

Energimyndigheten
Box 310
631 04 Eskilstuna

transportstrategi@energimyndigheten.se

E.ON Sverige AB (Publ)

205 09 Malmö
www.eon.se

Besöksadress:
Carl Gustafs väg 1

Malmö 2016-05-27

E.ON Sverige AB – bidrag till Energimyndighetens öppet forum för strategi för en fossilfri transportsektor

E.ON Sverige AB (E.ON) har valt att hörsamma Energimyndighetens inbjudan att via öppet forum bidra till myndighetens regeringsuppdrag att ta fram en strategi för omställningen av transportsektorn för fossilfrihet. Det är vår förhoppning att Energimyndigheten inom ramen för uppdraget kommer att fortsätta att arbeta öppet och i stor samverkan med näringsliv, akademi och offentliga aktörer för att löpande ta till vara den kunskap och erfarenhet som byggts upp inom området och bjuda in till fortsatt dialog då strategin utformas och genomförs.

Prioritera definition av långsiktigt mål och delmål

E.ON är mycket positiva till att Energimyndigheten har fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för omställningen till en fossilfri transportsektor. Arbetet med att följa upp de förslag som presenterades av "FFF-utredningen" (Fossilfrihet på väg, SOU 2013:83) för snart tre år sedan är angeläget och tidskritiskt för att minska de svenska klimatpåverkande utsläppen. Målet om att etablera en fossiloberoende fordonsflotta i Sverige till 2030 ligger nu endast fjorton år bort i tiden och utmaningen blir inte mindre när nuvarande regering till synes valt att anamma begreppet fossilfrihet istället för fossiloberoende som begrepp för att definiera sitt mål för omställningen.

Därför vill vi inledningsvis betona vikten av att Energimyndighetens arbete med en nationell strategi fokuserar på att skrida till handling och att föreslå konkreta åtgärder med kort ledtid till genomförande. Det finns redan ett omfattande kunskapsunderlag att använda som grund för konkreta förslag och det vore olyckligt om Energimyndighetens arbete lägger fokus på att ta fram nya utredningar och underlag, vilket endast skulle skjuta nödvändiga beslut och åtgärder ytterligare framåt i tid.

Den första och mest angelägna prioriteringen för Energimyndighetens nationella strategi bör vara att definiera ett tydligt mål för omställningen som underlag för ett skarpt politiskt beslut i riksdagen. Den "långsiktiga prioriteringen" att etablera en fossiloberoende fordonsflotta i Sverige till 2030 har aldrig fått en definition eller beslutats politiskt. Därmed saknas en tydlig drivkraft för den fortsatta omställningen av transportsektorn. Det är svårt att föreställa sig hur en nationell

Bankgiro: 5395-9821
PlusGiro: 604148-7
Org.Nr: 556006-8420
Säte: Malmö

strategi för omställningen ska kunna utformas och genomföras utan att ta sin startpunkt i en väl definierad målbild som också förankrats politiskt. En diskussion om lämpliga styrmedel och ambitionsnivå för dessa måste med nödvändighet utgå från en tydlig målbild.

Energimyndigheten bör ta som utgångspunkt det förslag på definition av 2030-målet som FFF-utredningen presenterade 2013 med hänsyn tagen till ett nytt klimatmål och eventuella förslag på sektorsmål för transportsektorn från Miljömålsberedningens kommande slutbetänkande. Ett övergripande mål bör uttryckas i andel utsläppsreduktion av koldioxid, där de åtgärder som krävs för att uppnå målet både måste syfta till att använda energin mer effektivt och att ersätta fossila bränslen med biodrivmedel och el. Biodrivmedel kommer att på kort och medellång sikt spela en större roll för att minska klimatutsläppen från transportsektorn i Sverige och därför behövs bl.a. ett delmål om ökad användning av biodrivmedel som också kopplas till ett långsiktigt styrmedel som premierar hög klimatnytta. För ett sådant styrmedel är det viktigt att utformningen säkerställer konkurrenskraften hos rena/höginblandade drivmedel som biogas, som annars riskerar att slås ut på kort sikt vid exempelvis införandet av en kvotplikt för biodrivmedel med fokus på låginblandning. När delmålet för biodrivmedel fastställs bör Sverige aktivt förhålla sig till frågan om vilken grad av självförsörjning som eftersträvas inom drivmedelssektorn.

Låg ambitionsnivå och kortsiktiga villkor hindrar utvecklingen

Det är viktigt att delmål för att uppnå det övergripande målet även på kort sikt blir tillräckligt ambitiösa för att lämna utrymme för alla de förnybara alternativ som kommer att krävas för att uppnå de långsiktiga klimat- och miljömålen. Dagens situation med stor marknadspress på förnybara drivmedel, präglad av ett lågt oljepris och kortsiktiga och begränsade incitament, innebär att de förnybara alternativen idag ofta ställs emot varandra. Konkurrensen mellan biodrivmedel handlar också om att det finns en tendens att politiken vill välja "vinnare" bland olika tekniker i transportsektorn, vilket riskerar leda till fler politiska haverier av den typ som drabbat etanolen. Ett alltför stort fokus på HVO idag utgör en sådan risk, där dagens snabba ökning inom några år kommer att behöva avta till följd av den begränsade tillgången på hållbar råvara.

Vi ser idag i praktiken allt för ofta exempel på att el eller biodiesel ställs mot biogas i kollektivtrafiken eller personbilstrafiken, istället för att konkurrera ut användningen av fossila drivmedel. Riktade stöd, som t.ex. elbusspremien, bör exempelvis inte få användas för att ersätta ett hållbart bränslealternativ med ett annat. Den mesta klimatnyttan uppstår när användningen av fossila bränslen byts mot ett hållbart alternativ som biogas eller el, inte när subventioner används för att byta ut ett hållbart alternativ mot ett annat.

Kortsiktigheten i de villkor som gäller för olika hållbara transportlösningar utgör ett annat betydande hinder för de investeringar som krävs av både privata och offentliga aktörer. E.ON är positiva till att regeringen har avsatt medel för

klimatestimeringar, som används för investeringar i exempelvis biogasproduktion, tankställen för gas och laddstolpar, har förlängt skattebefrielsen för biodrivmedel och är på väg att förlänga reduktionen av förmånsvärdet för vissa miljöbilar. Gemensamt för dessa stöd är dock kortsiktigheten och för att kraftfullt driva utvecklingen framåt krävs istället styrmedel med en betydligt högre grad av långsiktighet och en väsentligt högre ambitionsnivå.

När det gäller den fortsatta utvecklingen av styrmedel är det viktigt att det inte skapas glapp mellan dagens och morgondagens villkor. Även några få år med osäkerhet eller ogynnsamma villkor kommer att stänga dörren för både gjorda och planerade investeringar och leda till att investerare skräms bort. Den nationella strategin måste ta höjd för detta vid utformning av nya styrmedel.

Skapa inte konflikter mellan olika lösningar på kort och lång sikt

Biodrivmedel kommer generellt att behöva spela en stor roll för att uppnå ett 2030-mål, där biogas är en lösning som ur teknisk och ekonomisk synvinkel är tillgänglig för de flesta tillämpningar redan idag och som även på längre sikt kommer att vara en av få genomförbara lösningar för långväga och tunga transporter. Elektrifieringen av fordonsflottan kommer att spela en betydande roll för omställningen av transportsektorn i det längre tidsperspektivet och behöver idag stimuleras för att introducera tekniken.

Det är viktigt att Energimyndigheten i den nationella strategin tydliggör att olika lösningar kompletterar varandra på olika sätt över tid och i olika användningsområden utan att stå i konflikt med varandra. Här finns anledning för Energimyndigheten att tydliggöra skillnaden mellan myndighetens forskningsstrategi, som fokuserar på tekniker som inte kommer att spela en avgörande roll före år 2025 (som ligninbaserade drivmedel, massproduktion av elektrifierade fordon samt elvägar), och den nationella strategin som behöver omfatta tekniker som redan idag kan bidra till att uppnå 2030-målet.

Historiskt har miljöpolitiken på transportområdet i hög utsträckning fokuserat på att stimulera marknaden för personbilar, trots att godstrafiken och de tunga fordonen står för en stor och växande andel av transportarbetet. I många sammanhang pekar politiken på att biodrivmedlen på längre sikt bör få en stor roll framför allt för användning i tunga transporter. Idag saknas dock i hög utsträckning incitament som driver en omställning även av den tunga sektorn och att få de villkoren på plats bör vara ett prioriterat område för den nationella strategin. Dit hör introduktion av incitament i form av miljölastbilspremie för fordon som kan köra på gas eller el och en vägslitageavgift som inkluderar miljöparameterar.

Låt faktisk klimatnytta styra men väg in andra betydande miljöfaktorer

En viktig grundprincip för de styrmedel som ska användas för att driva omställningen av transportsektorn är att de bör utgå från faktisk klimatnytta i värderingen av olika lösningar, samtidigt som även andra relevanta miljöfaktorer bör vägas in. För att biogasens klimatnytta ska värderas korrekt behöver

hållbarhetskriterierna och förnybarhetsdirektivet förändras för att möjliggöra ett utvidgat systemperspektiv vid beräkning av klimatnytta. För biogas finns en betydande kretsloppsnytta, där biogasen använd som biodrivmedel bidrar till flera olika miljömål genom återvinning av avfall, metanreducering av gödsel, utbud av biogödsel med återföring av näringsämnen till åkermark samt tillförsel av markkol till jorden. Miljöpolitiken på transportområdet behöver koordineras med relevanta mål och styrmedel inom avfalls- och jordbrukspolitiken för att rätt ta till vara synergier i uppfyllelsen av flera miljömål.

Ett stort mått av hänsyn bör också tas till andra relevanta miljöfrågor, där utsläpp av kväveoxider och partiklar utgör ett betydande miljöproblem i många städer. Den nationella strategin bör särskilt lyfta luftkvalitetsfrågorna för att säkerställa att dessa inte står i konflikt med åtgärder för att minska växthusgasutsläppen. Exempelvis bör möjligheten för kommuner att införa miljözoner i stadskärnorna lyftas som en del av strategin.

För närvarande är förslaget till bonus-malus-system för nya lätta fordon ("Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon", SOU 2016:33) ute på remiss. Förutom att det är enkelt att kritisera utredningen för en alldeles för låg ambitionsnivå och en hög grad av kortsiktighet (förslaget föreslås revideras redan efter ett år), utgör det också ett exempel på ett styrmedel där knappast någon hänsyn tas till den faktiska klimatnyttan. Klimatnyttan hos ett gasfordon som kör på svensk fordonsgasmix är jämförbar med den för en laddhybrid som använder förnybar el. Trots detta innebär förslaget till bonus-malus att klimatnyttan från användningen av biogas (idag mer än 70 % av fordonsgasen) inte ska värderas vid beräkningen av bonus för nya fordon.

Bonus-malus kan rätt utformat vara ett bra styrmedel för att stimulera utfasningen av fossildrivna fordon, men utredningen visar att de stora vinnarna på förslaget är dieselbilarna. Energimyndigheten har i sitt arbete med den nationella strategin möjlighet att peka på bristerna i förslaget och lämna förslag på hur dessa kan åtgärdas. En lärdom för det fortsatta arbetet med strategin och tillhörande styrmedel bör vara vikten av att tydligt utgå från den faktiska klimatnyttan i styrningen mot målet.

Med vänlig hälsning,

E.ON Sverige AB
Strategy & Analysis