

Dnr: KN2023/02790

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till
erik.kiesow@regeringskansliet.se

Stockholm den 9 juni 2023

Remissvar av förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerat förslag. Vi vill gärna bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Klimat- och näringslivsdepartementets remiss den 6 april 2023.

Energigas Sverige välkomnar initiativet att minska växthusgasutsläppen från de tunga transporter. Det är en viktig pusselbit i klimatarbetet. Det är dock oroande att Kommissionens förslag pekar ut enstaka tekniker som ska lösa omställningen, helt oavsett deras klimatprestanda. Kommissionens förslag att fortsätta bestämma klimatutsläpp vid "avgasröret" främjar elektrifiering, inklusive vätgas, men tyvärr misslyckas förordningen med att uppmuntra till andra rena tekniker och lösningar som också behövs, exempelvis biogas.

Mot bakgrund av de tunga transporternas heterogenitet och utmaningar finns ingen enskild teknik som ensam kan stå för hela omställningen och de utsläppsminskningar som krävs. Elektrifiering, inklusive vätgas och e-bränslen, kommer att spela en viktig roll tillsammans med biogas och flytande hållbara biodrivmedel.

Med det i åtanke uppmanar vi Sveriges regering och riksdag samt beslutsfattare från övriga EU-länder att erkänna biogasens värdefulla roll som en långsiktig och kostnadseffektiv lösning för att säkerställa transportsektorns omställning. I den reviderade förordningen bör det införas särskilda incitament för biogasteknik (gasfordon) som uppmuntrar fordonstillverkarna att fortsätta utveckla tekniken över tid, i takt med att utsläppsmålen i förordningen skärps.

Biogas är en att få tillgängliga tekniker som redan idag med full kraft kan påskynda utsläppsminskningen inom tunga transporter. Att ersätta bensin och diesel med biogas innebär dessutom inte bara en stor vinst för klimatet och miljön. Det driver samtidigt helt nödvändiga investeringar och miljöförbättringar inom andra områden – såsom avfall, avlopp och jordbruk – med återcirkulering av växtnäringsämnen, minskad övergödning samt förbättrad biodiversitet och markkvalitet som resultat. Produktion av biogas och biogödsel ger samtidigt ökad försörjningstrygghet, landsbygdsutveckling, fler arbetstillfällen, regional näringslivsutveckling och innovation samt nya exportmöjligheter. Av alla de nya drivmedlen är det endast biogas som hittills kunnat visa så stora systemnyttor i samhället.

Som en del av REPowerEU-planen tog EU-kommissionen förra året ett historiskt steg framåt för biogasutvecklingen: en uttalad målsättning om att EU ska producera närmare 350 TWh uppgraderad biogas år 2030, d.v.s. en tiodubbling jämfört med dagens produktion. Det här avstampet mot att uppnå klimatmål, förverkliga den cirkulära bioekonomin och skapa försörjningstrygghet innebär ett tydligt erkännande av biogas som en viktig pusselbit i EU:s energiomställning.

Nyligen har EU genom Net Zero Industrial Act uttalat biogas och biometan som "net-zero technologies" (artikel 2) och "strategic net-zero technologies" (Annex I och Artikel 10). Syftet med förordningen är att främja konkurrenskraften för Europas nettonollindustri och stödja den snabba omställningen till klimatneutralitet. Här har alltså biogas och biometan pekats ut som en strategiskt viktig teknik som ska ges särskilt stöd och prioritet.

När det gäller transportrelaterad lagstiftning är det tydligt att FuelEU Maritime och Alternative Fuels Infrastructure Regulations (AFIR) erkänner biogas som ett förnybart bränsle som successivt kommer att ersätta fossila bränslen. Dessutom finns i förnybartdirektivet ett särskilt mål för avancerade biodrivmedel som biogas.

För att realisera biogasens stora potential som en långsiktig och kostnadseffektiv lösning för omställningen måste EU:s politik vara konsekvent. Koldioxidnormerna för tunga fordon bör således erkänna biogas som en av lösningarna för de tunga fordonen och förordningen bör innehålla incitament för utveckling och försäljning av gasfordon som drivs med biogas. Energigas Sverige vill se att Sveriges regering och riksdag driver den linjen i EU tillsammans med andra medlemsstater.

I Sverige är det tydligt att det är biogasen som driver omställningen av tunga lastbilar. Andelen gasfordon i nyregistreringen av tunga fordon var hela 12 procent under de fyra första månaderna av 2023. Under hela 2022 var drygt 8 procent av nyregistreringarna en biogaslastbil. El- och vätgasdrivna lastbilar introduceras också, men stod för mindre än 3 procent av nyregistreringarna.

I nuläget säljs det i praktiken inga gasfordon i Sverige på grund av att biogasen helt plötsligt beskattas efter en olycklig [dom i EU-tribunalen](#). Men om regeringen nu snabbt återinför skattebefrielsen, vilket Energigas Sverige har [hemställt](#) om, kan minst 10 procent av alla tunga lastbilar i Sverige drivas med biogas år 2030.

Inte minst med tanke på att reduktionsplikten ska sänkas så finns ett extra stort behov av andra lösningar som gör att Sverige ändå kan klara sina klimatmål. Biogas är precis en sådan lösning och därför bör regeringen prioritera koldioxidnormerna högt och verka för att de också ska främja biogas och gasfordon.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel