

## Bidrag till strategi för en fossilfri transportsektor

Styrmedel bör införas som kraftigt styr bort från försäljning av nya bensin- och dieslbilar. Tillgången på hållbart framställd biodiesel (och eventuell biobensin) är starkt begränsad och behovet i den befintliga fordonsflottan kommer under mycket lång tid framöver att vida överstiga tillgången på förnybart drivmedel till dessa fordon. Även om nya fordon är mer energieffektiva än gamla, så går det inte att nå målet om fossilfrihet om de nya bilar som säljs också drivs av bensin och diesel. Statistik från Energimyndigheten visar att transportsektorns energianvändning år 2015 var den största sedan 2010. Mot denna bakgrund blir det uppenbart att nybilsförsäljningen bör styras mot alternativ som biogas, el och eventuella andra alternativ som metanol och DME etc som inte kan användas i befintlig fordonsflotta. De flesta bedömare inklusive utredningen "Fossilfrihet på väg" visar också att alla tillgängliga alternativ behövs om vi ska ha möjlighet att nå målet.

En strategi för en fossilfri fordonsflotta bör byggas på en noggrann analys om vilka förnybara alternativ som har förmåga att försörja transportsektorn och vilka bränslen som är lämpliga till vilka transporter. Styrmedel bör därefter byggas på den analysen, så att de olika alternativen ges de förutsättningar som krävs för att dessa ska kunna tas tillvara och växa. Detta innebär specifika styrmedel för vart och ett av de drivmedel man vill främja, eftersom vart och ett av de förnybara alternativen har specifika förutsättningar. Den typ av drivmedel som kan blandas in i eller ersätta bensin och diesel bör styras till befintliga bensin- och dieslbilar och inte användas i tillämpningar där t.ex. el och biogas är fungerande alternativ.

Denna strategi kan sägas vara motsatsen till s.k. "teknikneutrala" styrmedel. Teknikneutrala styrmedel finns inte, vilket har visats i bl.a. verkliga exempel som den s.k. "pumplagen" vilken ensidigt gynnade etanolen. Istället tenderar sådana styrmedel till att alternativ med bättre prestanda eller andra fördelar inte premieras för dessa och därför "tappas bort", vilket kraftigt försvårar omställningen. En särskild farhåga med sådana generella styrmedel gäller biogasen, vilken ligger utanför oljebolagens befintliga produktions- och distributionskanaler. Redan nu finns tecken på att marknaden för biogas stagnerar i brist på långsiktiga och tillräckliga styrmedel. För biogasens del är det därför minst lika viktigt att stimulera efterfrågan som att gynna produktionen.



Hänsyn bör också tas till Sveriges möjligheter att agera som "gott exempel". Det innebär att lösningar som inte kan "exporteras" bör ges lägre prioritet än lösningar som kan tillämpas i en bredare skala i andra länder. Ett konkret exempel på detta är att HVO framställd från slaktavfall inte bör prioriteras med hänsyn till dess ytterst begränsade potential, trots att klimatprestandan är god. Alternativ som el och biogas som framställs av inhemsk energi och råvaror och med en betydande potential i stort sett alla länder bör istället ges företräde. Sådana alternativ ger också direkta arbetstillfällen i Sverige såväl som framtida exportmöjligheter.

Klimatskyddsbyrån Sverige AB