

Stockholm den 19 september 2022

Remissvar av Miljömålsberedningens delbetänkande Sveriges globala klimatavtryck

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, tackar för möjligheten att bidra med synpunkter på rubricerat delbetänkande.

Energigas Sverige avstår från att kommentera förslagen i delbetänkandet. Vi har dock observerat följande påstående i delbetänkandet som vi skulle vilja nyansera:

"Utifrån ett livscykelperspektiv där utsläpp vid produktion, hantering och förbränning (oförbränd metan kan också uppstå vid driften) av LNG också räknas med, är skillnaden mellan utsläppen av växthusgaser liten jämfört med marin diesel och tjockolja."

Källan som delbetänkandet hänvisar till är från 2014, det vill säga för 8 år sen. Sedan dess har utvecklingen gått framåt och fler studier på området har gjorts.

En förutsättning för en övergång mot förnybara drivmedel är att det finns en mottagare som kan byta från befintligt, fossilt drivmedel. För fartyg är livslängden ofta uppemot 30 år, varför utbytestakten är en flaskhals vid övergång till förnybara drivmedel om inte nya fartyg redan har förberetts för detta. Att ersätta naturgas (LNG) mot förnybar biogas (LBG) är tekniskt inget problem då det i grunden är samma molekyl, metan, och ur ett livscykelperspektiv minskar då klimatpåverkan från den oförbrända gasen kraftigt. Teknikutvecklingen gör också att motorens förbränning hela tiden blir bättre, och därmed minskar andelen oförbränt totalt sett. Flera motortillverkare satsar på energieffektivare teknik som minskar eventuella metanutsläpp avsevärt. Även om ett fartyg med dessa motorer inledningsvis behöver bunkra LNG bidrar det till att bygga marknaden för övergången till LBG. Utan en sådan efterfrågan är incitamenten mindre för aktörer att investera i produktion av biogas och förvätskning till LBG.

Som jämförelse kan tunga lastbilar för vägtransporter användas. Här har en kraftig ökning av antalet lastbilar i Sverige som drivs med LNG/LBG under 2019–2022 (från några tiotal till idag drygt femhundra) bidragit till att försäljningen av LBG ökade tio gånger från 2019 till 2021. Preliminära siffror från Statistiska Centralbyrån visar på en fortsatt ökning under 2022 års första månader med över 50 procent. Det gör att andelen LNG hela tiden minskar för de tunga vägtransporterna och en omställning till förnybar LBG sker då efterfrågan skapar förutsättningar för ny produktion. Utan en uppbyggnad av marknaden hade denna positiva utveckling ej skett. Det visar att det inte är vilken motor som är avgörande, utan att en motor med lång livslängd ska klara övergången till förnybara drivmedel. För sjöfarten med dess behov av lång framförhållning är detta extra viktigt.

För denna del hänvisar till följande källor:

- Winnes, 2020, *Aftertreatment of methane slip from marine gas engines - An overview of the issue in a context of emission levels, engine trends and sustainability matters, including a case study involving installation of a catalyst on a tanker*, Lighthouse report.
- Jivén, K., et. al., (2022) *Can LNG be replaced with Liquid Bio-Methane (LBM) in shipping?* Publ. No FDOS 28:2022.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel