

Diariernr  
10-2016-0681

transport@energimyndigheten.se

Vårt datum/Our date  
2016-05-27

Vår referens/Our reference

Ert datum/Your date

Er referens/Your reference

## Göteborg Energis önskemål om en strategi för en fossilfri transportsektor.

Göteborg Energi arbetar aktivt med att bidra till en fossilfri transportsektor på flera sätt. Vi producerar biogas och förnybar el. Vi arbetar med att stärka infrastrukturen för både gas och el, finansierar forskning inom området, och driver och medverkar i demonstrationsprojekt. Den i särklass största satsningen inom området är GoBiGas-projektet, en miljardinvestering där vi visar att det går att producera biogas av fasta biobränslen med hög effektivitet. Projektet har också fått ekonomiskt stöd av Energimyndigheten.

### Börja med konkreta mål

Det viktigaste för att strategin ska bidra till att målet, en fossilfri transportsektor, nås, är att sätta konkreta, kvantitativa och tidssatta mål, som är så ambitiösa så att de styr mot slutmålet.

För biogasen handlar det framförallt om ett produktionsmål och användningsmål. Biogasbranschen presenterade i december 2015 ett användningsmål om 12 TWh biogas i transportsektorn till 2030. Målet är klart realistiskt, men förutsätter politisk vilja uttryckt i tydliga styrmedel. Ett produktionsmål är också motiverat, sett utifrån den mycket stora potential för biodrivmedelsproduktion som Sverige har, framförallt inom skogen. Förutom ett kvantitativt mål för biogasproduktion bör Sverige sätta upp ett mål om att vara minst självförsörjande på biodrivmedel. Med så unikt goda förutsättningar är det inte rimligt att bygga fossilfriheten på importerade drivmedel.

Elektrifiering av fordon är ett annat spår som Göteborg Energi är engagerad i på flera sätt. Vad som krävs inom det området för att fortsätta den starka utveckling som nu sker, är ett ambitiöst mål vad gäller fordon. En miljon bilar till 2030 är ett ambitiöst men realistiskt mål.

## Produktionsstöd för biodrivmedel

Göteborg Energi anser att ett produktionsstöd i någon form är det viktigaste för att skapa hållbara förutsättningar för biogasproduktion. Det skulle kunna vara i form av en kvotplikt, inmatningstariff eller en prispremiemodell av den typ som presenterades i FFF-utredningen. Ett viktigt skäl för att välja produktionsstöd istället för konsumtionsstöd är att det ger bättre förutsättningar att öppna upp marknaden för internationell handel, där Sverige, med de utomordentligt goda förutsättningar som finns för biogas och annan biodrivmedelproduktion, bör kunna röna stora exportframgångar. Med dagens stöd i form av skattebefrielse får svenskproducerad biogas en konkurrensnackdel på hemmaplan, då den utsätts för konkurrens från importerad gas, som kan säljas billigt tack vare utländskt produktionsstöd och svenskt konsumtionsstöd. Ett annat skäl för att införa ett produktionsstöd är att mycket tyder på att det skulle vara lättare att införa utifrån statsstödsregelverket, bara av det skälet att så många medlemsstater har infört sådana.

Även om ett produktionsstöd för biogas och andra biodrivmedel är det viktigaste för biodrivmedlen, så bör också styrmedel riktas mot själva fordonen. Om Sverige menar allvar med målsättningen om en fossilfri transportsektor borde fordon som inte kan drivas med något höginblandat förnybart bränsle, fasas ut innan 2030. Energieffektivitet är viktigt, men inte minst den senaste bonus-malus-utredningen visar att det tar mycket lång tid att kraftigt minska nya bilars energiprestanda så att det verkligen gör skillnad. Att införa biodrivmedel, och även elektrifiering, är relativt snabba åtgärder för att kraftigt minska klimatutsläppen från fordon. Därmed blir biodrivmedlens roll kanske viktigast på kort och medellång sikt, innan riktigt energieffektiva fordon kommit fram. Även samhällsplaneringens roll har diskuterats, med all rätt. Men här handlar det om ännu längre tidshorisonter. Allt detta har FFF-utredningen visat på ett förtjänstfullt sätt.

## Fossilfria transporter kan lyfta svenskt näringsliv

En styrning mot en fossilfri transportsektor innebär stora möjligheter för det svenska näringslivet. Många svenska företag är verksamma inom områden som skulle gynnas av en omställning, till exempel inom fordonsindustri och bränsleproduktion. Vi har ett välutvecklat industriellt kunnande och färdigutvecklade produkter som är färdiga användas i mycket högre omfattning än i dagsläget. En ansvarsfull svensk satsning som föregångsland öppnar upp för stora internationella marknader och ger gröna jobb. Inom den svenska akademien finns hög kompetens som gärna medverkar till att omsätta sin kunskap till praktisk nytta och till att förädla de lösningar som finns etablerade på marknaden.

## GoBiGas visar vägen

Ett exempel på ett industriellt demonstrationsprojekt med stor potential är GoBiGas, som är en spjutspetsanläggning som levererar biogas tillverkad av restprodukter från skogsindustrin. GoBiGas öppnar för en enastående effektiv omvandling av en mycket stor produktionspotential från skogsindustrins restprodukter. Hela 65 % av råvaran kan omvandlas till drivmedel i biogasanläggningar som GoBiGas. Från skogsindustrins restprodukter uppskattar vi att hela 59 TWh biogas kan produceras årligen. Biogasen erbjuder en flexibel användning i alla fordonssegment, där det är värt att notera att det

finns gasfordon från både Volvo Trucks, Volvo Cars och Scania. Anläggningen har redan rönt stort internationellt intresse och internationella energikoncernen Engie har tecknat samarbetsavtal med Göteborg Energi för att dra nytta av dess erfarenheter för liknande projekt på kontinenten. Kostnadsmässigt bör en fullskalanläggning som bygger på erfarenheterna från GoBiGas kunna leverera ett biodrivmedel för omkring 6 SEK/liter bensinekvivalenter, vilket också lyfts fram i FFF-utredningen. GoBiGas är en språngbräda för framtidens effektiva drivmedelsproduktion från skogsindustriens restprodukter och ett produktionsstöd som omfattar även denna anläggnings värdefulla leveranser skulle gynna den forskningsmiljön som redan växt upp kring anläggningen. Omvänt riskeras denna innovativa forskningsanläggnings framtid om inte något snart görs åt den mycket oroande utvecklingen på drivmedelsområdet.

## **En bred transportsektor behöver en bred ansats**

Transportsektorn sträcker sig bortanför privatbilismen. Nyckeln till en lyckad omställning ligger i att få med alla delar. Mål och styrmedel måste finnas och styra mot en omställning inom alla grenar av transportsektorn, från lätta fordon till tunga samt sjö- och flygtransporter. Eftersom förnysetakten på flottan är låg krävs att åtgärder sätts in redan nu för att säkra omställningstakten.

Sverige har med sin stora fordonsindustri och den forskning som görs goda möjligheter att ligga i framkant och dessutom få pole position för export av gröna fordon med rätt stimulering av transportsektorn.

Det offentliga sitter på viktiga verktyg och politisk rådighet för att vara en drivande part genom upphandlingar och bränsleval för exempelvis färdtjänst, kollektivtrafik och bilfärjor. Det är viktigt att nationella mål förankras och genomförs i regioner, landsting och kommuner.

Utvecklingen inom förnybart måste hela tiden drivas på bekostnad av de fossila alternativen. Inte som håller på att ske inom bussektorn, där utvecklingen går mot att ersätta biogas med el och HVO utan att ta andelar från dieselfordon.

## **Premiera de bästa bränslena**

För att vi skall kunna uppnå så stor miljönytta som är möjligt med biodrivmedel, är det viktigt att man utökar systemgränserna för bränsle. Den bedömning som görs idag utifrån systemgränserna enligt EUs hållbarhetskriterier (HBK) är inte tillräckliga. Ett exempel på detta är när Göteborg Energis biogasanläggning får bättre hållbarhetsegenskaper, enligt EUs kriterier, då vi använder förädlat skogsavfall i pelletsform jämfört med att använda flisat GROT som är mindre förädlat.

Göteborg Energi ser behovet att istället för använda de snäva systemgränserna som hållbarhetsregleringen satt upp, och istället fokusera på ett från vaggan till graven-perspektiv för att kunna uppnå den största möjliga miljönyttan med bränsleval. Dessutom behöver miljönyttor som inte igår i HBK räknas in. Ett exempel på detta kan vara att biogas möjliggör insamling av matavfall som i annat fall inte är möjlig. Genom att välja ett lokalproducerat avfallsbaserat bränsle får man möjlighet att skapa lokalt kretslopp samt uppnå regionens avfallsmål.

Ett nytt perspektiv på den totala miljöpåverkan bör förutom HBK även omfatta, avfallsdirektivet (2008/98/EG) samt Circular Economy Package som togs i av EU-kommissionen i december 2015. Vi behöver ha ett helhetsperspektiv när vi bedömer bränslen.

## **Infrastrukturdirektivet ger möjligheter**

Enligt Infrastrukturdirektivet (2014/94/EU) skall Sverige bygga ut en infrastruktur för alternativa och förnybara bränslen. Enligt direktivet skall Sverige ta fram ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen, inklusive infrastruktur. För att uppfylla Infrastrukturdirektivet skall Sverige ta fram nationella mål för utbyggnad av laddstationer för el och tankstationer för komprimerad (CBG) och flytande biogas (LBG). Målsättningen för Sverige skall vara att ta fram lämpligt antal laddstationer samt tankstationer så att CBG-fordon kan köras i städer och andra tätbefolkade områden senast 2020. Dessutom skall tillräckligt antal tankstationer för CBG tas fram längs TEN-T-stomnätet, senast 2025, så att CBG-fordon kan köras obehindrat längs vägarna.

Förutom detta skall det finnas lämpligt antal tankstationer så att LNG/LBG-fartyg kan trafikera hela nätverket av stomnätshamnar senast 2025.

För att Sverige skall kunna uppfylla landets mål om fossiloberoende kommer det behövas att Sverige verkar för att öka tillgängligheten av laddstationer samt tankstationer och på så sätt möjliggöra marknaden för alternativa och förnybara bränslen.

Det innebär dessutom att de måste tas fram nationella handlingsprogram med nationella krav på stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden som, med förbehåll för marknadsmässiga behov, skall utrustas med CBG-tankstationer i enlighet med artikel 6.7.

För tankstationer för LBG för tunga transporter visas i Infrastrukturdirektivet på hur viktigt som man anser att denna infrastruktur finns genom att man skriver att det räcker med att det skall uppföras stationer "där efterfrågan finns, såvida kostnaderna inte är oproportionella i förhållande till fördelarna till fördelarna, inbegripet miljöfördelarna." Detta innebär att man från EU anser att en tankinfrastruktur är extra viktigt när det gäller de tunga transportererna. Här behöver Sverige ha samma inriktning.

Göteborg Energi utgår från att dessa frågor kommer att hanteras inom ramen för transportstrategin.

## **Tiden är knapp**

När propositionen om en fossiloberoende transportsektor presenterades 2009 var det 21 år kvar till 2030. Nu är det snart bara tretton. Tempot måste höjas om nålen ska nås, och om Sverige ska behålla det försprång som vi fortfarande har inom flera relevanta områden.