

Dnr: M2022/01828

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

Miljödepartementet  
[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

Stockholm den 15 december 2022

## Remissvar gällande Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad rapport. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Miljödepartementets remiss den 15 september 2022.

### **Energigas Sverige instämmer i Trafikanalys problembeskrivning...**

Trafikanalys konstaterar i sin rapport att klimatmålet för inrikes transporter till 2030 kan nås med beslutade styrmedel. Trafikanalys ser ändå ett fortsatt behov av ytterligare styrmedel och åtgärder liksom att befintliga styrmedel bibehålls utan väsentliga förändringar. Rapporten lyfter att det är förenat med en rad risker att reduktionsplikten bidrar till så pass stor del av måluppfyllelsen. Man pekar särskilt på framtida osäkerheter i tillgång och priser på exempelvis HVO, både nationellt och internationellt, och att det är vanskligt att i så stor utsträckning förlita sig på reduktionsplikten för utsläppsminskning.

Energigas Sverige anser att reduktionsplikten är ett viktigt och effektivt styrmedel för att nå målen. Vi menar därför att reduktionskraven bör skärpas över tid – inte frysas eller sänkas. Vi instämmer samtidigt i Trafikanalys slutsats att vi också behöver andra styrmedel för att målen ska nås på ett så hållbart, kostnadseffektivt och robust sätt samt för att ta sikte på nollutsläpp 2045. Nu när regeringen dessutom har aviserat en ambitionssänkning av reduktionsplikten, vilket Trafikanalys inte hade räknat med i sin analys, blir det än mer angeläget att åstadkomma utsläppsminskningar med kompletterande åtgärder och styrmedel.

### **... Men Trafikanalys missar ett viktigt verktyg i verktygslådan: Biogas**

För att hantera riskerna förknippade med att låta reduktionsplikten stå för så stor del av utsläppsminskningarna pekar Trafikanalys på två typer av kompletterande åtgärder:

- Åtgärder som leder till ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet minskar
- Ytterligare tempohöjning i elektrifierings- och effektiviseringsarbetet

Båda är mycket viktiga områden att arbeta inom, men vi saknar en tredje och viktig åtgärd: Att öka användningen av biogas som drivmedel. Så länge biogasen inte omfattas av reduktionsplikten bör den rimligen betraktas som ytterligare ett verktyg för utsläppsminskning, vid sidan om reduktionsplikt, minskat trafikarbete och ökad elektrifiering inklusive vätgas.

I avsnittet *"Hållbara förnybara drivmedel på kort och lång sikt"* (sid 25–26) konstaterar Trafikanalys att *"hållbara förnybara drivmedel kommer att spela en viktig roll för klimatomställningen både på kort och lång sikt."* Här beskrivs hur låginblandade biodrivmedel, rena och höginblandade flytande biodrivmedel, vätgas och elektrobränslen på olika sätt fyller en funktion i omställningen. Alla dessa tekniker är viktiga, och det är bra att vätgasen nämns med tanke på den snabba utveckling vi nu ser framför oss. Ett 60-tal kommande vätgastankstationer har beviljats finansiering via bl.a Klimatklivet och Energimyndighetens elektrifieringspilot, och fler vätgasfordon förväntas rullas ut på vägarna 2025–2026.

Biogas nämns dock inte bland lösningarna i det här kapitlet, och det menar vi är en stor och anmärkningsvärd brist i själva utgångspunkten för Trafikanalys arbete med underlaget. Biogas finns här och nu – tillgänglig för att bidra med omedelbar klimatnytta, cirkuläritet, försörjningstrygghet och tillväxt. Eftersom inget av detta framkommer i Trafikanalys rapport vill vi i vårt remissvar lyfta det särskilt.

**Biogas ger klimatnytta i toppklass, men också försörjningstrygghet, tillväxt och cirkuläritet**

I Sverige rullar över 50 000 gasfordon som drivs med nära 100 procent förnybar, hållbar och till största del svenskproducerad biogas. Bland dessa biogasfordon finns både personbilar, skåpbilar, bussar och tunga lastbilar. Förutom att biogasfordonen erbjuder klimatnytta i toppklass (se tabellen nedan) uppstår flera andra viktiga samhällsvinster när delar av fordonsflottan ställs om till biogasfordon, exempelvis:

- **Samhällets avfall och restprodukter nyttjas på ett optimalt och effektivt sätt i en cirkulär ekonomi.** Avloppsslam, matrester och gödsel samt restprodukter från skog och industri tas om hand och omvandlas till förnybar energi och gödningsmedel till jordbruket.
- **Biogas som produceras av inhemska resurser bidrar till försörjningstrygghet och resiliens i det svenska energisystemet och i livsmedelsförsörjningen.** Med ökad biogasproduktion kan Sverige minska importen av fossila produkter från länder förknippade med hög geopolitisk risk. Genom att nyttja den biogödsel som uppstår i produktionen minskar också beroendet av importerat mineralgödsel för livsmedelsproduktion. På så sätt bidrar biogasen till ett Sverige som står bättre rustat mot såväl potentiella bristsituationer som kraftigt ökade energipriser på de globala energimarknaderna. Genom export av biogas kan Sverige också hjälpa andra EU-länder att klara sin energiförsörjning.
- **Ökad produktion och användning av biogas leder till utveckling av nya företag, svenska arbetstillfällen, tillväxt och exportmöjligheter för Sverige.** Genom ökad självförsörjningsgrad med biogasproduktion flyttas delar av energisektorns arbetstillfällen till Sverige. Vårt land är världsledande inom biogasteknik och vi har nu en unik chans att förvalta och utveckla den kompetensen som blir alltmer eftertraktad i takt med att fler länder ställer om sin energiförsörjning och avfallshantering.

	<i>% energi</i>	<i>g CO2e/MJ</i>
	<b>Förnybar andel</b>	<b>Växthusgasutsläpp</b>
<b>Bensin MK1</b>	5,7%	88,5
<b>Diesel MK1</b>	25,7%	73,0
<b>E85</b>	57,5%	57,3
<b>ED95</b>	91,3%	20,5
<b>FAME</b>	100,0%	30,2
<b>Flygfotogen</b>	0,6%	88,5
<b>Fordonsgas</b>	<b>98,0%</b>	<b>10,0</b>
<b>HVO</b>	100,0%	15,3

Källa: Energimyndigheten, Drivmedel 2021 (ER 2022:08)

**Stor potential för biogas i framför allt tung trafik**

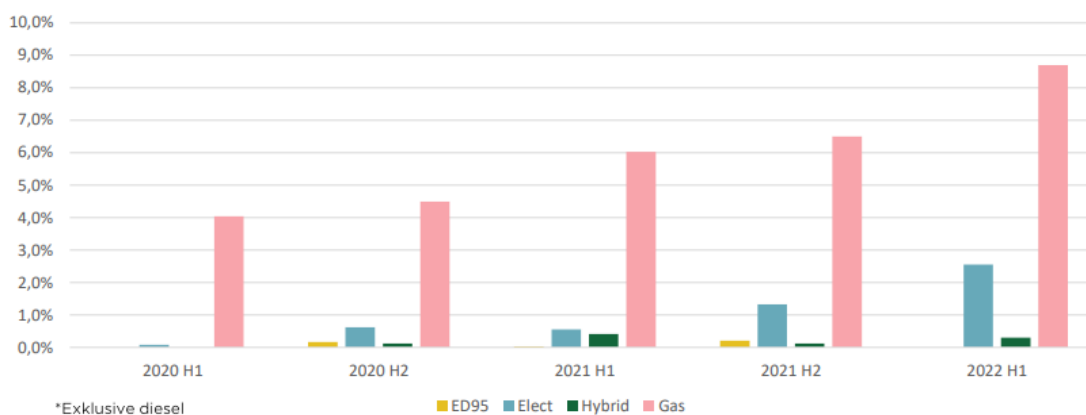
Det sker just nu en snabb utveckling inom biogas till tung trafik. Denna positiva utveckling återges dock inte i Trafikanalys rapport eller i någon av underlagsrapporterna, och därför vill vi belysa den särskilt i vårt remissvar.

### Nära 100 procent biogas i både komprimerad och flytande fordonsgas

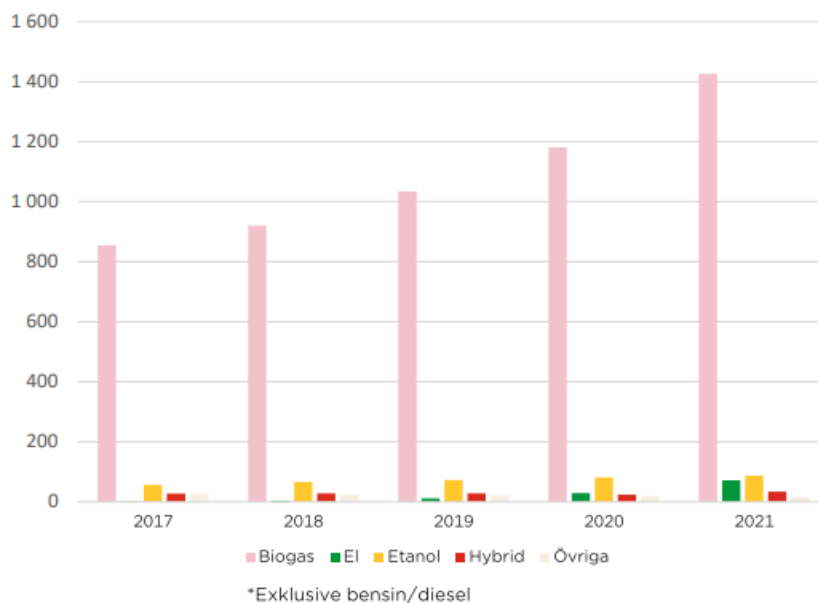
De gasdrivna tunga fordonen tankas nästan fullt ut med förnybar, hållbar biogas idag. I den komprimerade fordonsgasen är biogasandelen hela 98 procent (år 2021), och i den flytande fordonsgasen uppgick biogasandelen till 93 procent under perioden januari-augusti 2022. För bara två år sen låg biogasandelen i den flytande fordonsgasen på cirka 50 procent, vilket visar på en oerhört snabb övergång från naturgas till biogas. Under samma period har även marknaden växt kraftigt, med över 700 procent ökad försäljning av flytande fordonsgas 2022 (januari-augusti), jämfört med samma period 2020.

### Biogasdrivna lastbilar närmar sig 10 procents marknadsandel i nyförsäljningen

Trafikanalys skriver mycket om elektrifiering av tunga lastbilar medan de biogasdrivna lastbilarna tillskrivs en modest roll. Elektrifiering inklusive vätgas är en viktig pusselbit i omställningen av den tunga trafiken, men det är också viktigt att ta tillvara den utveckling som sker här och nu och som ger omedelbar klimatnytta. Grafen nedan visar olika alternativa teknikers marknadsandelar i nyförsäljningen av tunga lastbilar. Eldrivna lastbilar ökar förvisso, och vätgaslastbilar förväntas komma omkring 2025–2026, men idag 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.



Tittar vi på antalet lastbilar i fordonsslottan, och räknar bort bensin/diesel, ser vi också tydligt att det är de biogasdrivna lastbilarna som står för den stora merparten av den faktiska omställningen idag. Eldrivna lastbilar, hybrider och etanollastbilar bidrar fortfarande bara i mycket liten skala. Vätgaslastbilarna är under utveckling och förväntas börja bidra om ett par år, omkring 2025–2026.



#### *Expansiv utbyggnad av tankstationer och produktion av flytande biogas*

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 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.

#### *Stor potential för biogasproduktion*

Den tekniska potentialen för biogasproduktion i Sverige uppgår till 14–15 TWh 2030. Här ingår biogas från avfall, gödsel, restprodukter och ILUC-fria substrat från jordbruk. Lägg den stora potentialen från skogliga restprodukter till finns möjlighet att producera hela 30–37 TWh biogas 2030.<sup>1</sup> Utveckling och produktion av e-metan kan ytterligare öka produktionen.

### **Energigas Sveriges inspel till nästa mandatperiods klimathandlingsplan**

- **Fullfölj och komplettera befintliga styrmedel för biogas samt säkerställ deras långsiktighet.** Här vill vi särskilt understryka vikten av nationellt mål för biogas och andra förnybara gaser. Det ger tydlig riktning och mål mot vilka styrmedel ska utvärderas i kontrollstationer och vid behov justeras. Mål signalerar också ett politiskt åtagande över tid och över blockgränserna, vilket är avgörande för investeringsviljan. Att besluta om ett nationellt mål ser vi som ett nödvändigt och viktigt steg för att tydliggöra Sveriges ansvar och del i REPowerEU Plan som innehåller EU-gemensamma mål för bland annat biogasproduktion.
- **Behåll klimatpremien för tunga lastbilar och inkludera både vätgas och biogas** Energigas Sverige tillstyrker Trafikanalys förslag att förlänga klimatpremien för tunga lastbilar. Klimatpremien har, tillsammans med Klimatklivet och innovationsklustret DriveLBG, varit en viktig drivkraft bakom den positiva utveckling som beskrivs ovan. Åkerinäringen har små marginaler och behöver fortsatt stöttas ytterligare en tid för att kunna välja en så pass ny teknik som lastbilar på flytande biogas. Detsamma gäller vätgas och övriga alternativa tekniker. Tas klimatpremien plötsligt bort befarar vi en återgång till diesel, vilket skulle bromsa upp omställningen. Eldrivna lastbilar finns bara i begränsat utbud än så länge, och kostnadsbilden för dessa är fortsatt en utmaning i många fall.

I Trafikverkets underlagsrapport till Trafikanalys arbete framgår att 84 procent av medlen till lastbilar finansierade 221 ellastbilar år 2021, medan resterande 16 procent finansierade 253 biogasdrivna lastbilar. Det visar på kostnadseffektiviteten i de biogasdrivna lastbilarna och bör ses som skäl nog att fortsatt främja dessa inom ramen för klimatpremien. Det skulle samtidigt möjliggöra lokal biogasproduktion och därmed övergång till ett cirkulärt samhälle med självförsörjning och en utvecklad svensk landsbygd.

- **Verka kraftfullt för en EU-politik som håller dörren öppen för biogas i tung trafik** Vi befarar att EU:s beslut att fasa ut förbränningsmotorn i lätta fordon kan komma att spilla över till de tunga fordonen. Sverige bör verka kraftfullt i EU för att säkerställa att fordonstillverkarna kan fortsätta tillverka effektiva biogasdrivna tunga fordon under lång tid framöver. El- och vätgaslastbilar kommer att utvecklas och bidra i allt större utsträckning till omställningen, men givet den enorma utmaning det innebär att ställa om de tunga transportererna kommer *alla* hållbara alternativ behövas även på lång sikt – och biogas är ett kostnadseffektivt sådant. Det vore mycket olyckligt om EU stängde dörren för biogas i tunga transporter.

---

<sup>1</sup> Biogasmarknadsutredningens betänkande *Mer Biogas! För ett hållbart Sverige* (SOU 2019:63)

- **Verka kraftfullt för vätgasdefinitioner som tar vara på Sveriges förutsättningar**  
EU:s definitioner av vätgas med olika ursprung har avgörande betydelse för vilka villkor som ska gälla för vätgasen. Enligt EU-kommissionens förslag till lagstiftningspaket *Fit for 55* har definitionerna av vätgas med olika ursprung bland annat betydelse för hur vätgasen ska beskattas och vilka vätgassatsningar får ges olika former av statsstöd, som exempelvis driftstöd eller investeringsstöd.

Exakt hur definitionerna av vätgas med olika ursprung kommer att se ut är ännu inte beslutat, men det är mycket viktigt att regering och myndigheter bevakar och driver frågan så att definitionerna utformas på ett sätt som tar vara på Sveriges nationella förutsättningar och inte omkullkastar de långtgående planer på produktion och användning av förnybar vätgas som finns. Enligt det nuvarande Förnybardirektivet framgår att vätgas måste produceras från ny, tillkommande förnybar elproduktion för att klassas som förnybar. Om elektrolysören är ansluten till elnätet ställs dessutom krav på tidsmässigt och geografiskt samband mellan elproduktionen och vätgasproduktionen. Dessa krav missgynnar Sverige som redan kommit långt i utbyggnaden av förnybar elproduktion, och innebär att den befintliga vindkraften inte kommer att kunna användas för produktion av förnybar vätgas.

Förutom ovanstående är det också viktigt att regering och myndigheter bevakar och påverkar så att definitionen av förnybar vätgas också inkluderar biogen vätgas som framställs genom reformering av biogas eller förgasning av biomassa.

- **Säkerställ att stöd till tankstationer för vätgas inte hindras av statsstödsregler**  
I den så kallade Gruppundantagsförordningen (GBER), som är en del av EU:s statsstödsregelverk, framgår att investeringsstöd för allmänt tillgänglig infrastruktur för laddning eller tankning av utsläppsfria och utsläppsnåla vägfordon endast får ges till tankningsinfrastruktur som levererar el eller förnybar vätgas till fordon för transportändamål. Denna reglering är under översyn av Kommissionen. Det är av stor vikt att möjligheten till investeringsstöd för tankstationer för vätgas möjliggörs utan krav på att vätgasen ska vara förnybar initialt. Mot bakgrund av att definitionen av förnybar vätgas ännu inte är beslutad, och eventuella krav på additionalitet samt tidsmässigt och geografiskt samband, finns risk att tankstationer som levererar vätgas från befintlig vindkraft eller med biogent ursprung inte kan ges stöd genom exempelvis Klimatklivet.
- **Ändra Körkortslagen (1998:488) så att viktgränsen höjs för att med B-körkort få framföra lätta lastbilar som drivs med alternativa drivmedel.** Batterier och gastankar är generellt sett tyngre än motsvarande dieseltank vilket gör att lätta lastbilar som går på el eller gas får en högre tjänstevikt jämfört med lätta diesellastbilar. Det innebär att fordonet inte kan lastas lika tungt som ett fordon som drivs med konventionella drivmedel. En aktör som transporterar varor eller gods med lätta lastbilar har därmed att välja på att antingen köra flera turer med ett fordon som drivs med alternativa drivmedel för att få med sig en viss last eller att få med större last i en och samma tur, men då i en lastbil som drivs med konventionellt bränsle som till exempel diesel. Det är naturligtvis inte önskvärt med fler fordon eller turer för att flytta en viss last, särskilt inte inom våra storstäder och tätorter, eftersom det både ökar trängsel och påverkar miljön. Samtidigt är det oerhört viktigt att transportsektorn ställer om till alternativa drivmedel. Den bästa lösningen på problemet är att höja viktgränsen för fordon som får köras med B-körkort om fordonet drivs med alternativa drivmedel.
- **Behåll de styrmedel som finns för biogasdrivna lätta fordon och dess infrastruktur**  
Med drygt 200 publika tankstationer för komprimerad biogas skulle lätta fordon som drivs med biogas kunna öka i antal och göra stor nytta för Sverige under många år framöver. Tyvärr är trenden den motsatta idag. De lätta biogasbilarna ser ut att vara på väg bort från marknaden på sikt. Inte för att de på något sätt är ett dåligt alternativ, tvärtom, utan för att

EU väljer att fasa ut förbränningsmotorn inom den lätta trafiken. Energigas Sverige anser att Sverige fortsatt bör stötta omställningen till lätta biogasdrivna fordon så länge dessa finns på marknaden. Det är viktigt för att nyttiggöra den infrastruktur som har byggts upp kring de lätta fordonen och maximera klimatnyttan av den, samtidigt som det möjliggör lokal avsättning för biogas och fortsatt utveckling av biogasproduktionen. En annan viktig åtgärd i det här sammanhanget är att få på plats och förlänga den konverteringspremie för bilar som skulle införas 2022 men som ännu inte är implementerad.

Energigas Sverige ser fram emot fortsatt dialog med Regeringskansliet inför framtagandet av den klimatpolitiska handlingsplanen för 2023–2026. Vi är självklart behjälpliga med underlag och vill gärna stötta regeringen i dess arbete med att ta fram en tydlig klimathandlingsplan som leder till minskade utsläpp men också till försörjningstrygghet, ett stabilt energisystem och ett konkurrenskraftigt svenskt näringsliv.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist  
Vd



Ellenor Grundfelt  
Strategichef och ansvarig styrmedel