

Stockholm den 30 september 2022

Remissvar gällande SOU 2022:13 Godstransporter på väg – vissa frågeställningar kring ett nytt miljöstyrande system

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat betänkande. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter.

Energigas Sverige väljer att avgränsa sitt remissvar till utredningens förslag och bedömningar gällande differentiering utifrån fordonsegenskaper samt återbetalning av bränsleskatt.

Differentiering utifrån fordonsegenskaper

Energigas Sverige vill understryka att den avståndsbaserade skatten *inte* bör differentieras utifrån fordonets koldioxidutsläpp om denna differentiering inte tar hänsyn till om fordonet drivs med fossila eller förnybara drivmedel. Precis som utredningen konstaterar skulle en sådan koldioxidifferentiering inte spegla faktiska klimatutsläpp.

Speciellt för gasdrivna lastbilar är förnybartandelen och klimatnyttan i drivmedlet särskilt hög. Fordonsgasen som säljs i Sverige var under 2021 det enskilda drivmedlet med bäst klimatprestanda, med en mycket hög biogasandel på 98 procent (se tabell nedan).

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

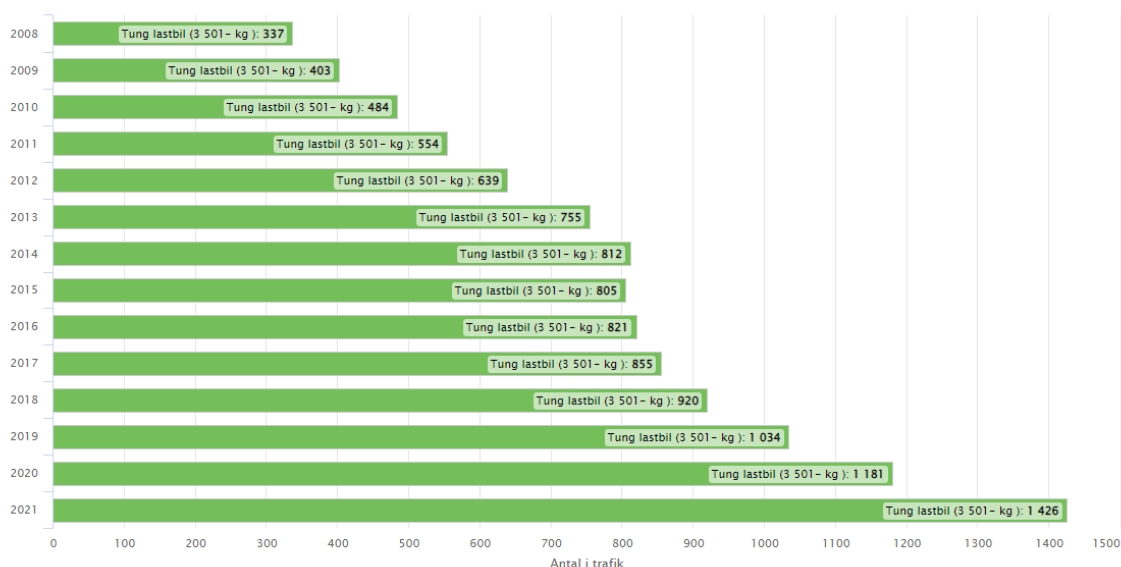
Källa: Energimyndigheten, Drivmedel 2021 (ER 2022:08)

Tittar vi specifikt på den flytande fordonsgasen (som används i långväga tunga godstransporter) så har biogasandelen hela tiden ökat och landade på 65 procent 2021. Under perioden januari-juli 2022 fortsatte biogasandelen öka kraftigt till 92 procent.

Gasfordon, som alltså drivs nästan uteslutande med förnybar biogas, skulle kraftigt missgynnas i en eventuell koldioxidifferentiering som inte tar hänsyn till om drivmedlet är fossilt eller förnybart. Det vore kontraproduktivt då miljödifferentieringen är tänkt att öka incitamenten att välja fordon som minskar utsläppen. Det skulle också utgöra ett direkt hot mot den expansiva satsning på biogas till tung trafik som Sverige har påbörjat och är mitt uppe i.

Antalet tunga lastbilar som går på flytande biogas har växt kraftigt på bara några få år, från i stort sett inga alls till omkring 500 stycken bara i Sverige. Parallellt har gasbranschen byggt ut tankstationer för flytande biogas i imponerande snabb takt. Vi är nu uppe i 26 stycken och det byggs och planeras för ännu fler.

I diagrammet nedan syns hur antalet tunga lastbilar som drivs med biogas har ökat sen 2008. Här ingår även de tunga lastbilar som drivs med komprimerad biogas (t.ex. sopbilar och distributionslastbilar).



Källa: Trafikanalys

Parallellt med att antal tankstationer och gaslastbilar ökar snabbt så 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.

Generellt sett anser vi att klimaddimensionen egentligen *bör* vara styrande i den avståndsbaserade skatten, men enbart om den tar hänsyn till den klimatnytta som biogas och andra förnybara drivmedel bidrar med. Här hade vi önskat att utredningen hade tittat närmare på möjligheterna till en sådan utformning i syfte att öka omställningstakten.

Givet att ingen sådan utredning nu har gjorts delar vi utredningens bedömning att *om* den avståndsbaserade skatten *måste* differentieras utifrån fordonens koldioxidutsläppsklass bör det i den fortsatta beredningen utredas närmare hur denna differentiering ska utformas. En sådan utredning anser vi bör göras även om koldioxidifferentiering inte blir tvingande i eurovinjettdirektivet. En eventuell klimatstyrning får dock inte baseras enbart på missvisande koldioxidutsläppsklasser som inte tar hänsyn till om fordonet drivs med fossila eller förnybara drivmedel. Den får heller inte medföra orimlig administration för företagen.

I övrigt har vi inga synpunkter på utredningens bedömning att differentiera den avståndsbaserade skatten utifrån totalvikt, Euro-utsläppsklasser och eventuellt antalet hjulaxlar. En utformning som syftar till att minska slitage och lokal miljöpåverkan är vi positiva till, men det är svårt att tydligt ta ställning för eller emot utan att veta vad nivåerna på skatten slutligen blir. En annan osäkerhetsfaktor i nuläget är hur Euro-utsläppsklasserna kommer att utvecklas. Det är viktigt att få till ett

system som inte är allt för komplicerat och som säkrar svenska åkeriers och svenskt näringslivs konkurrenskraft.

Återbetalning av bränsleskatt

Utredningen anser att ett återbetalningssystem visserligen är möjligt, i enlighet med nuvarande energiskattedirektiv, men att den administrativa rimligheten och den samhällsekonomiska effektiviteten kan anses som tveksam. Vi delar utredningens åsikt i frågan.

Precis som utredningen konstaterar skulle vägtransporter med eldrift, gasdrift och drift med rena eller höginblandade förnybara drivmedel få relativt sett sämre förutsättningar i ett återbetalningssystem. En återbetalning av bränsleskatt minskar incitamenten att ställa om från fossil diesel till exempelvis biogas med hög klimatnytta. För den svenska satsningen på biogas till tung trafik är skattdifferensen gentemot fossil diesel oerhört viktig och drivande.

Just nu framförs i den politiska debatten flera förslag som sänker priset på fossil diesel och minskar skattdifferensen mot biogas. Minskad ambitionsnivå i reduktionsplikten och sänkt skatt på bensin och diesel är två exempel. Energigas Sverige avstyrker alla sådana förslag, med hänvisning till vikten av klimatomställning och minskat importberoende. Andra verktyg bör användas för att stötta svenskt näringsliv och privatpersoner genom energikrisen.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel