invånare. Vidare är det även en säker åtgärd, då det är enkelt att i förväg kvantifiera klimatnyttan med varje mål. I omställningen anser vi det vara viktigt att en stor del av strategin bör bestå av säkra åtgärder för att säkerställa att målet uppnås.

Om stort fokus läggs på biodrivmedel samtidigt som de andra åtgärderna blir mer framgångsrika än prognostiserat finns det en möjlighet att exportera biodrivmedel till andra delar av världen, då efterfrågan globalt sett ökar. Det finns även en möjlighet att exportera kompetens och teknik, vilket ger Sverige stora fördelar internationellt. Riskerna med en stor satsning på biodrivmedel är därmed små.

2. Hinder och utmaningar

Ett stort hinder för biodrivmedel är att det finns ett antal missuppfattningar som råder hos tjänstemän och beslutsfattare på departement och myndigheter. Följande har identifierats som potentiella hot mot utvecklingen av biodrivmedel:

- Svenska fordonsflottan är redan fossilberoende

Missuppfattningen baseras på att förnybara alternativ till bensin och diesel ska sköta omställningen. Även om det idag finns bra förnybara alternativ förekommer hinder och risker med dessa. Ett exempel är när palmolja används för att producera HVO, vilket leder till ökad efterfrågan på palmolja och i förlängningen ökad skövling av regnskogar i Indonesien. Det finns även en fara med att ensidigt satsa på ett biodrivmedel. De olika förnybara bränslen som finns på marknaden kompletterar ofta varandra i användningsområde och produktionsteknik och samtliga behövs därför i omställningen. Biogas är ett av dessa biodrivmedel, med en hög klimatnytta och stor potential. För att gasen ska nå sin fulla potential krävs dock fler gasfordon i flottan och en satsning på detta behövs därför.

- Eldrivna bussar frigör biodrivmedel till andra tyngre fordon

Tanken med eldrivna bussar och till exempel LNG-lastbilar är god, men i verkligheten är den inte genomförbar. Marknaden för LNG-lastbilar är inte mogen för att ta emot de mängder biogas som produceras. Om satsningen på gasbussar läggs ner finns en stor risk för

att många biogasanläggningar måste stängas och vi förlorar stor produktion av ett av våra mest miljövänliga bränslen. I och med introduktionen av elbusspremie förekommer en risk att ett bra bränsle byts mot ett annat (biogas mot el), vilket både är kontraproduktivt och kostnadsineffektivt.

- *Stöd till biodrivmedel kan inte ges både på produktions- och konsumentensidan*
För omställningen av transportsektorn måste tre saker stimuleras parallellt: fordonet, infrastrukturen och drivmedlet. Den nuvarande skattebefrielsen på drivmedel är ett incitament vid pumpen och hjälper gasbilsförarna att välja fordonsgas istället för bensin. Det är dock inte ett tillräckligt incitament för att välja en fordonsgasbil vid inköpstillfället och en stimulering av gasbilsmarknaden krävs därför. Även infrastrukturen behöver stimuleras parallellt då den många gånger kan vara avgörande vid både inköpstillfället och bränslepumpen.

Det finns ytterligare hinder för biogasen, varav uppgifterna i vägtrafikregistret är ett av dem. I vägtrafikregistret är utsläppen från en fordonsgasbil baserade på att bilen tankas med 100 % naturgas, vilket inte är fallet i Sverige. Siffrorna innebär att klimatnyttan med fordonsgasbilar underskattas, vilket får märkbara konsekvenser när styrmedel baseras på utsläppsuppgifterna från registret. Ett sådant exempel är bonus-malus-förslaget, som i sin nuvarande form innebär en märkbar risk för att marknaden för gasbilar stannar av eller till och med backar. Genom att schablonmässigt justera utsläppen för gasbilar är det möjligt att utforma styrmedel efter faktiska klimatutsläpp och visa både beslutsfattare och konsumenter den verkliga klimatnyttan med fordonsgasbilar.

Även rapporteringen av utsläppsminskning enligt Hållbarhetslagen utgör ett hinder för biogasen. Tanken med rapporteringen var inte att den skulle användas som miljömärkning av bränslen, vilket ofta görs idag. De värden för biogas som finns speglar inte den verkliga klimatnyttan med biogas eftersom t ex klimatnyttan med biogödsel exkluderas från värderingen. Den totala klimatnyttan med biogas underskattas därför, vilket i vissa fall har inneburit att biogas har valts bort till förmån för ett annat bränsle.

Sist, men inte minst, finns en problematik kring att biogas inte får betalt för sin fulla samhällsnytta. Biogasen produceras till stor del av avfall och som biprodukt bildas biogödsel, som kan användas istället för mineralgödsel i jordbruket. Därmed är den en del av en cirkulär ekonomi, vilket är något som kommer eftersträvas allt mer i framtiden.

3. Pågående aktiviteter som bör beaktas

I EU sker det många diskussioner kring cirkulära och biobaserade ekonomier som en förutsättning för att miljömålen ska nås. Det är viktigt att Sverige hänger med i arbetet, eftersom de beslut EU tar i stor omfattning påverkar oss. En satsning på biogas ligger därför väl i tiden med rådande diskussionsklimat. Sverige har här möjligheten att vara i framkant tack vare vår, internationellt sett, välutvecklade industri.

I *Förslag till nationell biogasstrategi* (Bilaga 1) går det att läsa mer ingående hur biogasen bidrar till en lösning på flera samhällsproblem och dess plats i en framtida, cirkulär ekonomi.

4. Regelförenkling

Öresundskraft har inga inspel kring regelförenkling.

5. Specifika styrmedel, uppdrag eller lagstiftning

Det är av stor vikt att strategin tydliggör att många olika tekniker och lösningar behövs för att sköta omställningen. Generella styrmedel kan i viss utsträckning vara välfungerande, men i många fall krävs riktade styrmedel, eftersom olika tekniker hanteras olika på marknaden. Detta går till exempel att se i det planerade kvotpliktssystemet, där det har varit svårt att förena el, gas och flytande bränslen i ett och samma system.

Risken med generella styrmedel är att de resulterar i inbördes konkurrens mellan olika förnybara bränslen, eftersom de hanteras inom samma ramar. Därmed riskerar vi att utesluta vissa tekniker i ett tidigt skede, vilket är en olycklig utveckling. Det är dessutom ineffektivt, både ur ett ekonomiskt och klimatmässigt perspektiv, då stora investeringar riskerar att vara förgäves och tänkbara dellösningar på klimatproblematiken försvinner.

Det är av stor vikt att ringa in specifika utmaningar för alla alternativ och undersöka hur introduktion och marknadsutveckling för dessa kan underlättas. Utmaningar och tänkbara lösningar för biogasen går att finna i *Förslag till nationell biogasstrategi* (Bilaga 1) som branschen gemensamt har tagit fram.

Dagens låga oljepris behöver också hanteras, då det i nuläget är svårt att motivera konsumenter att gå över till förnybara alternativ. Utöver subventioner till förnybara alternativ behöver det därför ses över hur fossila alternativ ska bli dyrare. Det rimmar också väl med principen om att förorenaren betalar. Det kan även vara tänkbart att sätta ett prisgolv på fossila alternativ, vilket både minskar deras dragningskraft och bidrar till att investeringarna i förnybart blir säkrare.

Det är även viktigt att Grön-Gas-Principen bevaras och utvecklas för att öka mängden biogas i Sverige. I dagsläget klassificeras biogas och LBG som två olika bränslen, trots att de har samma kemiska sammansättning. Det som skiljer dem åt är aggregationstillståndet. Det innebär att Grön-Gas-Principen inte kan användas mellan dessa bränslen, vilket bromsar marknadsutvecklingen för LBG. På samma sätt som Grön-El-Principen har spelat en avgörande roll för utbyggnaden av förnybar el i Sverige har Grön-Gas-Principen möjlighet att göra för fordonsgas och LBG i framtiden, förutsatt att principen utvecklas och anpassas efter den verkliga marknaden.

Med vänliga hälsningar
Öresundskraft Marknad AB
El- och gashandel